

ИА RUSNORD 04/12/2017 <http://rusnord.ru/economic/39945-kak-mintrans-i-rechnoy-registr-obmanyvayut-rybakov.html>

Как Минтранс и Речной регистр обманывают рыбаков

Мое внимание привлекли два недавних поста в ЖЖ Безумова Николая Александровича, председателя Правления НКО «Рыбакохотсоюз НАО», моего давнишнего товарища из Ненецкого округа («[Водители кобылы или зачем "Казанку" с мотором приравняли к сейнеру и плавбазе](#)» и «[Еще раз про водителей кобылы или Казанка теперь приравнена к сейнеру](#)»).



Для краткости просто приведу небольшую цитату от Николая Александровича:

«Так как с Нового года вступят в силу новые федеральные требования, по которым все моторные лодки, которые используются для промышленного лова на внутренних водоемах, приравнены к «промысловым судам». Теперь простая Казанка равноценна сейнеру или траулеру. Какой-либо градации "промысловых судов" и маломерных суденышек по водоизмещению, грузоподъемности, мощности движка, наличия специального оснащения типа траловых лебедек, морозильников и т.п. НЕТ!

Если раньше, чтобы ловить рыбу при помощи обычной моторной лодки, которые мы используем в первую очередь в качестве личного транспортного средства, было достаточно постановки лодки на учет в ГИМСе и получения удостоверения на право вождения маломерного судна, то теперь от рыбаков требуется постановка лодки на учет в Речном регистре в качестве «промыслового судна». Плюс к этому необходимо иметь удостоверение на право вождения промыслового судна. В НАО нет постоянно действующего отделения Речного регистра. Поэтому необходимо будет тратить массу времени и большие деньги, чтобы выезжать на большую землю для оформления. И это полбеда. Беда в том, что для получения удостоверения на право вождения промыслового судна необходимо ОЧНО (заочная форма обучения по этой специальности по понятным причинам запрещена) отучиться в специальном учебном заведении несколько лет. Без такой регистрации судна и прав на вождение рыбакам работать на реке не дадут. Нас уже об этом однозначно предупредили».

Масштаб беды для рыбаков с моторками в стране в целом можно хорошо представить и из цитируемой Николаем Александровичем в своем ЖЖ статьи.

Как удалось выяснить, прозвучали эти угрозы от местных надзорщиков из ГИМС и рыбоохраны еще весной 2017 года на каком-то не то мероприятии с участием ненецких рыбаков, не то в какой-то публикации. Учитывая серьезность последствий и уже существующее в среде рыбаков округа напряжение из-за массы проблем в вопросах рыболовства, я по старой правозащитной привычке решил найти «корень зла» этой проблемы и разобраться в том, насколько обоснованы угрозы местных надзорщиков.

«Корень зла»

«Корнем зла» стал Федеральный закон № 36-ФЗ от 23.04. 2012 года «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части

определения понятия маломерного судна» (далее Закон 36-ФЗ). Основными законодательными актами стали Кодекс торгового мореплавания РФ (далее – КТМ) и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (далее – КВВТ). Указанным законом 36-ФЗ в качестве классифицирующего признака и освидетельствования маломерных судов введен дополнительный параметр, определяющий характер цели их использования владельцами – «для коммерческих целей» и «для некоммерческих целей». С этой правовой «новеллой» разберемся ниже.

Это нововведение повлекло за собой более чем существенное для миллионов владельцев маломерок последствие. А именно от целей использования теперь стало зависеть, в каком Реестре и соответственно какими органами теперь производится классификация, освидетельствование и постановка на государственный учет маломерного судна. До появления этого нововведения всеми маломерками занимался эмчээсовский ГИМС. После введения нового параметра за ГИМСом остались маломерки, используемые для **некоммерческих** целей. Маломерные суда, используемые для **коммерческих** целей теперь должны регистрироваться либо в Речном реестре России (далее – РРР), это для маломерок, бороздящих внутренние воды и воды зоны «река-море» страны. Либо в Морском регистре (далее – МР). Это для зоны маломеров прибрежных морских вод.

Разница в том, что сеть ГИМС равномерно охвачена вся территория России. Поэтому подразделения ГИМС достаточно хорошо доступны для населения даже в самых отдаленных и глухих уголках страны. Внесением в РРР и РС занимаются только капитаны крупных морских и речных портов, которые для большей части «коммерческих» маломерных судов физически не доступны, так как инспектор должен освидетельствовать непосредственно судно, имея возможность его осмотра и проверки его конструкционных и ходовых качеств. О чем, собственно, эмоционально написал в своем ЖЖ Николай Александрович и о чем написано в цитируемой им статье.

Изменения в Кодексах по цепочке внесли изменения в подзаконные правовые акты, которыми руководствуются ГИМС, РРР и РС. И теперь самое время вернуться к правовой «новелле» подробно и обстоятельно, так как именно ее наличие вызвало бурную самодеятельность и беспредел надзорщиков и регистраторов по всей стране.

«Понятие» без определения

В самом начале статьи в отношении закона 36-ФЗ я не случайно избежал формулировки «**ввел** в Кодексы понятия», говоря о параметрах «использование маломерного судна для коммерческих или некоммерческих целей». Потому что этот закон эти понятия **не ввел**, а просто начал их **использовать** в тексте, как что-то само собой разумеющееся и всем давно известное. То есть, закон не дал правовое определение этих понятий, без чего оказались невозможными их однозначная трактовка и смысл.

Это удивительно, так как с конца 1990-х годов в структуре законов и иных нормативных правовых актов в обязательном порядке в первых статьях даются определения понятий и терминов, используемых в этих актах. Особенно строго это правило соблюдается в актах, регулирующих правоотношения в какой-то специализированной сфере. Огромное количество понятий уже дано в Гражданском Кодексе РФ, а также в других Кодексах или в профильных федеральных законах, то есть в федеральном законодательстве в целом. Проблема 36-ФЗ состоит в том, что запущенное им в оборот ключевое понятие «использование чего-либо для

коммерческих или некоммерческих целей», в российском законодательстве в правовом смысле **отсутствует!**

В законодательстве существует понятие «предпринимательская деятельность». В бытовом применении по смыслу ему близко понятие «коммерческая деятельность». Но с правовой точки зрения эти понятия имеют существенные различия, так как ни в одном законе не сказано, что эти понятия означают одно и то же. Законы, если в них не определено иное, должны действовать и применяться в буквальном смысле слова и понятий, которые в них содержатся. Таким же подходом в идеале руководствуются наши суды при рассмотрении дел. Иначе легко преодолевается грань законного, объективного, и незаконного, субъективного, то есть уменьшительно или расширительно истолкованного. Поясню это подробнее.

Целью любой предпринимательской деятельности является получение дохода. Но для коммерческих организаций целью является не просто получение дохода, а получение прибыли. То есть положительной разницы, остающейся между доходом и понесенными затратами на получение этого дохода. А вот для некоммерческих организаций (НО), которым предпринимательская деятельность тоже разрешена, целью предпринимательской деятельности получение прибыли не является. Полученную разницу от дохода и издержек от своей предпринимательской деятельности они тратят на свои уставные цели и задачи, ради реализации которых эти организации и создаются. Именно поэтому их предпринимательская деятельность в итоге остается некоммерческой. Хотя сама предпринимательская деятельность и тех и других регулируется одинаковыми нормами.

Казалось бы, вот он критерий, сам его указал: Коммерческие цели – это получение прибыли, а некоммерческие – не получение прибыли. Все же очевидно! Но нет! Все глубже и сложнее. Чтобы это понять, рассмотрим два примера.

Пример первый, более близкий нам по теме. Некоммерческая организация имеет маломерное судно и официально за деньги использует его для пассажирских перевозок в отдаленное село, а полученную прибыль в соответствии со своим Уставом тратит на сохранение старинных домов в этом селе. Деятельность у организации предпринимательская, а цели некоммерческие. Вопрос, в каком Регистре, ГИМС или РРР, должно быть зарегистрировано судно, собственником которого является эта НО? Ответ: безусловно, в РРР. Так как вне зависимости от целей организации именно маломерное судно непосредственно используется для получения дохода, то есть, используется в коммерческих целях. Что не исключает его безвозмездное использование для личных нужд этой организации и ее членов.

Пример второй. Индивидуальный предприниматель, глава крестьянского фермерского хозяйства, председатель семейно-родовой общины КМНС, занимающиеся рыбной ловлей в качестве основного вида предпринимательской деятельности. Понятно, что без лодки при таком бизнесе не обойтись. Деятельность предпринимательская, цели деятельности – продажа за деньги рыбы – коммерческая. Тот же вопрос, в каком Регистре, ГИМС или РРР, должно быть зарегистрировано судно, собственником которого являются эти предприниматели? Ответ, безусловно, в ГИМС, так как вне зависимости от целей предпринимателей маломерное судно для непосредственного получения дохода, то есть, в коммерческих целях не используется. Докажу это.

Маломерное судно является средством передвижения, то есть транспортом, предназначенным для перевозки пассажиров и небольших грузов. Такое судно

используется собственником для **безвозмездной** перевозки по воде самого собственника, его пассажиров и его же небольших грузов. К таковым, в том числе, относятся рыболовные снасти и выловленная рыба. И снасти, и рыба принадлежат предпринимателю на праве собственности. За использование лодки в качестве транспортного средства он сам себе денег не платит и с других лиц за перевозку собственного имущества денег не берет. Более того, он несет затраты на эксплуатацию лодки (ремонт, ГСМ и т.п.), которые образуют издержки его предпринимательской деятельности, так же как и прочие траты на снасти, квоты и т.п. Все эти издержки этот предприниматель покрывает из дохода от предпринимательской деятельности. А свой доход, а потом и свою прибыль, если она образуется, предприниматель получает от продажи рыбы, а не от непосредственного использования маломерного судна. А вот его коллега, занимающийся чисто пассажирскими и грузовыми перевозками на лодке, свой доход и прибыль получает от платы пассажиров и грузоотправителей. То есть, для рыбака – лодка лишь необходимое средство, такое же, как снасти и квоты, для последующего получения дохода от продажи рыбы. А вот для судовладельца, промышляющего «извозом» - использование лодки является непосредственным и прямым источником дохода. Чувствуете эту тонкую грань? И именно эта тонкая грань законом 36-ФЗ четко не определена.

Из приведенных примеров следует, что использование понятий «для коммерческих или некоммерческих целей» без четкого правового определения является недопустимым. Так как создает полную правовую неопределенность и простор для интерпретаций и собственных трактовок правоприменителями. В первую очередь из надзорных ведомств и регистрирующих органов, которые из-за отсутствия правового определения этой «формулировочки» устроили форменный беспредел. Что мы и видим на практике по всей стране.

Россия во власти чиновничьего беспредела

Главной и самой массовой жертвой этого правового беспредела стали рыбаки-частники, так как рыбак без лодки, что «тост без вина» или «брачная ночь без невесты». Господа-инспекторы не стали заморачиваться с обращениями к законодателю за официальным толкованием этой формулировки. Вместо этого они пошли по кратчайшему и наиболее понятному и выгодному для себя пути расширительного толкования этого понятия. Они по-простому сами для себя решили, что «использование маломерных судов в коммерческих целях» априори относится **ко всем** субъектам предпринимательской деятельности, имеющим или использующим маломерки. Хотя ни поправки в указанные выше кодексы, ни какие другие нормативные правовые акты не дают им критериев оценки и, главное, права и полномочий определять «на глазок» и решать волевым порядком, кто подпадает под определение «использование маломера в коммерческих целях», а кто нет. Вот простор для коррупционеров! И как только такую «коррупционную составляющую», по масштабу не просто дырочку, а настоящий пролом в плотине крупной ГЭС, рассмотрели прокуратура, органы антикоррупционной экспертизы и иже с ними.

Дело зашло настолько далеко, что после волны народного гнева, выплеснувшейся на улицы городов, в это дело пришлось вмешаться Президенту РФ Путину. В приведенной [стенограмме](#) встречи Путина с господами Соколовым, министром транспорта, и Крайним, руководителем Федерального агентства по рыболовству, поражает откровенная наглость министра транспорта, который прямо в глаза врет Президенту. Прочтите фрагмент стенограммы:

«В.Путин: *И надо существенным образом снизить оплату этой регистрации: она возросла в несколько раз.*

А.Крайний: *В пять раз, Владимир Владимирович.*

М.Соколов: *Нет, сама регистрация не возросла: как брали пошлину в тысячу рублей, так и берут.*

А.Крайний: *Госпошлина – тысяча рублей – осталась.*

В.Путин: *Послушайте, людям всё равно, как она называется. Если в карман к ним залезли, если заставляете их платить больше, то неважно, как назвать эту плату.*

А.Крайний: *Сегодня она составляет в среднем 5 тысяч рублей – у ГИМСа составляла тысячу рублей.*

В.Путин: *Давайте вернёмся, во-первых, к этому финансовому уровню регистрации. Во-вторых, надо облегчить людям доступ к этой регистрации. А как это сделать с нормативно-правовой точки зрения?»*

Господам из Минтранса и Речного регистра удалось заморочить головы абсолютно всем, даже Путину. Посмотрите самую последнюю станицу [документа](#), на который дана ссылка. Это Правительственная телеграмма, Приложение 16. И в стенограмме и в Правительственной телеграмме речь идет о рыболовных маломерных судах, которых в правовом смысле не существовало ни тогда, не существует и сейчас.

Господа «соврамши» из Минтранса и Речного регистра России. Как это было сделано

Справедливости ради отмечу, что составители [Руководства по классификации и освидетельствованию маломерных судов](#) из Российского морского Регистра судоходства оказались честнее и принципиальнее с правовой точки зрения своих руководителей из Минтранса. В п.1.1. Руководства они указали следующее:

*«При решении вопроса о подведомственности классификации и освидетельствования маломерных судов ГИМС МЧС России или РС принимать во внимание цель использования маломерного судна – некоммерческую или коммерческую соответственно. **Цель использования определяется заявителем (судовладельцем) самостоятельно в письменном виде при обращении в РС».***

И это единственный нормативный правовой документ, в котором однозначно определен субъект, наделенный правом и полномочием определять назначение использования маломерного судна, представляемого на освидетельствование и госрегистрацию. Это судовладелец. И это указание практически устраняет правовую неопределенность, вызванную отсутствием закрепления понятия «использование маломерного судна для коммерческих и некоммерческих целей». Из этого следует, что если кто-то из должностных лиц в надзорных органах не согласен с мнением судовладельца о цели использования его судна, то в условиях правовой неопределенности он должен доказать обратное в судебном порядке. Так как эта обязанность возложена на это должностное лицо или уполномоченный орган в соответствии с принципом презумпции невиновности, закрепленном в Конституции РФ. А в условиях отсутствия закрепленного в законодательстве этого понятия или этих критериев, доказать свою правоту в суде этим лицам или органам не удалось бы

тогда и не удастся сейчас. Просто их на тот момент еще никто, как говорится, «мордой по столу» в суде не возил.

Похожее указание содержится и в официальном [РУКОВОДСТВЕ ПО КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ](#) (Руководство Р.044-2016) РРР. В п.1.1.4. Руководства читаем:

«Классификация маломерного судна осуществляется Речным Регистром на основании заявки о постановке судна на учет Речного Регистра, в которой судовладельцем в письменном виде указывается, что цель использования маломерного судна является коммерческой».

Как видим, указание похожее на предыдущее Руководство Морского регистра, да не совсем. Учитывая все вышеизложенное, я категорически уверен в том, что руководство РРР при полной поддержке Минтранса умышленно и намеренно не указало в приведенном тексте на то, что цель использования маломерного судна («коммерческая») его владелец указывает **«самостоятельно»**. Соответственно, он же эту цель и определяет, исходя из собственных соображений. В том числе из тех, о которых было написано выше. То есть РРР и Минтранс специально сохранили правовую неопределенность, вместо того, чтобы ее устранить. Тем самым оставили простор для произвола и коррупции и себе, и коллегам из ГИМС, и из смежных ведомств типа Рыбоохраны и прочих самозванных охранников ВБР, вроде КУ НАО «Центр природопользования и охраны окружающей среды Ненецкого АО». Моя уверенность основана на том, что я внимательно изучил и Кодекс торгового мореплавания РФ, и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ. А также достаточное количество других подзаконных актов, в которых произошли изменения.

Помимо этого, в подтверждение моей уверенности в вине Минтранса и РРР, в Интернете я нашел достаточное количество аналогичных мнений и комментариев экспертов в отношении этих «новелл». Причем практически у всех экспертов «красной нитью» проходит мысль о том, что целью «нововведения» были именно рыбаки на маломерах, так как именно они составляют наибольшее количество пользователей маломерных судов на внутренних водоемах. Это лишний раз подтверждается упомянутыми выше стенограммой совещания у Президента РФ и Правительственной телеграммой. К сожалению, на момент принятия поправок, почему-то никто из экспертов и юристов, защищающих права рыбаков, не пошел по моему пути анализа этих новелл. Все настолько поддались этому дерзкому и наглому обману, что поначалу пытались искать выход из катастрофических следствий этих нововведений, а не попытались разобраться в корне проблемы и проанализировать правомерность толкований ГИМС и РРР, волевым порядком причисливших рыболовные маломерные суда к используемым в «коммерческих целях».

Неверным путем пошли и члены Федерального Собрания во второй половине 2013 года. Это подтверждают и попытки [внесения поправок](#), предпринятые сенаторами Горбуновым и Верховским, и [большой группой](#) (более 10-ти человек) депутатов Государственной Думы ФС РФ.

Возникает естественный вопрос, а зачем это было так сильно нужно РРР и Минтрансу? Все банально просто. Не хватало Речному регистру объемов, работы и денег. Под предлогом заботы об интересах безопасности самих судовладельцев и пассажиров, пополнения бюджета, приведения российского законодательства в соответствие с международными нормами и проч. эти поправки удалось пропихнуть

через все многочисленные инстанции. И без обсуждения с рыбаками. Поэтому я вполне согласен с мнением экспертов об этих «новеллах».

За «что» нужно было сразу взять Минтранс и РРР «с поличным»

Подтверждением того, что основным выгодополучателем стал именно Речной регистр, а его целью было прибрать к рукам маломерки рыбаков, являются следующие доводы.

Во-первых. У Российского морского регистра с точки зрения объемов, загруженности и доходов и так все в порядке. Необходимость освидетельствования и постановки на учет маломерных судов, бороздящих прибрежные морские воды страны, а особенно тех, кто занимается рыболовством, для чиновников МР стало дополнительным обременением. Для них основным предметом правового регулирования являются правоотношения, связанные с особенностями регистрации морских судов вообще и правоотношений, возникающих в первую очередь в сфере использования морских судов для перевозки грузов и пассажиров. Все остальные типы судов, в том числе и рыболовных, с точки зрения правоотношений в этой сфере МР совершенно не интересует, так как регулируется совершенно другим законодательством. Да и в понятие «Торгового мореплавания», определенное в Кодексе, «Рыболовство» было добавлено лишь в 2007 году. Дальше технических и конструктивных особенностей судов этого и других классов, необходимых для обеспечения учета в МР, специалистам МР вникать не интересно. И именно поэтому сомнительное право определять «коммерческие или некоммерческие» цели использования морских маломерок в своем Руководстве, они оставили на совести и на ответственности судовладельцев. Что с точки зрения закона в его новой редакции было абсолютно правильно. Действительно, кто из чиновников МР станет ломать голову над тем, в коммерческих ли целях используют свои ялы чукчи при охоте на китов, а поморы - свои карбасы при охоте на морского зверя? Поэтому во всем тексте Кодекса торгового мореплавания и в Руководстве в отношении морских маломерных судов нет никаких попыток каким-то боком «притянуть» к ним упоминание об их возможном использовании в качестве рыболовных судов, или судов, используемых для рыболовства.

По тому же пути, в конце концов, пошли и в ГИМС. В июне 2016 года были приняты [Правила](#) государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (утв. приказом МЧС России от 24 июня 2016 г. № 340). Тогда же был принят и Административный регламент предоставления государственной услуги по государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных ГИМС МЧС РФ.

Судя по всему, за девять месяцев действия указанных Правил рыбаки, депутаты, органы власти изрядно «повозили мордой по столу» и ГИМС, и само МЧС. По этой причине МЧС РФ меньше чем через год вынуждено было подготовить и распространить [Письмо МЧС России от 27 марта 2017 г. № 43-1762-29](#) «О направлении разъяснений по вопросам применения Правил государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных ГИМС МЧС РФ, и Административного регламента предоставления государственной услуги по государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных ГИМС МЧС РФ». По интересующему нас предмету в разделе 3. «Государственная регистрация маломерных судов в реестре маломерных судов» ближе к концу раздела буквально написано следующее:

«Цели использования маломерных судов при их государственной регистрации определяются собственником и являются декларативными. Для этого в заявлении на государственную регистрацию маломерного судна в реестре маломерных судов предусмотрена необходимость заявителя указать, что судно будет использоваться исключительно в некоммерческих целях.»

Самостоятельное определение цели использования маломерного судна выходит за рамки компетенции ГИМС МЧС России.

В случае возникновения сомнений в целях использования маломерного судна государственный инспектор вправе обоснованно обратиться в правоохранительные органы».

Здесь в тексте хорошо заметно остаточное влияние прежнего убеждения ГИМС, сформированного солидарно с РРР и Минтрансом о том, что предпринимательство в сфере рыболовства означает использование маломерного судна в коммерческих целях. Иначе трудно объяснить утверждение о том, что собственник обязан указать, что «судно будет использоваться им **исключительно** в некоммерческих целях». Использование судна не может быть «исключительно» некоммерческим или чуть-чуть некоммерческим. Это как беременность у женщин – она либо есть, либо ее нет. О том же свидетельствует и указание на право инспектора ГИМС в «сомнительных случаях» обращаться в правоохранительные органы. Ни один правовой акт не дает права инспекторам ГИМС сомневаться в том, что написал собственник судна. Поскольку такое «право на сомнение» противоречит предыдущему абзацу письма. Ведь если самостоятельное определение цели использования судна выходит за рамки компетенции ГИМС, то и сомнений в этом быть не может, так как эти сомнения также «выходят за рамки компетенции ГИМС». Так же, как и незаконное право на основании этих сомнений куда-то обращаться. Непонятно, почему крайними в своих сомнениях ГИМС определил «правоохранительные органы», а не, например, налоговые, которые ведут реестр юридических лиц со всеми их видами деятельности. По этим формулировкам четко видно, что ГИМС, «скрипя зубами», признал неизбежность факта вывода себя «за рамки компетенции» при определении целей использования маломерок, но из последних сил попытался сохранить хотя бы формальную видимость своего права как-то косо и криво, хотя бы теоретически, такую «компетенцию» сохранить. Очевидно, чтобы и дальше вопреки установкам Президента РФ Путина иметь возможность вместе с остальными «держимордами» на реке «кошмарить» и «доить» малый бизнес в сфере рыболовства.

Во-вторых. Теперь в отношении Кодекса внутреннего водного транспорта РФ. Основной сферой его регулирования являются *«отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта Российской Федерации, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации, и определяет их права, обязанности и ответственность».*

В ст. 3 «Основные понятия» установлены правовые понятия, используемые в указанном Кодексе. Здесь снова суда, в том числе маломерные, транспорт, грузы, пассажиры, судоходство на внутренних водных путях. Нет ничего об использовании судов (любых типов) в целях рыболовства и о рыболовстве, а также об определении понятий «использование в коммерческих или в некоммерческих целях». Априори речь идет исключительно о водных путях, о судоходстве, судах и их коммерческом

использовании в целях перевозки грузов, пассажиров, освидетельствовании и т.п. Так же, как и в КТМ указана подведомственность уполномоченных органов исполнительной власти и государственных реестров в зависимости от целей использования маломерных судов.

Рыболовство упоминается в трех местах:

- в п. 7 ст.10, в котором устанавливается необходимость согласования с администрациями бассейновых водных путей в случае использования водных объектов для целей рыболовства в случае, если такие объекты используются для целей судоходства;

- в п. 6 ст. 14 в части указания на то, что Формы документов, указанных в [подпунктах 4, 5 и 7 пункта 1](#) указанной статьи 14, и порядок их ведения устанавливаются федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства. Но в соответствии с этим же п.1 указанной статьи, указанные в ней требования **не распространяются** на маломерные суда, также как и на спортивные парусные и прогулочные суда;

- в п. 1 ст. 49 устанавливается обязанность Администрации бассейна внутренних водных путей по подъему, удалению и утилизации затонувших судов или иного затонувшего имущества, в случае если такие суда и такое имущество препятствуют, в том числе, осуществлению рыболовства.

Это все!

И несмотря на все вышеизложенное товарищи из Речного реестра выдали себя «с головой». В уже упомянутом [РУКОВОДСТВЕ ПО КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ](#) (Руководство Р.044-2016) в п. 1.4.7., действующему с 24.10.2016, во втором абзаце вдруг читаем откровенную лажу:

*«При присвоении категории **рыболовному судну** длиной менее 12 м, имеющему действующий **судовой билет ГИМС**, ему присваивается категория...».*

Какое «рыболовное судно»? Почему не маломерное? Почему именно менее 12 метров, а не менее 20 метров? Откуда вообще взялось это словосочетание, если его не было **ни в одном вышестоящем** Кодексе, на которые ссылается Руководство, ни в самом руководстве в разделах «Общие положения» и «Основные термины и определения»? И до, и после вступления в силу поправок закона 36-ФЗ ГИМС для маломерных судов длиной «менее 12 метров» никогда не использовалось в качестве классифицирующего признака указание рыболовства в качестве цели их использования. Это бред. Не выпускали у нас специализированные рыболовные «Казанки», в отличие от сейнеров и траулеров.

Еще больше сбивает с толку упоминание технического параметра «длиной менее 12 метров». Уж если Руководство ссылается на Кодексы, во исполнение которых оно принято, тогда нужно было технические классификационные параметры, в которых говорится о такой длине судна, указать и другие параметры. Потому что после внесения законом 36-ФЗ поправок в указанные Кодексы маломерки длиной менее 12 метров, мощностью двигателя менее 8 кВт и общим весом менее 200 кг на государственный регистрационный учет не ставятся **вообще!**

Создается устойчивое впечатление, что эта мутная «оговорка» добавлена специально, чтобы подтолкнуть неискушенного в правовых вопросах рыбака самому себе, как говорится, «резать серпом по яйцам». То есть убедить его в том, что раз он занимается рыболовством с использованием своей моторки или весельной лодки,

то это точно в РРР. А заодно и убедить в этом и ГИМС, который, как мы видим, не желает с этой иллюзией расстаться, и всех остальных. И пиши, мил человек, в заявлении на регистрацию, что используешь свою крохотулечку-кормилицу в «коммерческих целях». Поэтому либо [плати немеренные бабки](#), либо закрывайся и вешайся. И ведь все поверили, даже сенаторы, депутаты Госдумы и Президент!

«Зачем мне холодильник, если я не курю?», Или нужен ли водителю «Казанки» диплом капитана сейнера

Теперь о второй беде, которую указал Николай Александрович. О правах на вождение маломерного судна и высказанной угрозе «не пускать на реку тех рыбаков, у кого есть регистрация в РРР, то бишь, использующих свои маломерки «в коммерческих целях», без профессиональных капитанских или шкиперских «корочек».

Это очередной бред и диверсия надзорщиков ГИМС, рыбоохраны и РРР. С умным и суровым видом они ссылаются на [ст. 27 «Требования к членам экипажа судна»](#) Кодекса внутреннего водного транспорта РФ. А там, в п. 1 чистый ужас для простого рыбака:

«К назначению на должности, относящиеся к командному составу судна и судовой команде, допускаются лица, имеющие дипломы и квалификационные свидетельства, установленные положением о дипломировании членов экипажей судов, утвержденным уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти».

Здесь тебе и командный состав, и судовая команда, и дипломы, и квалификационные свидетельства. И впрямь, «казанку» приравнивали к сейнеру. Теперь спокойно посмотрим, как все обстоит на самом деле.

Ищем в Интернете текст Кодекса. Там в [п.6 ст. 26](#) сказано, что «*Экипаж маломерного судна может состоять из одного лица, осуществляющего судовождение*». То есть, отпадает «судовая команда» и «командный состав судна». Далее там же ищем и находим по отсылочной норме [Положение](#) о дипломировании членов экипажей судов внутреннего плавания (утв. постановлением Правительства РФ от 31 мая 2005 г. N 349, в редакции Постановления Правительства РФ от 24 декабря 2014 г. N 1469) и смотрим, что там написано.

А там написано, что в соответствии с п. 1 [Положения](#), требования указанного Положения распространяются на экипажи эксплуатируемых на внутренних водных путях Российской Федерации судов с **главными двигателями мощностью не менее 55 кВт (75 лс)**, несамоходных судов вместимостью не менее 80 тонн, а также **любых** пассажирских и наливных судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре Российской Федерации и получивших свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

Это означает, что получение диплома или квалификационного свидетельства зависит не от целей эксплуатации судна (коммерческой или некоммерческой, для рыболовства или нет), а, в основном, от мощности главного двигателя и вместимости судна. Исключение здесь только для **любых** пассажирских и наливных судов. Что и понятно. Пассажирские перевозки, это повышенная ответственность за жизнь, здоровье и багаж пассажиров. А наливняки, не важно водные, или сухопутные в силу физических особенностей перевозимого «жидкого груза», часто очень опасного, имеют свою специфику в вождении.

Из этого следует еще одно важное следствие. ГИМС обязан выдавать Удостоверение на право вождения **любого** маломерного судна с мощностью главного двигателя менее 55 кВт (75 лс). В том числе и для судов длиной менее 12 метров, с мощностью двигателя менее 8 кВт и весом менее 200 кг, не подлежащих постановке на государственный регистрационный учет, а также для маломерных судов, эксплуатируемых с коммерческой целью. Это, например, могут быть мелкие грузоперевозки.

Поэтому наглый «наезд» на рыбаков в части «обязательного» наличия у них диплома или специального свидетельства на право вождения, даже при допущении, что их убедили в «коммерческих целях» эксплуатации их моторки, не имеет под собой никаких правовых оснований. А вот тем, кто занимается на реке «извозом», стоит свою квалификацию повысить.

Почему за всю вакханалию, вызванную принятием закона 36-ФЗ, никто не ответил?

Скорее всего, этот вопрос является риторическим. Но этот вопрос требует ответа, так как необдуманное своекорыстное узковедомственное лоббирование этих нововведений едва не привело к очень большим социальным проблемам. Абсолютно ненужные материальные, временные, психологические и нервные потери, понесенные сотнями тысяч, если не миллионами рыбаков-частников, КМНС, оставили в их душах кровоточащие раны от несправедливости и бесцеремонности власти. Я уже не говорю про то, сколько людей разорилось, сколько оказалось на грани разорения, сколько вынуждены были отказаться от предпринимательства в сфере рыболовства. В выигрыше оказались лишь крупные рыбодобытчики, которые и до этого всегда могли «договориться» со всеми надзорщиками, привезти к себе лично инспектора из РРР, «выписать» нужные корочки на вождение. Мелкие рыбаки-частники и до этих «новелл» едва продирались сквозь местный чиновничий частокор и с квотами, и с рыбоучастками, и с ограничениями Правил рыболовства. Многие из них, ведущих традиционный образ жизни, связанный с рыбной ловлей, и не имеющих других источников дохода в глубинах России, и так вынудили стать браконьерами по неволе. Эти безумные и недооформленные нововведения и полный беспредел ГИМС и РРР в 2013 году едва не сорвали путину по всей стране, и едва вообще не уничтожили весь малый рыболовный бизнес на внутренних водоемах.

Обращаюсь ко всем высокопоставленным должностным лицам, и депутатам представительных органов государственной власти. Господа, у вас есть возможность посмотреть имеющуюся статистику или заказать ее специально. Я полагаю, что у Президента страны Путина после этой статьи есть обоснованная возможность проверить изложенные мной доводы и найти виновных в этой вакханалии. Разрушительной статистикой, я думаю, Владимир Владимирович располагает. В преддверии президентской избирательной кампании очень хочется публичной «крови» этих упырей. Так как потенциальный электорат из среды рыбаков и членов их семей желает если уже не материальной компенсации за свои беды, то хотя бы удовлетворенного чувства справедливости от публичного указания виновников их бед и постигнутого их возмездия.

Обращаюсь к Генеральной Прокуратуре РФ, СК РФ. У вас есть право проведения проверок по фактам публикаций в СМИ. Проверяйте, господа, то, что изложено выше и принимайте меры.

Обращаюсь к МЧС РФ, к Минтрансу РФ, РРР. Господа, срочно уберите весь тот бред из своих Разъяснений, Реестров, о которых я написал выше. Не ждите, пока в очень жесткой форме это вас заставит сделать Президент России. Или вас заставит это сделать народ, как заставил уже МЧС признать очевидное право рыбаков самим определять «некоммерческую цель» использования своих лодок. А заодно объясните своим «держимордам» на местах, что они по закону отвечают за достоверность сообщаемой гражданам информации, особенно за откровенную ложь. И приучите их, наконец, во всех сомнительных случаях не умничать с собственными трактовками неочевидных норм, а обращаться за разъяснения к законодателям или авторам подзаконных актов.

Обращаюсь к рыбакам. Ваша проблема в том, что «держиморды» на реке, чванливые и не чистые на руку чиновники, рулящие на местах рыбодобычей, приучили вас к постоянному чувству вины и полной собственной ущербности и полной зависимости от них. Понимаю, что ваше дело ловить рыбу. Но весь творимый по отношению к вам беспредел возможен только благодаря вашей, извините, дремучей невежественности и принятию на веру всего бреда, который до вас доводят. Не надо верить на слово. Любое произнесенное ими слово имеет юридическое основание: статья закона или пункт Постановления, полное название правового акта, органа его принявшего, номер и дату. И до вас все это обязаны довести! Читайте первоисточники. Не надо быть сильным юристом, чтобы понять очевидные для вас вещи. Учите матчасть, мужики и защищайтесь! Теперь вы знаете как. И самое главное, «держиморды» теперь знают, что вы это тоже знаете. Они сильны, пока полностью уверены в том, что вы не информированы об истинном положении вещей.

Возможно ли переломить ситуацию? В качестве заключения

Сразу отвечаю на поставленный вопрос: «Да! Это возможно, и очень быстро!». Я заявляю это так уверенно, потому что у меня уже был подобный опыт, который увенчался успехом. В 2002 году я написал [книгу](#), в которой с правовых позиций объяснил незаконность требования со стороны милиции наличия «прописки» у людей на улицах городов, в первую очередь в Москве, и привлечения граждан к административной ответственности за ее отсутствие. В то время это приобрело характер массового нарушения прав граждан на свободу передвижения и стало инструментом для вымогательства милицией денег за угрозу привлечения их к ответственности. Вам это не напоминает то, о чем было написано выше? Дополнительно в книге было рассказано о правах милиции и граждан, даны рекомендации по обжалованию неправомερных действий. Издать книгу мне помогли в известной правозащитной организации [«Комитет «Гражданское содействие»](#). Издана она была очень малым тиражом в несколько тысяч экземпляров. Распространялась бесплатно. У меня и моих товарищей тогда не было технической возможности выложить текст книги в Интернет. Но это сделали другие люди. И после этого эта информация стала распространяться по нарастающей. Люди начали использовать и правовую информацию, и рекомендации по обжалованию неправомερных действий. У них появилось знание и реальный инструмент защиты своих прав. Дальше, по законам диалектики, количество очень быстро перешло в качество, то есть наступил перелом. Это произошло в течение 2-3 лет. А за 5-7 лет под этим общественным прессом произошли существенные изменения в сторону улучшения и в законодательстве.

Сейчас действительно актуальная и востребованная информация может распространяться почти мгновенно через соцсети, через агрегаторы новостей. Власть

активно мониторит и публикации в СМИ, и соцсети и их реакцию. Поэтому уже не надо «обещанного три года ждать». Используйте эти возможности, и все получится!

Повторюсь. Учите матчасть, мужики! И удачи вам на водных просторах!

Специально для [ИА RUSNORD](#)

Борис Дульнев, Уполномоченный по правам человека в Ненецком автономном округе (2007-2010гг)

Продолжение темы см. Борис Дульнев. "[НАО: Черная магия и ее разоблачение](#)".

Теги: маломерные суда промышленное рыболовство рыболовные суда "коммерческое рыболовство" рыболовное рыбопромысловое вспомогательное судно промысловый журнал форма ведения заполнение "с использованием судна" "без использования судна"