

## **СТЕНОГРАММА**

### **заседания Экспертного совета в сфере морского и внутреннего водного транспорта при Комитете Совета Федерации по экономической политике**

**17 апреля 2014 года**

#### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Уважаемые дамы и господа, члены экспертного совета. Очень приятно всех вас видеть. У нас сегодня такой день очень насыщенный. Как мы знаем, и Владимир Владимирович сейчас начинает пресс-конференцию, и переговоры на политическом уровне. Поэтому очень насыщенный.

Поэтому, наверное, хорошо, что у нас один вопрос переносится на следующее заседание, наверное, сегодня по компактнее сделаем наш совет. И в контексте опять же политической ситуации у нас есть обращение нескольких крымских предприятий, рыбодобывающие предприятия тоже хотели бы поучаствовать в нашем экспертном совете. Я думаю, мы не будем возражать. На следующее заседание тоже их пригласим, естественно, будем только рады такому расширенному составу нашего экспертного совета за счет новых территорий.

Если не возражаете, давайте начнем. По повестке есть какие-то предложения, замечания? Нет. Тогда начнем по повестке с первого вопроса.

О недостатках законодательного регулирования порядка контроля судов в морских портах на примере контроля рыбопромысловых судов Калининградской области. Я так понимаю, Блажко Борис Лаврентьевич у нас докладчик. Да? Просим.

#### **Б.Л. БЛАЖКО**

Спасибо, Николай Владимирович.

Уважаемые коллеги, я, если позволите, несколько шире, чем поставлен вопрос, потому что мы не часто собираемся в таком составе, хочу немножко поговорить по рыбе, в том числе конкретно и о тех проблемах, которые запланированы в повестке дня.

Что я хотел сказать? За последние 5-6 лет к рыбной отрасли присмотрелись внимательно ряд государственных органов, наверное, потому что были созданы ревностные, так сказать, предпосылки к вмешательству в сферу их деятельность. То есть я имею в виду отрасль в нашем понимании и Росстата. Отрасль работает нормально, показатели повышаются. Но многим это не понравилось, видимо, и мы почувствовали пресс, который создан вокруг рыбной отрасли.

И избрали, если так выразиться, ну, грубо, не грубо, как полигон для испытательных действий. Начал эту свою проблему Минтранс. С него началось. А потом и другие. Несколько лет назад, наверное, помните, когда Минтранс убедил Правительство, и все рыбные порты, причалы перешли в подчинение Минтранса. Я много не буду об этом говорить.

Более полувека назад на Камчатке, когда возник такой вопрос, в Петропавловске Камчатском между Морфлотом и Минрыбхозом, я бы выразился так, была словестная битва в течение нескольких лет за то, чтобы удержать рыбные причалы за рыбной отраслью. Это так и произошло. Конечно, был вмешан и обком, и ЦК партии, и Морфлот, и Министерство рыбного хозяйства. Потому что скала, которая является основой для рыбной отрасли, это немислимо лишить ее.

К примеру, когда началась такая обстановка сложная, у нас на той же Камчатке две организации (колхоз имени Ленина, это наш, и "Акрас") построили за собственные деньги свои, так сказать, ковши и свои причалы, базы обслуживания. Как корабль приходит, он должен обслуживаться и работать.

Понравилось Минтрансфлоту собирать деньги. Это же понятно дело. Не столько причалы, сколько деньги. Выходит закон № 36 о перерегистрации судов, в том числе шлюпок, кунгасов, кто понимает в этом, весь флот. А это тысячи по России. Какие деньжищи! Тот флот, который был зарегистрирован в ГИМСЕ, он нормально работал и цены, расценки были одни, тарифы. Здесь стали другие.

И в течение длительного времени тарифы, которые применяли организации Минтрансфлота для таких судов, как длиной 100 метров, БМРТ и другие, применили даже и для этих кунгасов несчастных. Вот такая сложилась обстановка.

Теперь, конечно, возврата нет. Но если говорить, тут по повестке дня к Калининграду имею отношение, то калининградские пять колхозов за это заплатили, за перерегистрацию судов, 4, 5 млн. рублей. А это хозяйства небольшие, работают они на низкорентабельных видах, объемы тоже. Это не Дальний Восток. А другие, конечно, еще больше.

Для какой цели, это нам понятно. У Морфлота своих судов нет или их осталось мало, а организация достаточно... Но не таким образом. Раз уж подружились таким образом, я бы сказал, и в другом плане тогда Минтранс должен быть джентльменом. Оформляя законом каботажное плавание своего флота, категорически отвергли, чтобы туда включить и рыбпромслужбу. Кстати, Петр Николаевич знает, пограничники поддержали именно в этом отношении: Минтрансфлот пусть оформляется, а рыбаки остаются вне предела этого закона.

Далее, следующий этап – это Россельхознадзор с его ветеринарным сопровождением всей рыбной продукцией. Ну, продукцию проверять надо, это совершенно определено. Но это ведь такая коррупция, такие деньги будут платиться. Когда корабль 2-3 тысячи тонн, и именно не тогда, когда он уже сдал эту продукцию, как это происходит постоянно, в предыдущие годы и в советское время, и после этого, а именно тогда, когда рыбопродукция

находится еще на борту, вот тут с нее можно и получить хорошие средства. Поэтому борьба идет и с Россельхознадзором в этом отношении.

А самое большое, которое происходит сейчас, в данный момент, я имею в виду антимонопольную службу с ее предложениями. То есть они внесли ряд предложений, которые сейчас обсуждаются. Это о ликвидации исторического принципа распределения ресурсов, повышение ставок сбора на сырьевые ресурсы, аукционную продажу квот, увеличение порога обязательств по вылову с 50 до 70 процентов, лишение права на промысел, есть такая. Ну, конкурсное распределение рыбопромысловых участков. Все это, Николай Владимирович, товарищи, касается как раз и калининградских рыбаков, тем более с их, так сказать, мизерами(?).

Что такое ликвидировать исторические принципы, которые существуют во всех странах? Надо пропускать через аукционы, продавать. А это мы прошли уже, это 12 лет назад было, когда мелкие наши организации приобретать на аукционах не могли. И по сегодняшний день они имеют в десятки раз меньше квот, чем имели до тех аукционов. Потому что средств нет. Надо средства приобретать за границей. А такой возможности у малых организаций нет.

Поэтому следующий этап – это повышение ставок сбора. Их тоже нет нигде. Не берут у рыбаков рыбу за то, что он начинает ее промысел.

Про аукционы уже говорил. Конкурсное распределение рыбопромысловых участков. Это тоже касается как раз калининградских рыбаков. То, что есть настоятельное требование ФАС, Минсельхоз поддерживает его, проводить это по конкурсу. Но если бы это было нормально абсолютно, как это полагается у нормальных людей. Но это же происходит просто: люди с деньгами оплачивают эту конкурсную комиссию. И выигрывает тот, кто оплатил. Вот все, чем кончается.

Это произошло на Дальнем Востоке в 2008-ом и в 2010 году, на Камчатке, в Хабаровском крае, и все участки, которые прикреплены на 20 лет,

все перешли под другое совершенно лоно. Поэтому эти конкурсы и в Калининграде, Николай Владимирович, в Калининграде там дрожат, если только будет там объявлен конкурс на эти рыбопромысловые участки. Есть люди, которые к этому вопросу относятся таким образом.

Поэтому, как выразился ФАС в своей записке, что отрасль приходит в упадок и не развивается. Если будет это всё реализовано, вот тогда отрасль придет действительно в упадок при таком подходе. Но почему это происходит? Знаете, наверное, структуру, которая существует сегодня в рыбной отрасли, Росрыболовство агентство и Минсельхоз. Минсельхоз ведет только полномочия по законам. То есть оно за результаты работы не отвечает, поэтому ему все равно, как работает отрасль, будет лучше, хуже при этой обстановке, это не волнует их никого.

Поэтому в этом отношении мы бы хотели найти поддержку при ситуации, которая складывается по рыбной отрасли.

Ну и немножко ближе к теме. По малому у нас, в том числе в наших хозяйствах много малого промыслового флота, о которых здесь вели разговор еще до начала совещания, на Дальнем Востоке, здесь, особенно в Калининграде. У нас по Калининграду сложилось вместе с пограничниками свое поле обработки этих документов, которые исходят в основном от пограничников. И несколько лет, в течение там 5-6 предыдущих были сложности, были проблемы.

За последние, так грубо выражаясь, два года обстановка поменялась, но поменялась она совместными усилиями. По этому поводу в 2012 году генерал Проничев у нас проводил совещание вместе с пограничниками и силовиками, там разбирали вопросы. Вот после этого медленно, постепенно, но пришли в то состояние, что мы, как только поступает сигнал (они еще есть сигналы эти) с Калининграда, мы работаем центральным аппаратом, на месте там работают с Калининградским управлением пограничников, и решаются

вопросы. Это стало просто таким приятным событием, которое постепенно сложилось в этой части.

Ну и в этом году возникли, ... *(неразборчиво)*, наверно, два вопроса, можно или нельзя рыбу ловить в ночное время, по условиям, которые предусмотрены законами в той части, где, например, рыбак Балтики на реке Северная, он эту корюшку несчастную. 300 тонн ловит ранней весной. Это всё связано с ледовыми условиями. Есть приказы, есть положения действующие, но такой совместной работой всё своевременно было решено и первый вопрос. А потом, когда начал работать флот позднее уже, это где-то в конце февраля – начале марта и этот вопрос был решен.

То есть я хочу сказать, что в этой части этот полигон Калининградский, он вместе с пограничниками, как мы работаем с пограничниками там и здесь, он отработан и нареканий сейчас взаимных никаких нет.

Возникают эти вопросы, правда, в других регионах, но пытаемся и там решить все-таки каким-то нормальным путем, ход есть. Правда, приказ № 515 ФСБ, который вышел пару лет назад в отношении подачи, там же связано с подачей информации, так по отношению этой подачи на места, погранслужбы неправильно понимали текст, который там четко написан, но издавали свои приказы, которые начинали противоречить тому основному документу.

Поэтому в этой части с пограничниками у нас обстановка удовлетворительная. Правда, вот 560-е – три года, четвертый год пошел, как оно дорабатывается. У нас как-то государственные органы, вот сейчас только Минсельхоз уже какой-то раз возвращает документ третий год. Проничев в 2012 года дал еще команду, исправить все вопросы, которые возникли... *(говорят одновременно)*.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Борис Лаврентьевич, Вы хотите сказать, что проблем с пересечением границы, с процедурами выхода в море каботажного лова на Дальнем Востоке не существует, административных проблем с таможней и с пограничниками нет?

**Б.Л. БЛАЖКО**

Есть, есть.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Потому что в человеческом плане у нас в Калининграде тоже очень хороший руководитель погранслужбы, хороший руководитель таможенной службы, но все это носит личностный характер. Вот что смущает, где-то месяца полтора назад в Калининграде я встречался с рыбаками. Это просто как пример. Как это говорится: какое мне дело до мирового устройства, если ботинки жмут. Приезжаешь, с рыбаками встречаешься и каждый год они жалуются на то, что по процедуре выхода за 12-мильную зону если раньше, по-моему, за четыре часа, то сейчас нужно заявку за 24 часа подавать.

Хороший руководитель погранслужбы и таможенной службы – это для смягчения. А хотелось бы настоящего документа, который был в Советском Союзе. Рыбаки говорят, что в Советском Союзе таких проблем не было.

**Б.Л. БЛАЖКО**

Не было.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

А вот на Дальнем Востоке сейчас у вас нет жалоб, связанных с каботажным ловом?

**Б.Л. БЛАЖКО**

Есть, есть. В отношении, вот Вы сказали 515-й 24 часа, это как раз вот неправильно поняли его и во многих(?) районах. 24 часа по 515-му приказу не требуется, требуется один раз на весь период деятельности, то есть у тебя есть разрешение на полгода. Вот подал его за 24 часа в первый выход и все, и

работай спокойно, то есть в этом отношении, только надо правильно понять его. Это вот первое.

В отношении многократного пересечения – это проблема, особенно на Дальнем Востоке, и особенно в лососевый период. Это там что-то происходит. Пытаемся договориться там. И туда выезжает сам руководитель пограничной службы, но все это такое хлипкое. Именно не в том русле, чтобы было это в документах четко и ясно, а этого нет, совершенно правильно.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Ну да. Поэтому наша задача – систематизировать эти обращения и попытаться все-таки и с таможенной службой, и с пограничной, понимая, что у них, конечно, свои задачи, и они там не всегда могут быть настолько гибкими, как требуется бизнесу, но тем не менее, все-таки какую-то логику, и пойти навстречу рыбакам. Тем более особенно каботажники, Вы правильно говорите, для них любые дополнительные издержки очень чувствительны.

И чем Калининград хорош – мы, маленький регион, там все процессы, они как бы очень явные, потому что маленький бизнес. И любое административное воздействие – это сразу выкидывает нас из конкуренции с теми же поляками или прибалтами.

### **Б.Л. БЛАЖКО**

Николай Владимирович, у нас был период, это пару лет назад было, когда приходили три пограничника с автоматами и изымали все документы, все судовые документы. Было такое. Хотя до этого за неделю судебные органы сказали: рыбака правы. Все равно это происходило. Это бывает, но это мы прошли уже. Это были битвы, это были разговоры.

Сегодня вот по Калининграду с пограничниками все это отработываем. У нас в Калининграде сейчас сложилась ситуация та же самая. Хочется сказать: причем тут перец и соль? Причем тут 5 граммов перца? Оказывается,



если там не 2 грамма перца осталось, а 2,5 – это наказание. Вот как определить, сколько там этого перца?

По вопросу таможенному, это совершенно отдельный вопрос сегодня возник. Он по Пионерску возник, потому что там стационарный пункт ликвидирован, и теперь что происходит, вот в двух словах я коротко скажу.

Таможенники находятся в Калининграде, Пионерск далеко. Вот наши два хозяйства берут машину, берут таможенника, везут в Пионерск. Он посмотрел какое-то время, а посмотрел не просто, он считает, что три часа можно смотреть. А это не полагается – три часа. Три часа – это 184-е постановление – это не касается этого вопроса.

Поэтому первый вопрос – почему затраты по доставке таможенников ведет хозяйство? Это первое.

Второе – малейшее нарушение, предупреждает. Малейшее нарушение, два подряд – все, мы вас ликвидируем, таможенная служба.

Капитан не знает, что делать: то ли рыбу ловить, то ли пять грамм перца этого взвешивать. То есть можно ли и надо бы, вот мы пытаемся, раз такой вопрос возник, будем сейчас заниматься активно, делать по тому флоту, который бегаёт каждый день туда-сюда, пересекая, конечно, границу, но совершенно упростить, может быть, даже ликвидировать эту обязанность по составлению документов. Декларируют все – и соль, все, что есть на корабле, выходя. И потом возвращаются – то же самое. Капитану некогда этим заниматься. Это не БМРТ, который ушел и сутками где-то. У него всего 12-14 часов времени на это дело.

Поэтому мы будем просить таможенную службу либо организовать постоянный пункт, либо приостановить действие таможенников, чтобы нормально флот работал. Там обстановка в отношении с таможенниками в Калининграде крайне неблагоприятная. Она, так сказать, и везде. Здесь она просто своевременно обострилась.

Я извиняюсь. Спасибо.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо. Очень интересно.

Александр Владимирович Фомин, президент Всероссийской ассоциации рыбохозяйственных предприятий. Пожалуйста.

**А.В. ФОМИН**

Спасибо.

Уважаемый Николай Владимирович, уважаемые члены экспертного совета и участники заседания! Я хотел бы вначале поблагодарить за приглашение. Я первый раз участвую в совещании на такой площадке. Я являюсь президентом ВАРПЭ, а ВАРПЭ – это ассоциация рыбохозяйственных предприятий, предпринимателей и экспортеров. То есть в наш состав входят рыбопромышленные организации, а также отраслевые организации, ассоциации, некоммерческие объединения со всей России. У нас 86 предприятий. И если говорить об объемах вылова, это примерно 75 процентов от общероссийской добычи.

И поэтому я, конечно, постараюсь чуть сказать шире, хотя Борис Лаврентьевич затронул в выступлении практически все, о чем я хотел сказать. Поэтому я постараюсь более коротко.

На самом деле вопрос, который поставил о законодательном регулировании контроля судов в морских портах, он имеет место быть. К сожалению, ситуация такова, что все контролеры, отношение сегодня к рыбакам, мы сегодня это очень четко чувствуем, что мы все кому-то что-то должны. И поскольку сейчас есть у нас опыт и работы с иностранными организациями, как там это происходит, судно приходит, в течение 2-3 часов выгружается, никаких проблем не возникает. И когда ты приходишь в родной порт, это просто какой-то кошмар.

К чему это приводит на практике? Просто скажу для примера. У нас три основные проблемы. В меньшей степени таможня, потому что она за последние годы очень серьезно изменила действительно свои подходы. И мы

это чувствуем. Какие-то мелкие моменты остаются. Вот Борис Лаврентьевич говорил о перце, я еще один пример приведу, по Северу у нас сейчас проблема. Решили, наконец, вопрос, что рыба, которая привозится на родной берег, она не декларируется, но поддоны, на которых эта рыба привозится, продолжают декларировать. Все равно они заполняют эти заявки.

Второй момент, это очень серьезный, это ветеринарный контроль. Он самый главный, пожалуй, сегодня. Причем вы, Николай Владимирович правильно отметили, что закон вроде бы для всех один и законодательство, но на самом деле в регионах по-разному это решается. Если руководитель вменяемый и выполняет четко государственные задачи, проблем не возникает. Но пример прошлого года у нас показал, Приморское, Сахалинское теруправление Россельхознадзора. 100 процентов продукции ветеринарный контроль в части, которая особенно доставляется на территорию Российской Федерации. В итоге парадокс: импорт идет к нам, мы знаем его качество, вьетнамский пангасиус, сейчас эта телapia, непонятно, где выращиваются. К нему идет бумажка, подтверждающая, той страны-импортера, что у него качественная продукция. Все, бумажка есть, Два часа – вперед, выгружайся. Если мы вывозим свою продукцию на экспорт, там есть постановление Правительства, три часа, прошли эту процедуру, во всяком случае никаких исследований, отправили, все вывезли.

Но если ты решил привезти рыбу в Россию – это все. Начинается – сначала документарный контроль, потом визуальный контроль, потом лабораторный контроль. В итоге вот по одному теруправлению от трех до 12 суток мы теряем производственного времени, а отсюда идет простой судов, аренда складов для выгрузки продукции и все остальное. Мы посчитали (экспертная оценка, конечно), 3,5 миллиарда в прошлом году мы потратили вот на это все.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Это только по вашему бассейну?

**А.В. ФОМИН**

Это только по одному теруправлению. Но справедливости ради надо сказать, что это Владивосток, Сахалин, но действительно там проходит порядка 70 процентов продукции, потому что порт, который имеет прямое сообщение с Центральной Россией. Бьемся уже с этим вопросом...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Это вы посчитали, что за счет вот этих процедур, чьих? Россельхознадзора?

**А.В. ФОМИН**

Россельхознадзор. Мы это докладывали. Есть комиссия в Администрации Президента, которую Чуйченко возглавляет, межведомственная рабочая группа. Подробно разбирали эту ситуацию. На самом деле истории этой ситуации уже шесть лет. Мы посчитали, было дано 13 поручений Президента и Правительства. Бесполезно, ничего не выполняется.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Причем у них есть процедура о тотальном контроле ?, а выборочный контроль они применяют...

**А.В. ФОМИН**

В чем смысл? В законе о ветеринарии, основной закон, там просто написано, что рыба является животным, а раз животное, у них основная задача – защита территорий от болезней животных. Соответственно и "поехали". А дальше идет ведомственный приказ, то есть законом функция не установлена, а в ведомственном приказе они прописывают тотальный контроль, как осуществляется. Но и опять же система несовершенна, потому что в других субъектах таких проблем не возникает. Но вот один нашелся деятельный руководитель, правда, его сейчас сняла, слава богу.

Но нас в принципе волнует вопрос, потому что они сейчас пытаются в новом законопроекте проташить уже эту систему полностью, ну, законодательно ее установить. Мы пока еще бьемся.

Я вот не договорил про эту межведомственную рабочую группу. Уже есть жесткое поручение Президента: приведите систему в соответствие нормально. Срок был 1 апреля. Доклад Правительство представило, но никакой, что все и так в порядке, примерно так, что будем дальше заниматься. Но сейчас этот срок продлили. Надеемся, что как-то это будет, но, честно говоря, уже надежды все меньше и меньше. Это по ветеринарам.

Теперь по пограничникам. На самом деле, Борис Лаврентьевич отметил, у нас существуют, пожалуй, три проблемы по линии пограничников.

Первая проблема – это вот прибрежное рыболовство, осуществление неоднократного пересечения границы. Действительно уже закону о рыболовстве десять лет, закону о госгранице с 2007 года тоже скоро будет, семь лет сейчас фактически. Если раньше этих проблем не возникало, и все работало (да?), то последние два года – какой-то кошмар! Постоянно выискиваются нестыковки, несовершенствование законодательства. И ни много ни мало – суда арестовываются, накладываются штрафы.

Ну, если касаться рыболовных судов, которые ведут пересечение границы, там хоть еще как-то можно понять: получается разрешение на полгода, все это работает. Но, если это транспортное судно, а оно по нашему закону о рыболовстве тоже отнесено к рыбопромысловым, то соответственно основанием для получения разрешения на многократку нужно разрешение на промысел. У него нет разрешения на промысел. Соответственно оно просто какой-то парадокс.

Идет судно, допустим, транспортное, везет рыбу, в Магадане они ее не могут, центральную часть отправить. Они ее везут во Владивосток, пока он идет из Магадана во Владивосток, он несколько раз пересекает границу. В

итоге потом, выгрузил он рыбу, все, через какое-то время ему приходит вот по 110 тысяч за каждое пересечение границы.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Я слышал об этой ситуации, что транспортные отличаются от рыболовных, с точки зрения требований к пересечению границы. А почему у погранслужбы внутренние документы диверсифицируют эти?..

**А.В. ФОМИН**

Постановление № 560, которое устанавливает порядок выдачи разрешения, это постановление Правительства. На самом деле там ситуация какова.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

То есть логика в чем? Различать эти типы судов.

**А.В. ФОМИН**

Нет, оно регулирует для всех судов, поскольку в законе о рыболовстве это тоже рыбопромысловые суда. Оно для добывающих регулирует, для транспортных не регулирует.

Но если для других транспортных судов, не занимающихся рыбой, у них всё в порядке с каботажем, то у нас есть исключения в законе, что за исключением судов, ведущих... *(неразборчиво)* деятельность.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Да, прошу. Может быть, поясните тогда сразу...

**В.В. КЛЮЕВ**

Минтранс, Ключев Виталий Владимирович.

Здесь проблема немножко в другом. Статья 7 Кодекса о торговом мореплавании определяет термин "суда рыбопромыслового флота", куда относятся как добывающие, обрабатывающие суда, так и суда, перевозящие рыбу и рыбопродукцию, а также суда, которые обеспечивают деятельность рыбной отрасли. Таким образом, есть для рыбаков положительная сторона, они уходят от требований безопасности мореплавания под эту марку, потому

что не все требования к рыболовным судам применяются, но есть и отрицательная сторона, когда пограничники их трактуют, как рыболовные суда. И если к транспортному судну, которое не занимается рыболовством, не является судном рыбопромыслового флота, а применяются иные требования, сегодня внесены изменения в статью 9 закона о госгранице, то здесь получается проблема.

Есть депутатский законопроект, Москвичев его внес в первое чтение, сейчас на отзыве в Правительстве находится, как раз дать четкое определение, что такое рыболовное судно, дабы уйти от этого непонимания. И тогда эта проблема будет решена. Будет рыболовным судном только то, которое добывает или обрабатывает, а то, которое перевозит, это обычное транспортное судно, поскольку сегодня рыбу, завтра мясо, а послезавтра бананы в рефрижераторы, и тогда к нему эти нормы не будут распространяться, в том числе и многократное пересечении границы, как обычное транспортное судно.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Могу сказать Вам, буквально позавчера на Комитете по экономической политике этот закон мы завернули. Причем присутствовал Комитет СФ по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, он тоже его завернул. И есть отрицательное заключение Министерства сельского хозяйства на него, потому что мне кажется, проблему не с той стороны, наверно, начали решать. То есть тогда получилось бы, что у рыболовных предприятий, у них же часть судов есть транспортных, часть обслуживающих...

### **РЕПЛИКА**

Да, они смешанные...

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Да, тогда пришлось бы им работать с документами двух министерств. Но, обоснование замминистра экономического развития не очень доходчиво

нам объяснил для чего это надо, и мы его завернули, но я о другом. Дело ведь не важно, в каком ведомстве те или иные типы судов, почему диверсификация вроде по такому... каботажное судно по своему технологическому циклу вынуждено пересекать границу, но не имеет там контактов с иностранными судами, с иностранными портами, какой смысл их вот так регулировать?

**В.В. КЛЮЕВ**

В законе терминология так построена, поэтому надо ее изменить.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, нет. Причем получается, для транспортных судов есть возможность пересекать, я так понимаю, границу Российской Федерации в каботажном плавании...

**В.В. КЛЮЕВ**

Скорость ... *(Не слышно, говорит не в микрофон.)* пока еще...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

А для рыбаков нет. Почему рыбаки вдруг исключаются?

**РЕПЛИКА**

Они суда рыбопромыслового флота. *(Говорят одновременно.)* Это суда рыбопромыслового флота, поэтому они не могут.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, я понимаю, что так называются суда, и поэтому они не могут. А почему они не могут? И чем они отличаются от транспортного судна, пересекающего границу...

**В.В. КЛЮЕВ**

Ничем с точки зрения жизни, а с точки зрения законодательной терминологии так построено. Эта проблема законодательства.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

То есть нам по идее необходимо уточнять законодательство...



Правильно я понимаю, что наша задача сформулировать некую поправку к закону, чтобы устранить эту дискриминацию?

**В.В. КЛЮЕВ**

Да. Именно тот закон был на это направлен. Если его завернули, то очень жаль. Потому что эта проблема останется, а он в том числе решал эту проблему.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Но там профильный Комитет был по аграрно-продовольственной политике и природопользованию, а замминистра как-то очень невнятно объяснял для чего это.

**В.В. КЛЮЕВ**

Не тех пригласили.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Наверно. Извините.

**А.В. ФОМИН**

Николай Владимирович, извините. Я по этому вопросу. Название не имеет никакого отношения то, о чем сейчас говорите, абсолютно – рыболовное и рыбопромысловое. Совершенно...

Специально Минтрансфлот исключил наше рыбопромысловые суда из текста закона, когда принимали это по каботажному плаванию.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Почему? Логика в чем его была?

**А.В. ФОМИН**

Логика в том, что рыбаки – это будет долго, под таким углом. Понимаете, их пограничники в какой-то степени... вот и всё. Название не имеет, не надо...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, Александр Владимирович. Александр Владимирович, прервали, извините.

**А.В. ФОМИН**

10 законов надо переделывать, все постановления Правительства. Об этом чтобы мечтать, вы что?! Рыболовное и рыбопромысловые, да это утопия, даже и думать не надо. Мы категорически против, чтобы этим заниматься. Вы представляете, в одном 284-ом постановлении две страницы, я посмотрел, 9 пунктов, 8 пунктов – рыболовные и рыбопромысловые. Это одно и то же.

Я просмотрел толковые словари трех наших ведущих Фадеева и Ожегова, рыбопромысловый, когда включается продукция, вот поэтому не стали. Раньше у нас тоже был только рыболовный, только ловили, а сейчас он стал и производством заниматься. Вот поэтому и называется рыбопромысловый. И за этим прятаться не надо.

**РЕПЛИКА**

Аварийно-спасательные суда тоже рыбопромысловые.

**А.В. ФОМИН**

Снять этот вопрос просто надо было. Просто исключить.

**РЕПЛИКА**

Аварийно-спасательные суда рыбопромыслового флота.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, на самом деле я в свою бытность... *(Оживление в зале.)* Я когда в свое время ходил от Клайпедской базы тралового флота, я ходил на спасателе "Рамбинос", который числился к Клайпедской базе тралового флота, но который работал именно на промысле, где рыбаки были. Поэтому, наверное, отнесение тех или иных типов судов не так важно. Здесь, наверное, больше алгоритм... Когда это в едином комплексе, я сразу понимаю рыбаков. Вот если разделить у них разные типы судов и к разным ведомствам, это просто, мне кажется, дополнительные опять же административные барьеры. Вот что меня смутило в том законопроекте. Все причем признали, что, наверное, правильно было бы унифицировать глоссарий, потому что действительно рыбодобывающее судно в нашем понимании – это то, которое

непосредственно добывает рыбу. И было в Советском Союзе разделение. Там базы тралового флота, рефрижераторного. Хотя ПР(?) относились, по-моему, к рыбопромысловому флоту. Это же к рыбакам относились. *(Оживление в зале.)* Поэтому здесь такая тонкость.

Коллеги, мы чуть отвлеклись. Но я думаю, что очень важно нам некоторые вопросы сразу прояснить. У нас, слава богу, есть возможность вести такую более свободную дискуссию, чтобы фиксировать у себя в голове, что же все-таки беспокоит, какие-то конкретные вещи. Знаете как? Хочешь угробить дело, придай ему масштаб. И здесь иногда какие-то конкретные, не всегда большие вещи, может быть, гораздо полезнее будут в нашем совещании от того, что мы выходили на какие-то конкретные предложения. Просьба в конце фокусироваться на каких-то конкретных проблемах, на которые стоило бы обратить внимание.

Давайте тогда закончит доклад Александр Владимирович.

### **А.В. ФОМИН**

В принципе я уже все сказал. Что касается предложений, как мы видим решение. Все-таки то, что касается неоднократного пересечения границы для тех судов, которые чисто промыслом занимаются, если подтолкнем с вашей помощью выход постановления № 560, которое регламентирует, в принципе отработали его уже нормально, год назад оно уже было такое, что устраивало рыбаков по принципиальным вопросам. Но затянулся процесс. Минсельхоз вечно согласовывает, пересогласовывает. Пытается его усовершенствовать. Надо когда-то остановиться. Потому совершенный документ мы все равно не выпустим.

И второй вопрос. Действительно, то, о чем вы сказали, как-то найти законодательное решение, может быть, на вашей площадке, может быть, на площадке кого-то из ведомств, подготовить поправку, чтобы развести все-таки. Либо исключить, как вариант, то ограничение для рыбопромысловых

судов, либо подумать с учетом ведомственных интересов, как ее расширить для рыбаков. Потому что без нее мы не можем двигаться дальше.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо, Александр Владимирович.

Представителя погранслужбы послушаем. Сергей Юрьевич Сурин, пожалуйста.

**С.Ю. СУРИН**

Николай Владимирович, спасибо, что предоставили возможность выступить. Жалко одно, что те материалы, которые здесь есть, заранее не были направлены. К сожалению, кроме повестки дня больше ничего. Очень интересно было прочитать, одновременно слушая коллег и читая протоколы, тезисы выступлений.

Я бы хотел, если можно, просто на двух аспектах остановиться. Во-первых, Александру Владимировичу хотел сказать, что не надо подталкивать никого. Потому что да, четвертый раз, да, перерабатывается Минсельхозом, к сожалению, вносятся правки. Тогда маленькая предыстория. В прошлом году оно было размещено для общественного обсуждения. Вроде бы все согласились. Документы подошли. Все хорошо заканчивалось. В это время начинает поступать, через месяц после окончания обсуждения в открытом доступе проекта постановления, один судовладелец Сахалина начинает писать, время уже прошло, уже все согласовали министерства. Надо учесть, к депутатам Государственной Думы обращается. Потом, допустим, еще какой-то камчатский, приморский. Неважно. Я так принципиально говорю. Начинаем все возвращать. Минсельхоз начинает вносить правки. И вот до сих пор, сейчас находится в Минсельхозе. Извиняюсь, сейчас руководитель из командировки возвращается, подписывает. Опять уходит в Минсельхоз. Надеемся, что крайний раз. Потому что документ в принципе готов.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Я извиняюсь, это 560-е?

**С.Ю. СУРИН**

560-е – это по неоднократке. Там, кстати, предусмотрено по поводу вот этих судов, занимающихся транспортировкой рыбной продукции, но это не транспорта Минтранса, которые, как Вы правильно сказали, перевозят, сегодня могут рыбу, завтра мясо и так далее, и так далее. Это совершенно разные вещи. Поэтому, я думаю, в этой части вопрос будет решен.

По поводу проблем...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Сергей Юрьевич, извините.

Сразу же из опыта из вашего, через какое время можно его ожидать?

Как на ваш взгляд.

**С МЕСТА**

Ну вот смотрите, где-то в понедельник – во вторник мы планируем его направить в Минсельхоз. Там, если все пройдет нормально, мы в рабочем порядке уже согласовали с Минсельхозом, сказали, что все, это вариант проходной. Если никаких дополнительных правок не будет, изменений...

**С.Ю. СУРИН**

Не будет новых, да.

**С МЕСТА (тот же)**

Потому что надо понимать, что у нас любое изменение – это начинается новая... *(говорят одновременно)*.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Понятно, да-да.

**С МЕСТА (тот же)**

Если нет, тогда мы направляем в Минюст на экспертизу и после этого в Правительство.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Из логики, сколько это? Минюст 30 дней дает, да? То есть, грубо говоря, к лету можно его ожидать, так?

**С.Ю. СУРИН**

Ну да, если не будет каких-то поправок или Минюста, или...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Запятой, да? Ну у нас тоже, в Госдуме...

**РЕПЛИКА**

Потом ГПУ Президента... *(Оживление в зале.)*

**С.Ю. СУРИН**

Постановления Правительства нет.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

И если оно будет принято в том виде, как вы его сейчас посылаете, то проблема с каботажным...

**С.Ю. СУРИН**

Нет-нет, вот здесь Вы путаете, это не каботаж, каботаж работает отдельно. Это в рамках 110-ФЗ шесть постановлений Правительства, они фактически готовы, потому что мы отработали это все с рабочими группами, согласительные совещания, со всеми заинтересованными ведомствами собирали. Вроде все, консенсус нашли, общий язык нашли. Там, по-моему, последнее постановление по порядку уведомления, ну, примерно такое же, как вот 560-е, там форма, чтобы никого не кошмарить, чтобы все одинаково примерно было, вот заканчиваем. И в принципе это вот то, что Вы говорите, в том числе о каботаже.

Но я бы хотел обратить внимание на небольшое лукавство наших коллег, не сидящих за этим столом, а рыбопромышленников, руководителей добывающих фирм, и в том числе владивостокских тех же самых. Они немножко лукавят, они всегда подменяют понятия. Они считают, если он с Владика идет в северо-охотоморскую зону, то это у него каботаж, потому что он же идет в терморе. А кодекс четко говорит: из порта в порт.

Вот пограничники за это штрафуют, потому что это не каботаж. И нас никто никогда не убедит, что это каботажное плавание. Даже вот здесь в

нашем протоколе написано, что каботаж – это с территории на территорию. Я не знаю, конечно, но протокол не совсем корректен.

И, когда рыбаки на эмоциях начинают жаловаться, они реально, честно говоря, подменяют эти понятия. Потому что я сам семь лет смотрел на эту охотоморскую путину, там минтая, к примеру, раньше они это каботажем не считали. Как только мы начали перерабатывать 560-е постановление, все вместе занялись этим вопросом, тут же возникли вопросы, что это каботаж.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Сергей Юрьевич, а в чем?.. Понятно, что каботаж, допустим, – один термин, из порта в порт – другой термин. Но логика-то ведь, закон должен следовать какой-то логике. Если он не попадает в чужие территориальные воды, не пересекается с чужими судами, не заходит в чужие порты, какая разница, грубо говоря, где он там болтался это время?

**С.Ю. СУРИН**

Прекрасно. Выходит из Владивостока, приходит на охотоморскую минтаевую путину, забирает минтай, уходит в Корею – все. Вот и вся логика.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, он уже пошел в Корею. Это уже заграничное...

**С.Ю. СУРИН**

Нет-нет, он по пути получил команду судовладельца.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, он обязан..., Вы понимаете, это уже заграничное ...

**С.Ю. СУРИН**

Я-то понимаю.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Это уже контрабанда... *(Шум в зале.)*

**С.Ю. СУРИН**

Да я понимаю, что он обязан.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, я просто, Сергей Юрьевич, извините, идеологически не очень понимал вот такой подход...

### **С.Ю. СУРИН**

Поэтому вопрос-то в чем? Что те же капитаны, они подменяли немножко понятия. Им объясняли, потому что я, допустим, на Камчатке каждый год собирал рыбопромышленников, нормальные у нас были отношения. По лососевой путине мы всегда отработывали нормально. Единственное, там, конечно, была проблема по поводу... но это опять беда, в том числе... Ну не буду называть там высоких должностных лиц, потому что технологический регламент, который обязаны были разработать, согласно закону о рыболовстве, не разработан до сих пор.

От этого возникают проблемы на Камчатке по поводу лососевой путины, потому что ставят плавзаводы и считают это промыслом территории Российской Федерации, оно в море стоит. Формально да, любое под флагом – территория, но в законе о рыболовстве сказано, только на основании технологического регламента, который должен быть выработан, кем? Правительством Российской Федерации. Есть техрегламент? Нет до сих пор.

Да, закону, сколько там, сейчас говорили, лет? А воз и ныне там. Поэтому мы до сих пор лососевые путины на Камчатке, там друг на друга, рыбаки на пограничников, пограничник и на рыбаков, на таможенников и так далее.

По 560-му я доложил, всё будет сделано нормально, в этом проблем нет. Если судно будет выходить с российского порта, идти в экономзону и не важно там пока, будет оно заходить потом в иностранный порт, не будет оно заходить в иностранный порт, оно все равно будет тогда в данной ситуации оформляться, если оно только не идет из порта в порт. Пожалуйста, пускай идет в Северокурильск, формально, говорю, еще куда-то, оформляется, идет. Тем более что они пользуются постоянно такой практикой. Зачем идти в какой-то порт Владивосток, платить бешеные портовые сборы, когда можно



зайти в Южнокурильск, Северокурильск, оформиться, и формально на территорию России продукция доставлена, и дальше она пошла туда, куда удобно хозяину данной продукции. Это еще меньшие издержки и меньшая плата, и меньшие убытки несет владелец, рыбодобытчик, так скажем.

**С МЕСТА**

А если он на берег привезет эту рыбу?

**С.Ю. СУРИН**

Да, хорошо, тогда, если Вы помните, скажите, пожалуйста, мне примерно перерабатывающие мощности хотя бы Камчатки. Сколько она способна переварить?

**С МЕСТА (та же)**

Вот поэтому у Камчатки больше ... *(Не слышно.)* рыбы.

**С.Ю. СУРИН**

Правильно, вывозят, потому что на Камчатке добывается рыбы столько, сколько она переработать в жизни не сможет.

**С МЕСТА (та же)**

Вот в этом и проблема.

**С.Ю. СУРИН**

Поэтому было принято решение не о доставке уловов на территорию конкретного субъекта, а на доставку в территорию Российской Федерации, потому что у нас рыбоперерабатывающая промышленность, как говорится, неравномерно распределена, и холодильные мощности совершенно разные в каждом регионе.

**С МЕСТА (та же)**

Они же идут, пересекая несколько раз границу... *(Не слышно.)*

**С.Ю. СУРИН**

А когда они пересекают несколько раз границу, в законе сказано: при пересечении государственной границы капитан обязан проинформировать ближайшее подразделение пограничных войск. Всё.

**С МЕСТА** (та же)

Сегодня они информируют, их всё равно штрафуют.

**С.Ю. СУРИН**

Это нюансы. *(Говорят одновременно.)*

Нет, нет, я немножко не так сказал. Я сказал, что то, что Вы говорите, что ваши капитаны информируют, часть кто-то информирует, часть не информирует, сколько раз мы с этим уже сталкивались. Судовладельцы говорят: я информирую, поднимаем документы, ни одной информации нигде нет.

Каждому судовладельцу дается... есть официальные сайты каждого пограничного управления, пожалуйста, передавайте туда. Покажите мне хоть одного, кто передал.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Сергей Юрьевич, то есть вот 560-ое будет касаться только чего? Только прибрежного рыболовства?

**С.Ю. СУРИН**

Нет.

Хочу пояснить, чтобы было понятно всем. Новый проект постановления, это новый проект постановления, это не изменения 560-ого, это новый, принципиально новый проект постановления. Он будет предусматривать предоставление права на неоднократное пересечение границы судам, осуществляющим рыболовство. Всем судам, но надо будет учесть, только те, которые везут рыбу на территорию Российской Федерации. И под эту категорию, в том числе, попадают транспортные суда, которые будут уходить в экономическую зону, будут брать с добывающих судов рыбу и везти на российский берег. Им будет выдаваться разрешение на неоднократное пересечение границы.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Любой порт российского берега, да?

**С.Ю. СУРИН**

В разрешении, в заявлении капитан должен будет указать, куда он будет доставлять рыбу, и в соответствии с этим ему будет выдаваться разрешение на пересечение государственной границы. То есть в этом смысле мы проблему решаем. В этом смысле.

Но возникает другая проблема, которую мы сейчас обсуждаем. Если транспортное судно, рыболовное судно из порта Петропавловск-Камчатский, допустим, везет рыбу, уже груз рыбу, не важно, как это обозвать, в порт Владивосток, то здесь возникает вопрос. Вот изменения в закон о государственной границе, там прописали: за исключением судов рыбопромыслового флота.

Таким образом, это судно не может получить в соответствии с этими поправками право на неоднократное пересечение границы.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Я говорю, в чем логика исключения была?

**С.Ю. СУРИН**

Этот вопрос не к нам. Мы полностью поддерживали. Но почему-то было исключено. И сейчас возникает вопрос: здесь надо опять же разобраться, что такое судно, осуществляющее доставку рыбы. Вот для нас принципиально не имеет никакого значения, рыболовное судно, оно везет груз "рыба". Мы выполняем законодательство. Если там написано, то мы его должны выполнить.

**С МЕСТА**

Есть свидетельство регистрации. Там написано ТС – транспортное судно. Там не написано, что судно рыбопромыслового флота.

**С.Ю. СУРИН**

У нас любое судно, осуществляющее доставку водных биологических ресурсов, является рыболовным. Поэтому здесь надо разобраться с понятийным аппаратом в первую очередь, про какие суда мы говорим.

Поэтому если эта проблема будет решена, у нас и все проблемы с доставкой рыбы на нашей территории будут решены.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Понятно.

Пожалуйста, Вы хотели.

**Т.Н. ГНУНИ**

Я занималась этим вопросом в части каботажного законопроекта, мы с Минтрансом работали тогда. И Минтранс вроде бы нас поддерживал, что и наши суда должны под это подойти. Но когда уже в Госдуме этот вопрос рассматривался, кстати, от пограничной службы было внесено такое как бы замечание, что поскольку этот законопроект, который Минтранс подготовил, предусматривает уведомительный порядок пересечения границы, а у нас он разрешительный в отношении судов рыбопромыслового флота. И я так понимаю, в связи с этим это все и произошло.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо, Татьяна Николаевна.

Владимир Александрович Менякин, начальник Управления ветеринарного надзора при внешнеторговых операциях и на транспорте.

У нас еще здесь представитель Росрыболовства Козлов Андрей Валерьевич.

**А.В. КОЗЛОВ**

Спасибо за приглашение. Я хотел бы попросить наших коллег... Из Минсельхоза здесь нет, я так понимаю, никого. Во-первых, впредь тоже приглашать представителей Минсельхоза, потому что сейчас они в основном осуществляют государственное регулирование.

Я коротко постараюсь, потому что много тут сказано. Росрыболовство долгое время прорабатывает и будет прорабатывать новые проекты, вносить необходимые нормы закона, постановления, подзаконные акты. Соглашусь с Борисом Лаврентьевичем и с Александром Владимировичем, что долго мы

работаем. Но, к сожалению, нормы закона есть, на что хотел бы обратить внимание, а на территориях их трактуют, к сожалению, по-разному. Поэтому и с пограничной службой у нас получается каждый год, чуть ли не в ручном режиме пытаюсь согласовать, как-то решить проблемы Дальнего Востока и так далее.

Действительно, существует ряд административных барьеров. На совещании во Владивостоке, которое состоялось 15 апреля, заместитель Министра сельского хозяйства, руководитель Росрыболовства Илья Васильевич Шестаков это отметил. Наш вектор такой работы – это снижение административных барьеров. Не буду уже конкретизировать, потому что все тут выступили. Готовы согласовать взамен 560-го проект постановления, потому что неоднократно мы его прорабатывали. Все зависит от Минсельхоза.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Андрей Валерьевич, Вы давно работаете в Росрыболовстве?

**А.В. КОЗЛОВ**

Пять лет.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Просто этот вопрос с этим пересечением, я помню еще Крайний приезжал в Калининград лет 7 или 8 назад. Вот этот вроде вполне логичный вопрос об избыточности контроля. Я знаю, что вы тоже ставили его. Почему он такой затяжной характер носит, его решение.

**А.В. КОЗЛОВ**

Затяжной характер, потому что у нас есть федеральные органы исполнительной власти, у которых есть свои функции, которые они должны исполнять.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Но у вас же существуют коллегии Правительства.

**А.В. КОЗЛОВ**

Пограничный контроль. Таможенный контроль. Санитарно-карантинный контроль.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Понятно.

**А.В. КОЗЛОВ**

Это все есть. И это делать необходимо. То есть у каждого федоргана есть свои полномочия.

Если мы говорим о снижении административных барьеров, давайте тогда уже говорить и про это. Либо что-то убирать, что избыточно.

Мы неоднократно, и вот Александр Владимирович говорил, что мы Чученко(?) направляли в эту комиссию. Вот посмотрите, мы подготовили такой пример с иностранными государствами.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Сравнительный анализ, да?

**А.В. КОЗЛОВ**

Да. Взяли Южную Корею, Норвегию и Японию. Вот здесь это на одном листочке, контрольные эти мероприятия в отношении рыболовных судов. И все остальное на шести листах – это то, что у нас. В Норвегии вообще очень просто: в течение трех часов оформляется, и судно уходит на промысел обратно. Есть случаи, капитана судна за четыре года ни разу не проверяли. Мы этот тоже анализ сравниваем. Пытаемся как-то устранить административные барьеры. Предложения даем. Пока этого не получается.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Понятно. Хорошо.

Владимир Александрович... Не пришел. Самый упоминаемый сегодня орган и не пришел.

Виталий Владимирович уже говорил. Еще что-нибудь скажете?

**В.В. КЛЮЕВ**

Если позволите. Спасибо.

Я готовился выступить по теме, как было заявлено, но поскольку немножко ушло в сторону, то по тем высказываниям, которые были. В отношении того, что рыбные порты не подчинили Минтрансу. Я бы хотел сказать, что нынче ведомственная подчиненность, как было в Советском Союзе, не существует как таковой. Суда, которые транспортные, Министерству транспорта никак не подчиняются. Это хозяйствующие субъекты. В основном, не в основном, а на 100 процентов коммерческие организации за исключением некоторых вспомогательных вещей, которые находятся в Росморпорте. Поэтому говорить о какой-то ведомственной подчиненности, наверное, было бы неправильно.

Рыбные порты были ликвидированы, как и любые другие специализированные порты, в силу закона о морских портах. И причиной, если говорить о рыбных портах, стал, насколько мне известно, анализ Администрации Президента Российской Федерации, который показал, что более 70 процентов деятельности так называемых тогда рыбных портов – это была нормальная коммерческая деятельность по перевалке грузов, никак не связанная с рыбопромысловой деятельностью. Сегодня закон о морских портах предусматривает возможность издания акта, который бы установил особенности эксплуатации рыбных терминалов. Если таковые есть, то ничто не препятствует такие особенности установить. Насколько мне известно сегодня, в части такого функционирования стивидорного, перевалки проблем вообще не существует вне зависимости от того, что порты просто стали называться портами, а не рыбными, специализированными или какими-то еще. Поэтому, мне кажется, в этом смысле проблема немножко надуманная.

Оформление в морских портах осуществляется не только с точки зрения безопасности мореплавания, но и других аспектов. Я не хочу их касаться. С точки зрения безопасности мореплавания в отношении судов, которые осуществляют прибрежное плавание, короткие рейсы Минтрансом сегодня в силу того же закона о морских портах издаются обязательно

постановления по каждому морскому порту, где указывается, что суда, совершающие короткие рейсы, менее 72 часов, и возвращающие в этот порт, оформляются один раз в три месяца. Совершенно нормальная практика, согласованная с Росрыболовством, с общественностью рыбопромысловой. И мы здесь нашли, мне кажется, нормальный подход.

Сегодня поправки в общие правила плавания и стоянки судов в морских портах аналогично сделаны, чтобы решить проблему не по конкретному порту, а вообще в стране аналогичный подход. Надо сделать заявку, достаточно простой уведомительный порядок. Безусловно, судно должно выполнять требования безопасности. Это прерогатива, это превыше всего. И если такие требования судном, или судовладельцем не выполняются, то тогда возникает государственный портовый контроль и меры со стороны капитана порта. Но мы говорим о добропорядочном судовладельце прежде всего.

В отношении закона № 36 я присоединился бы к коллегам из ФСБ, что общественность лукавит, иногда говоря о том, что требования к большим морским судам применяются и к кунгасам. Нет, нет и еще раз нет. Многократно подтверждено и документально в том числе. Специальные требования и морского, и речного регистра существуют к малым, маломерным, совсем к маленьким судам, которые существенным образом отличаются от тех требований, которые предъявляются к большим судам. Существенным образом. Достаточно простая процедура. Платежи на одно судно составляют не более 1,5-3 тыс. рублей в зависимости первичный осмотр или вторичный это осмотр, ежегодное освидетельствование и так далее.

#### **РЕПЛИКА**

*... (Ничего не слышно, говорит не в микрофон.)*

**В.В. КЛЮЕВ**



Я сегодняшнюю ситуацию вам докладываю, поэтому проблема, на мой взгляд, решена. Государственные сборы, как они были, это госпошлина за регистрационные действия, как она была в ГИМСе, так и здесь, она законом установлена. Нами подготовлен законопроект о снижении госпошлины с 1 тыс. рублей до 100 рублей. Минфин категорически против, естественно, поэтому есть просьба поддержать законопроект. Для страны потери небольшие, по нашим оценкам, около 70 млн. рублей в год потеряет бюджет за счет снижения вот такой пошлины, прежде всего, в отношении рыболовных судов, любых других маломерных судов, поэтому такой законопроект скоро придет, я надеюсь, если Правительство...

**РЕПЛИКА**

Вошел.

**В.В. КЛЮЕВ**

Он не вошел, еще от нас в Правительство не попал. Там Минфин возражает, там надо согласительное совещание проводить.

Ну, в отношении того, что многократное пересечение границы Минтрансом было отвергнуто, ну, не правда, это вам сказали. Действительно в первоначальном проекте все суда предусматривались в поправке в статью 9 закона о госгранице. Был внесен Минтрансом такой проект по настоянию коллег из других федеральных органов исполнительной власти, не буду говорить каких, такая поправка была внесена уже ко второму чтению в Государственной Думе, и там остались только суда, которые... за исключением судов, занятых в рыболовстве. Так сейчас там написано.

**РЕПЛИКА**

А них логика какая была, Вы не помните?

**В.В. КЛЮЕВ**

Вы ее сегодня слышали, другой не приводилось.

Поэтому мы сегодня ведем переговоры, и этот процесс 110-го закона, к сожалению, не завершен, поскольку 110-ый закон, который упрощает

многократное пересечение границы и другими судами не только рыбопромысловыми, торговыми прежде всего, требует издания ряда актов Правительства. И мы очень тяжело находим компромисс с нашими коллегами из ФСБ. Еще в Правительство только часть из них представлена.

Дорожка будет пройдена, я думаю, к ней потом надо подключить и те суда, о которых мы говорим. Там механизмы с ФБС в принципе все отработаны, в том числе того самого контроля путем технических средств. Мы многие вещи берем на себя (мониторинг) и предоставлять информацию в ФСБ о том, где судно находится, в каком оно состоянии и так далее.

Поэтому мне кажется, когда мы дойдем до конца, а мы рассчитываем в течение полугода завершить эту работу совсем, можно говорить о законодательной инициативе и убрать этот кусочек, где написано "кроме судов, занятых рыболовством". Если это убрать, то эта норма будет распространяться и на другие суда в том числе.

Ну, остальные вещи нас в меньшей степени касаются, имеется в виду Министерства транспорта. С Росрыболовством, я думаю, мы достаточно плотно работаем, у нас взаимопонимание есть, в том числе по преодолению лишних административных барьеров.

Что бы я попросил, если это возможно, все-таки еще раз обратить внимание на тот законопроект в части статьи 7. Он почему-то в штыки воспринимается рыболовной общественностью, хотя люди, когда аргументы приводят, то не читают до конца, что там написано. Очевидно, это же случилось и в слушаниях здесь. Он достаточно хорошо уже отработан, текст, и направлен исключительно на устаканивание терминологии. В международных конвенциях под рыболовным судном понимается совершенно конкретная вещь. Вы сегодня предложили транслировать из международных конвенций, их более десятка, где под рыболовным судном понимается то судно, которое добывает или обрабатывает рыбу, Всё остальное – это не рыболовное судно.

Термина "рыбопромысловое судно" в мире не существует нигде, Россия единственная страна, которая этот термин использует. Я еще раз проверил статью 7 КТМ, куда относится весь вспомогательный флот, который в этом увязан. Это и танкеры, которые подвозят бункерное топливо на промысел, это и рефрижераторы, это и аварийно-спасательные суда, это и буксиры – всё, что с этим связано. Это неправильно в той логике, которая в жизни. Конечно, эти суда не занимаются рыболовством как таковым, и это надо разделить. Из-за этого возникают, в том числе проблемы с многократным пересечением.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Почему я и говорю, мы, когда на комитете, признали то, что идеологически, наверно, это правильно создание более четкого глоссария отнесения тех или иных судов, но на практике я прекрасно понимаю, что любое рыбохозяйственное предприятие сразу же столкнется с переписыванием документов, с переподчинением, а у нас же там этот термин "рыболовецкие суда", там же во многих он. Он в Налоговом кодексе, он в законе о границе.

### **В.В. КЛЮЕВ**

Всё проверено. Этот законопроект, он комплексный.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

В чем у нас претензия была. Мы Министерству экономического развития... у нас было в свое время предложение Комитета по экономике. Вы, когда пишете, что законопроект не требует расходов бюджета, Вы ниже пишете, а какие расходы бизнеса требует он, потому что большинство законопроектов, оно с серьезным потом обременением. И причем мы понимаем, что и процедурно это сразу... это парализация на какое-то время работы.

Почему об этом Совет Федерации беспокоится? Как депутат фактически приезжаешь на территорию, и тебе начинают вываливать

проблемы, которые, вижу, именно административного характера, то есть которые в нашей власти устранять и которые мы и должны всячески устранять. Иначе, повторяю... Правильно Росрыболовство приводит сравнение с нашими конкурентами фактически, другими странами. И мы удивляемся, почему у нас рыбная продукция дороже, чем у соседей. А чего удивляться, если мы процедурами сами иногда ее загоняем, себестоимость, на недостижимую высоту?

**В.В. КЛЮЕВ**

Ровно это мы и предлагаем. Давайте уберем из лишних требований суда, которые к рыбопромысловому флоту не относятся.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Поэтому, может быть, и проблема была... Почему тогда от Министерства экономического развития докладывали?..

**В.В. КЛЮЕВ**

Мы о разных законопроектах говорим.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, о том же, Москвичева, депутата... разделение: часть судов отнести к Минтрансу, а часть...

**В.В. КЛЮЕВ**

Нет, там про Минтранс ни слова нет, там...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Как? Там сразу вводятся нормы, которыми регулируется нормативная...

**В.В. КЛЮЕВ**

Они есть, эти нормы, в КТМ, там терминология только меняется.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, Виталий Владимирович, услышали, спасибо.

У нас, я так понимаю, еще Виктор Федорович по этому вопросу, да?

**В.Ф. ЧАБАНОВ**

Как раз это касается этого закона, который внес Москвичев, что да, действительно, если мы этот закон будем... Тут уже сказано, что Совет Федерации рассмотрел отрицательно (заключение на этот закон). Но хотелось бы добавить, что действительно, чтобы если этот закон ввести в действие, то надо поменять как минимум два десятка законодательных актов, постановлений Правительства, и нормативных актов других министерств и ведомств. Это огромный вал. Это буквально все остановит. Поэтому надо, видимо, при принятии этого закона... Может быть, логика, конечно, есть в какой-то части, но надо предусмотреть именно такое универсальное изменение всех этих актов, тогда уже отрасль как будет работать, так и будет. А так получается, что у нас сейчас все опять остановится и начнется кошмар в отрасли. Вот я что хотел сказать.

#### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Этой статьей заключительных положений можно сделать, это вопрос техники. *(Говорят все одновременно.)*

#### **С МЕСТА**

Но на него есть положительное заключение Правительства уже, поэтому...

#### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Да. Но сейчас все выступающие сначала по вопросам, а потом еще тогда комментарии. Пожалуйста.

#### **С.В. ШКЛЯЕВ**

Добрый день, уважаемые члены Экспертного совета! Я представляю Федеральную таможенную службу, заместитель начальника Главного управления организации таможенного оформления и контроля. Зовут меня Сергей Владимирович, фамилия – Шкляев.

На самом деле я бы хотел отметить то, что этот протокол, который мы с вами будем в дальнейшем рассматривать, построен исключительно эмоционально. Моментами даже я скажу, что нельзя такие формулировки

оставлять здесь, такие, как "по сути, является взяткой". Это будет официальный документ, и мы должны будем дальше придавать этому документу соответствующее юридическое значение. Я бы это очень серьезно отметил. А в остальном хочется сказать следующее.

Что касается Федеральной таможенной службы? За последний, ну, скажем, год каких-либо обращений в Федеральную таможенную службу, по сути возникающих проблемных вопросов в рыбопромысловой деятельности не поступало. Это первое.

Северо-западное таможенное управление, к чьему региону деятельности относятся Калининград, каких-либо проблемных вопросов, жалоб не поступало.

Теперь что касается Пионерского. Действительно, Пионерский был постоянной зоной таможенного контроля, но в связи с тем, что там не осуществлялось значительное количество оформлений, эта зона таможенного контроля была ликвидирована.

Полтора месяца назад было обращение от заинтересованных лиц о возможности там осуществлять соответствующий вид деятельности, на что начальник поста (это уровень даже начальника таможенного поста)... Было согласовано и достигнуто согласие со всеми заинтересованными лицами о создании временной зоны таможенного контроля для совершения единоразовых операций по оформлению судов. Какие-либо вопросы, которые требовали выносить на столь высокий уровень, мне по крайней мере не были представлены. Если у вас есть какие-то дополнительные материалы, я обязательно их готов рассмотреть.

Что касается теперь вообще совершения таможенных операций должностными лицами таможенных органов. У нас с вами, все прекрасно знают, по всем видам транспорта абсолютно есть типовая технологическая схема, в соответствии с которой должностные лица таможенных органов на

сегодняшний день в 70–80 процентах в зависимости от прибытия и убытия не присутствуют на транспортных средствах.

Мы осуществляем документальный контроль в отличие на сегодняшний день от сотрудников пограничной службы ФСБ, о чем в принципе на совещаниях в Аппарате Правительства постоянно ведется работа. На сегодняшний день подготовлен Министерством транспорта план по совершенствованию именно в морских пунктах пропуска организации работы, куда входит один из вопросов – это рассмотрение возможности осуществления погрузочно-разгрузочных операций до момента убытия и прибытия должностных лиц пограничной службы ФСБ. Все это в процессе обсуждения, и на сегодняшний день план находится в окончательной стадии, то есть он на протяжении где-то года у нас разрабатывался, сейчас находится в завершающей стадии. Все эти мероприятия проводятся в рамках выполнения "дорожной карты", которая утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации.

Что касается досмотровых операций, в частности, припасов, я более 10 лет проработал в морском порту в Приморье. Перец, сметану, как здесь прописано, никто не считает. Поэтому, еще раз говорю, эмоционально написан протокол. Мы здесь на достаточно высоком уровне собираемся, я считаю, что... здесь перец и сметана – все прописано. Но, извините, да топливо, да акцизные товары, да аптека, да патроны, лекарства – мы это все проверяем. Это те товары, которые требуют особого внимания со стороны федеральных органов исполнительной власти. На этом мы акцентируем внимание.

Что касается продуктов питания, поверьте мне, с моим достаточно большим опытом работы на морском виде транспорта, такого не было никогда. Если есть конкретные примеры, готов опять же их рассмотреть, давайте будем обсуждать. По сути, само декларирование припасов на сегодняшний день – это совершенно иная форма декларирования, чтобы все

понимали, это не подача декларации в электронном виде с заполнением соответствующих граф, с выставлением определенной формы, с использованием посредников, кто вообще имеет право подавать... и возможность ...(?) и так далее. Это спецификация, то есть перечень тех продуктов питания, того необходимого имущества на борту, которое есть на момент прибытия либо убытия. Все. Поэтому я считаю, что так говорить откровенно и ставить сейчас Федеральную таможенную службу о том, что мы не выполняем и создаем барьеры административные, на мой взгляд, немножко некорректно. Я бы попросил в этом плане как-то скорректировать протокол. Спасибо.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, Сергей Владимирович, услышали. Я с Вами согласен, что, может, этот термин насчет приравнивания к взятке стоит убрать.

Вот Вы говорите, в порту... Я тоже в прошлом году был в Калининградском торговом порту, и мне тоже коллеги примеры приводили, когда особенно иностранные капитаны, когда у них начинают запасы переписывать... Действительно, я согласен, может, здесь и человеческий фактор сильную роль играет, мы понимаем, что люди разные бывают. Но нам, конечно, важно по этим процедурам все-таки равняться на Запад, где уже... То есть вот этот тотальный контроль, даже если эти процедуры есть, применять в экстраординарных случаях. Потому что 99 процентов – это в основном добропорядочные предприниматели. Понятно, что этот 1 процент нужно выявлять и защищать интересы нашей страны... В основном люди когда жалуются, когда сталкиваешься с двойными стандартами: нашими стандартами проверок и западными – и на границах, когда сам пересекаешь как физическое лицо, и когда беседуешь с предпринимателями. Наша задача, чтобы... вот это конкурентное преимущество у иностранных компаний нам нужно выбивать, чтобы у нас были процедуры такие же и алгоритмы, как преимущество ложится в себестоимость продукции.



Поэтому согласен с Вашим замечанием, что некоторые корректировки надо смягчить, но сами претензии к таможенной службе тоже существуют, к сожалению. Да, пожалуйста.

### **О.В. КРАШЕНИННИКОВ**

Крашенинников Олег Викторович, руководитель Совета по транспорту девяти общественных организаций.

Первое. Все знают, что такое комиссии.

Это либо агент, либо представитель судовладельца берет и везет на собственном транспорте представителей государственных контролирующих органов. То есть идет нарушение Конституции Российской Федерации, идет отчуждение имущества то же агентской компании либо имущества судовладельца. Приказ № 247 Минтранса сделан с нарушениями в этой части, это прямое нарушение Конституции Российской Федерации (начнем с этого), потому как, во-первых, идет амортизация транспортного средства, во-вторых, зачастую тот же агент вынужден платить за пропуск на этот автобус, а они стоят не дешево, например, 35 тысяч за год за этот автобус. В Усть-Луге была, например, ситуация, когда пограничники отказались два километра идти пешком на комиссию, сказали: пускай агент нас привезет. Агент сказал: "А я не буду платить". В общем, достаточно долго разбирались с этим.

И второе замечание. Статья 24 закона о госгранице предусматривает возможность проведения комиссионного оформления во время грузовых операций (частично), но до сих пор у нас 100-процентное комиссионное оформление со стороны Федеральной погранслужбы, несмотря на то, что было совещание во Владивостоке (насколько я знаю), и было поручение вице-премьера Шувалова об исключении 100-процентного комиссионного оформления к декабрю 2013 года. Тем не менее у нас до сих пор...

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Коллеги, Сергей Владимирович о чем говорит, что если событие существует, то нужно делать обращение по конкретному факту.

**О.В. КРАШЕНИННИКОВ**

У меня два замечания. Первое, идет отчуждение собственности, что противоречит Конституции, и 247-я типовая схема сделана в противоречии с Конституцией. И второе, что статья 24 закона о госгранице все-таки предусматривает возможность совмещения грузовых операций и операций по проверке. Почему пограничники не могут сличать документ и фактического человека, проверить документ при наличии стивидоров на борту, мне, например, непонятно.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо.

Сейчас Сергей Владимирович, как я понимаю, хочет прокомментировать. Я просто еще раз хотел бы сфокусировать на более узкой теме, иначе мы сейчас будем слишком широко вспоминать все свои обиды.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Я единственно хотел прокомментировать относительно доставки комиссии к борту судна. Действительно, у нас типовой схемой предусмотрено, все (не только таможенные органы) члены комиссии доставляются на сегодняшний день именно агентствующей компанией к борту судна, но, как правило, это 50 на 50, то есть у федеральных органов исполнительной власти есть транспортные средства.

Этот вопрос, который Вы поднимаете, очень остро поднимался как в Минэкономразвития, так и в Правительстве Российской Федерации сейчас при рассмотрении подготовки плана, о котором я ранее упоминал. В связи с этим заместитель министра транспорта Олерский проводил совещание агентствующих компаний, и абсолютно все агентствующие компании сказали: ни в коем случае нельзя убирать эту возможность. *(Оживление в зале.)*

Я комментирую то, что было сказано на двух совещаниях достаточно высокого уровня в Правительстве Российской Федерации. Если мои

комментарии вас не устраивают, вы можете обратиться письменно в Министерство транспорта, и думаю, вам там дадут ответ по этому вопросу. Смысл в чем? Любые агентирующие компании на сегодняшний день составляют график, и соответственно одновременно собирают комиссию для того, чтобы ее привезти к этому судну. Если мы разбиваемся самостоятельно, то вы будете ожидать, стоять 45 километров...

**С МЕСТА**

По-другому...

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Послушайте внимательно. 45 километров до Пионерского от Калининграда. Расскажите, пожалуйста, если вы обладаете информацией...

**С МЕСТА**

Судно идет от приемного буя, агент звонит в таможду, агент звонит пограничникам, когда судно пошло от приемного буя.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Это на приход.

**С МЕСТА**

Это на приход.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

А на отход?

**С МЕСТА**

На отход все попроще.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Там намного сложнее, вы делаете заявочку, что прибудет комиссия в такое-то время.

**С МЕСТА**

Делают заявку за два часа.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

А все ли члены комиссии прибывают вовремя, если они самостоятельно туда добираются? У всех ли членов комиссии на сегодняшний день... Порт Тамань...

### **С МЕСТА**

Члены комиссии самостоятельно не прибывают.

### **С.В. ШКЛЯЕВ**

Вот об этом речь и идет.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Уважаемые коллеги, давайте... У нас алгоритм вынесения вопросов в экспертном совете простой.

Возникает проблема, мы ее среди всех членов прокачиваем, если она, действительно, является общей, тогда мы ее выносим сюда. Если есть какие-то взгляды, повторяю, не личные проблемы, естественно, проблемы вашего сообщества, давайте все-таки сначала его обсуждать среди всех коллег, чтобы мы с общей проблемой выходили, потому что, действительно проблем много. Пусть возможность всегда... чиновников все ругают, но всегда очень рады с ними встречаться и высказывать им в лицо все, что они думают о ситуации в стране и в мире. Поэтому мы понимаем, что им тоже подчас не всегда... им важно получать объективную информацию, а она иногда бывает субъективной. У нас по этому вопросу еще есть что добавить? Только, если можно, кратко.

### **Т.Н. ГНУНИ**

Скажите, пожалуйста, рыбопромысловые суда, которые выходят на промысел в экономзону, они у вас оформляются как? По Таможенному кодексу Таможенного союза, как суда, осуществляющие международные перевозки? А почему?

### **С.В. ШКЛЯЕВ**

У нас осуществляется оформление, закрывается граница, то есть мы их осуществляем (оформление) как выход судна за территорию Таможенного

союза, всё. Оно может не осуществлять вообще никакую перевозку, мы говорим о том, что есть факт пересечения государственной границы и таможенной территории Таможенного союза. Соответственно, судно может убыть, причалить, когда ему граница будет закрыта, к иностранному судну, получить иностранные товары и так далее. Мы не говорим о том, что оно осуществляет какую-то перевозку или не осуществляет.

**Т.Н. ГНУНИ**

Международные перевозки, может, я неправильно понимаю, это когда из одного порта российского идет в порт иностранный.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Одну секундочку. В соответствии с законодательством Таможенного союза сейчас мы на прибытие, на убытие, мы осуществляем именно оформление, совершение таможенных операций по прибытии либо убытию транспортного средства, которое либо прибывает, либо убывает на территорию иностранного государства из пункта пропуска. Мы не осуществляем, совершаем таможенные операции по оформлению, как Вы говорите, международной перевозки. У нас нет такого понятия. В законодательстве Таможенного союза есть совершение таможенных операций, связанных с осуществлением прибытия либо убытия транспортного средства за территорию, либо на территорию Таможенного союза.

**Т.Н. ГНУНИ**

Вот читаю, статья 159, какие документы и сведения предоставляются таможенному органу при международной перевозке водными судами.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

При прибытии дальше. Это статья, если Вы начинаете...

**Т.Н. ГНУНИ**

Вот они говорят, что здесь такой перечень документов, который требуют, неподъемный для рыбаков. Вот я про что говорю. Если они не входят в иностранные порты.

**С.В. ШКЛЯЕВ**

Этот перечень на самом деле... Давайте тогда прокомментирую по перечню документов. У нас статьей 159 при прибытии предусмотрены документы. Для рыболовных судов, если вы документы посмотрите, там всего их четыре. Если Вы правильно сейчас будете читать статью, там документов четыре, дальше идут сведения. Сведения, они в документах указываются. То есть генеральная декларация, грузовая декларация, декларация о припасах, судовая роль. Кто-то мне назовет еще какие-то документы?

**Т.Н. ГНУНИ**

Грузовая декларация – это на рыбпродукцию?

**С.В. ШКЛЯЕВ**

В грузовой декларации по конвенции указывается не только декларация. *(Говорят одновременно.)*

**В.А. РЯБОКОНЬ**

Рябоконт Виктор Александрович, директор "Национального объединения лоцманских организаций".

Я хотел бы сказать, по поводу доставки государственной комиссии, государственных контролирующих органов. На сегодня обязанность по доставке членов ГКО возложена на морского агента. Это объясняется тем, что непонятно и неизвестно, когда придет судно в порт или выйдет из порта. В связи с тем, что якобы только морской агент знает время подхода судна, т.е. приход судна в порт, поэтому он и обязан оповещать всех членов ГКО (таможенные органы, пограничные органы, фитосанитарные и так далее). Но ведь, господа, в каждом порту имеется график движения судов, в котором прописано время прихода и отхода судов. Составляет и контролирует график

движения судов служба капитана порта, начальник смены государственной инспекции портового контроля. И ничего в этом сложного нет, чтобы узнать время прихода или отхода судна. И необязательно чтобы агент собирал всю комиссию, разъезжая на своей машине ночью, собирал всех. При этом у кого-то из членов ГКО пересменка, агент вынужден ждать и так далее. Ещё раз повторю, что есть четкий график движения судов в порту. И он соблюдается, и правильно агенты задают вопрос. Почему доставка членов ГКО - функция государственных органов переложена на морского агента? И таким образом она должна быть включена в затраты судовладельца, если это обязанность государства. Спасибо.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, Виктор Александрович.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Если позволите, Николай Владимирович.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Сейчас Александр Николаевич и тогда Вы.

**А.Н. БЫСТРОВ**

Быстров Александр Николаевич, экспертный совет.

Я все же хочу вернуться к началу – о недостатках регулирования судов морских портов: порядке, контроле.

Дело в том, что вся эта юридическая казуистика, которую мы сейчас обсуждаем и пытаемся из нее выбраться, она у нас появилась буквально за последние 15 лет, так, грубо возьмем. До этого ничего не было, все работало: и те же промысловые суда и рыбные.

То есть основное наше направление сейчас, наверное, выработать те понятия, которые будут понятны всем, начиная от корбасов, кончая рыбопромысловыми траулерами или кем, не знаю еще. То есть как раз эта расчистка всех завалов и ведет к устранению этих барьеров.

Сергей Владимирович правильно говорит, у нас четыре документа осталось. То есть люди просто путают понятия. Так вот чтобы не путали, наверное, легче их убрать. Когда его нет, то и нечего понимать.

Кстати, я не очень согласен с Минтрансом, что эту проблему неоднократного пересечения границ нужно решать через статью 7. Ничего Минтранс и мы все вместе с вами опять не решим, потому что мы так и не придумаем название и не дадим формулировку. Это большая проблема. У нас опять что-то будет, кто-то не согласится с чем-то, введем еще и запутаемся окончательно.

Давайте еще раз посмотрим закон о госгранице, пойдём не по пути, как, чего назвать, а по процедуре, которая нам мешает работать. Вот так, наверное, можно подойти. Спасибо.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, Александр Николаевич.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Если позволите?

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Да, резюмируй. Последний комментарий.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Я, что называется, на сладкое. Совет директоров ОАО "Керчьрыбпром", Крым.

Я с удовольствием послушал дискуссию, и хотел бы обратиться к присутствующим коллегам, чтобы при разработке документов была учтена или учитывалась на переходный период, который обозначен Президентом и Правительством, специфика Крыма, в первую очередь Керчи, возможно, Севастополя, как рыбопромыслового города, а также существующая ситуация, которая там есть, потому что я не буду давать качественных характеристик рыбной отрасли или транспортной отрасли, судовой, портовой инфраструктуры. Возможно, Николай Владимирович, отдельно, может быть,



посоветуемся по этому поводу. Я просто хотел бы обратиться к вам, пока идут консультации по формированию профессиональных сообществ в Крыму, возможно, ...*(неразборчиво)* по переработчикам и так далее, сейчас на данный момент в этот переходный период учитывать специфику. И возможно, Николай Владимирович, законопроекты, которые действуют сейчас, понятно, что задним числом уже ничего, но направлять возможно министерству развития автономной республики, господину Савельеву, для того, чтобы координировать каким-то образом этот переходный период. Это, наверное, ваша компетенция – каким-то образом посодействовать, регулировать этот вопрос.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Да, тем более тут ваш сенатор уже скоро появится, я так понимаю, на следующей, наверное, сессии.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Спасибо большое.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо, спасибо.

Давайте второй вопрос.

**ИЗ ЗАЛА**

Николай Владимирович, вопросы можно...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет. Смотрите, мы полтора часа уже работаем с одним вопросом. Может быть, в конце.

Давайте второй вопрос – о результатах мониторинга применения приказа Минтранса России № 62, системе подготовки плавсостава в учебных заведениях Российской Федерации и порядке признания морских образовательных учреждений. Я так понимаю, мы заслушаем информацию.

Игорь Васильевич Ковальчук, первый заместитель председателя Российского профессионального союза моряков.

Игорь Васильевич, пожалуйста.

**И.В. КОВАЛЬЧУК**

Добрый день, коллеги! Я, естественно, буду говорить с точки зрения моряков, потому что наша основная забота – это социальные те или иные последствия принятия тех или иных правовых актов.

Достаточно много прошло времени с момента принятия этого приказа, 62-го, два года, даже чуть больше. Надо сказать, что на первом этапе было очень много обращений моряков, потому что тот принцип, который был принят, с нашей точки зрения, несколько отошел от концепции, на которой основана международная конвенция по дипломированию.

Конвенция в общем-то дает приоритет опыту перед обучением, то есть если у человека есть опыт, если он работает в море, тогда отмена его так называемого рабочего диплома, документа о его компетенции... он его делает без обучения, так по крайней мере предусмотрено конвенцией. А если у человека опыта нет, тогда он должен обучиться. Но, к сожалению, в действующем положении этот принцип соблюден не был, и на сегодня кроме опыта нужно еще и проходить обучение. Это основная проблема, которая, с нашей точки зрения, характеризует действующее положение.

Мы знаем, что готовятся изменения в данный приказ, в данное положение. Пока он не принят. И очень хорошо, что здесь присутствует Виталий Владимирович, может, у нас будет возможность услышать, какие готовятся принципиальные изменения в данном положении.

Что на сегодня? Учитывая, что для замены документа по компетенции требуется обучение, соответственно, есть ряд требований к тем учебным учреждениям, которые проводят такие курсы. И на сегодня сложилась ситуация, что в некоторых городах, в некоторых районах, где компактно проживают моряки, отсутствуют учебные заведения, которые бы могли помочь пройти такие курсы, то есть которые такие курсы проводят. В частности, например, в Петрозаводске сегодня вообще нет таких курсов. Там

возможно проводить переподготовку только в том, что касается речных документов.

Аналогичная ситуация в Архангельске. Во многих местах нет курсов по уровню компетенции управления, а только эксплуатации. В этой связи нам представляется, что должны быть приняты какие-то меры с тем, чтобы все-таки структура учреждений образования, которые проводят такие курсы, была каким-то образом изменена с тем, чтобы в местах, где компактно проживают большие группы моряков была возможность проходить такие курсы. В принципе это не так много мест, в основном это, естественно, портовые города.

Также еще несколько слов о том, к чему это приводит. Получается так, что моряку для того, чтобы поменять свои документы, во-первых, нужно потратить довольно много времени. Мы считаем, что программы курсов должны быть как-то приведены к тому, чтобы меньше было и временных затрат, и финансовых, потому что сегодня разная стоимость курсов по разным регионам. Понятно, что это бизнес, понятно, что это ценообразование какое-то достаточно стихийное, но мне кажется, это тот самый случай, когда государство могло бы применить какую-то систему регулирования.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

ФАС, наверное, должен регулировать, это же получается монополизм региональный. То есть если там один учебный центр... Как у них называется термин, когда... доля рынка территориальная? Надо просто, может быть, ФАС написать на эту тему обращение, и я думаю, точно должен регулировать. Это как автостоянки возле аэропортов. Они вроде есть по всей стране, но вы же, если из "Шереметьево" вылетаете, не будете оставлять машину в "Домодедово".

### **И.В. КОВАЛЬЧУК**

Спасибо за идею.

Мы как раз сейчас собираем данные по стоимости курса в разных регионах, и будем понимать, что можно предоставить.

Кроме того, в соответствии с конвенцией программы курсов должны утверждаться после консультаций с заинтересованными лицами и организациями. Мы под такими лицами и организациями понимаем организацию судовладельцев и моряков. К сожалению, такой процедуры у нас пока не предусмотрено.

Кроме того, хотелось бы сказать по уровню образования. Положение предусматривает, что лица комсостава уровня управления и некоторые другие (электромеханик, второй механик, рейсмеханик первого уровня) они должны иметь только высшее образование. Я вполне понимаю Минтранс, то, что это способ поднять безопасность мореплавания с тем, чтобы поднять уровень образования моряков. Но, тем не менее, как нам представляется, далеко не на каждом судне требуется высшее образование. Да, если речь идет о пассажирских судах, если речь идет о крупнотоннажных судах, особенно перевозящих углеводороды, такое требование вероятно оправдано. Но, тем не менее, мы считаем, что нужно внимательно этот вопрос посмотреть, потому что есть еще два таких аспекта. Существуют международные договора Российской Федерации о признании морских документов. Далеко не во всех странах такие высокие требования как у нас сегодня. Наши требования достаточно серьезно превышают требования ПДНВ. Но, тем не менее, мы эти дипломы признаем, и формально говоря, если это не капитан и не старпом или радиоспециалист они имеют право работать на наших судах. Таким образом российские моряки оказываются как бы в дискриминационном положении. С другой стороны, российские моряки формально говоря могут получать и иностранные документы, предоставив соответствующий документ об образовании и опыт работы. И тоже там от них не будут требовать документ о высшем образовании. Правда, в этом случае они смогут работать только на судах под иностранным знаком, а не

под российским. Но, тем не менее, как нам кажется, что это снижает конкурентоспособность наших моряков, в том числе и на международном рынке труда моряков, каковым он на самом деле и является. И последнее. Хотело бы отметить, что то, что касается финансов, то это сказывается не только на том, что несут расходы моряки, но такая же история происходит и с судовладельцами, потому что судовладельцы российские они по Трудовому кодексу обязаны все эти расходы компенсировать. И нам известно, что в среде судовладельцев эти расчеты проводятся, и расходы на обучение комсостава возросли.

И последнее, что хотел бы отметить. Это то, что есть ряд должностей – это капитаны портов, их заместители, лоцманы, ответственные по безопасности мореплавания в компаниях – это лица, которые при занятии таких должностей... стандартным требованием является наличие морского диплома определенного уровня. Однако, когда они работают на этой должности, вот этот стаж работы он не принимается к зачету для того, чтобы обменять свой рабочий диплом, у которого истек срок. В принципе, конвенция предоставляет такое право государству зачитывать такой стаж для подтверждения компетенции. У меня все.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо, Игорь Васильевич.

Сергей Дмитриевич, начальник Морского учебно-тренажерного центра ФГБОУ ВПО "ГУМРФ им.адмирала С.О.Макарова".

Пожалуйста, Сергей Дмитриевич.

### **С.Д. АЙЗИНОВ**

Спасибо большое.

Добрый день, уважаемые коллеги! Спасибо за предоставленное слово. Я так понимаю, что мы сильно выбились из графика, поэтому я постараюсь сформулировать конкретные предложения университета имени Макарова в

отношении поправок в положение о дипломированный членов экипажей морских судов. Этот вопрос действительно важный.

Я хотел бы поддержать саму идеологию того, что высказали коллеги из РПСМ, в отношении того, что это касается более чем 150 тысяч российских граждан, которые работают в качестве членов экипажей морских судов. Поэтому это действительно важно. Министерство транспорта проводит большую работу по подготовке и совершенствованию документов, которые реализуют требования Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков. У нас просто есть ряд конкретных предложений.

Во-первых, с 1 сентября 2013 года в действие вступил новый федеральный закон – закон об образовании, в котором уже отсутствует термин "образовательные учреждения". Этот термин сейчас используется в положении о дипломировании. Поэтому с тем, чтобы убрать коллизии и привести в соответствие этот документ с действующим законодательством по образованию, предлагается заменить этот термин на термин "образовательная организация", который есть в законе об образовании, чтобы не было таких коллизий, которые, в частности, мы обсуждали в первом пункте.

Второе наше предложение заключается в следующем. В пунктах 35, 93 и 117 положения о дипломировании дается ссылка на Правило VI/2-1 Конвенции ПДНВ. На наш взгляд, ее надо заменить на ссылку на пункт 1 Правила VI/2 и VI/4 в связи с отсутствием в Конвенции по ДНВ правил с номерами, указанными в тексте положения. Они просто отсутствуют. Поэтому, чтобы опять-таки не было коллизии, наверное, это разумно было бы сделать.

Наверное, более принципиальный вопрос: в пунктах 54 и 55 положения указано содержание требований в отношении документов, необходимых для получения дипломов оператора ограниченного района глобальной морской системы связи при бедствии и оператора ГМССБ. Есть

предложение исключить требование о необходимости наличия свидетельства о прохождении в тренажерных центрах подготовки по программам: начальная подготовка по выживанию, шлюпки, пожары, плоты, по оказанию первой медицинской помощи и подготовка по охране. Это в принципе в определенной степени снизит нагрузку на моряков, то, о чем говорили коллеги из профсоюзов. Дело в том, что Правило IV/2 Конвенции содержит обязательные минимальные требования для дипломирования операторов ГМССБ и этих требований не предъявляет. Поэтому и дипломы, указанные в пунктах 54 и 55, не дают права занятия должности на судне, поэтому эти указанные виды подготовки не требуются. Мы можем просто упростить, не нарушая, положения Конвенции.

Пункт 107 положения о дипломировании, уже в новой редакции, он устанавливает перечень документов, которые должны быть представлены для продления действия дипломов радиоэлектроника ГМССБ и оператора ГМССБ. Но, к сожалению, там упущены операторы ограниченного района ГМССБ. Это, кстати, затрагивает в том числе и морских лоцманов, которые работают часто в районах А 1 в пределах 30–50 миль от берега и имеют дипломы оператора ограниченного района.

В действующем положении, уже с учетом последних поправок, к сожалению, документы, требуемые для продления диплома оператора ограниченного ГМССБ, не определены. Они оказались упущены. На наш взгляд, целесообразно это указать.

Следующее предложение касается специальных типов судов, которые перевозят наливные грузы. В пунктах 66–69 положения, которые устанавливают требования для занятия должностей командного и рядового состава нефтяных танкеров, химовозов и танкеров-газовозов, мы предлагаем названия соответствующих видов подготовки, которые есть в положении, привести в соответствие с теми, которые указаны в Конвенции ПДНВ, а именно: к названию программы добавить "в отношении грузовых операций".

Это то, чего не было раньше в Конвенции, но появилось в Манильских поправках, уделяя особое внимание именно проведению грузовых операций, ради чего эта подготовка и предназначена.

Ну и, кроме этого, мы предлагаем из этих программ и соответственно из пунктов 66–69 положения убрать разделение подготовки для рядового и для командного состава, поскольку в Конвенции, в Правилах V/1-1 и V/1-2, требования к компетентности рядового и командного состава не различаются.

Пункты 70 и 72 положения устанавливают требования для занятия должностей на уровне управления на нефтяных танкерах, химовозах и газовозах.

Там указано, что для получения танкерного подтверждения, чтобы получить право для работы на этих типах судов необходимо иметь стаж плавания на конкретном типе танкера не меньше трех месяцев за последние три года с подтверждением для работы на танкере на уровне эксплуатации. Это действительно корректно, все корректно написано, но только для тех, кто получает такое танкерное подтверждение на уровень управления в первый раз. Но пункт охватывает и тех, кто уже работает в море. Таким образом, сейчас на практике появляется такая коллизия – танкерное подтверждение действует 5 лет, опытные капитаны, старпомы, стармехи, вторые механики, которые подпадают под это действие, могут предоставить справки о плавании, допустим, три месяца за последние три года только на уровне управления, а капитанами морских портов они не принимаются, потому что в положении написано, что нужно предъявить на уровне эксплуатации. Они такую справку предъявить не могут.

Поэтому тут, наверное, не сложно, мы предлагаем в эти пункты внести корректуру, указав, что надо иметь стаж плавания на конкретном типе танкера не меньше трех месяцев с подтверждением для работы на уровне эксплуатации или управления. Мне кажется, это никак не ограничит, наоборот, снимет эту коллизию.



И, наконец, последнее предложение касается того, что в 70–72 пунктах положения, которое затрагивает правило 1.1 Конвенции ПДНВ тоже в отношении этих типов судов, указано, что у кандидата должен быть стаж, по меньшей мере, три месяца за последние три года. В тоже время как в Конвенции терминология "по меньшей мере, три месяца одобренного стажа", то есть там не указано три года.

Поэтому мы предлагаем привести текст этих пунктов в четкое соответствие с правилом 1.1 пункт 5.1.1. Конвенции ПДНВ с формулировкой "по меньшей мере, три месяца одобренного стажа". Это даст возможность людям получать диплом четко в соответствии с Конвенцией, не создает дополнительной сложности. Это в части, касающейся приказа № 62.

В части, касающейся приказа № 157 (меня попросили сформулировать), очень важный, на наш взгляд, приказ, который регулирует процедуру признания морских образовательных учреждений или, как сейчас говорится по закону "Об образовании", образовательных организаций, он вступил в силу совсем недавно (три года, если не ошибаюсь, назад, может быть, Виталий Владимирович меня подправит). До этого не было документа, который регулировал бы контроль Российской Федерации или Морской администрации Российской Федерации за выполнение требований Международной конвенции ПДНВ при подготовке членов экипажей морских судов в образовательных учреждениях Российской Федерации.

На наш взгляд, целесообразно было бы рассмотреть возможность либо корректировки этого приказа, либо издания дополнительных документов, которые бы четко сформулировали требования к морским образовательным учреждениям (я в данном случае использую терминологию именно этого приказа) и методы оценки при проведении проверок и процедур признания, и ожидаемых результатов. В настоящий момент нет документов, которые четко регулировали бы конкретные требования к образовательным учреждениям в части, касающейся оснащения техническими средствами обучения,

методического обеспечения, требований к преподавательскому и инструкторскому составу, к системе менеджмента качества, организации и проведению практической подготовки и так далее. То есть, наверное, целесообразно было бы разработать документ, который бы четко формулировал эти требования, потому что Конвенция дает возможность и, собственно, сам приказ № 157 достаточно демократично дает возможность по-разному это трактовать.

Кроме этого, наверное, в этих документах целесообразно, на наш взгляд, было бы четко сформулировать критерии оценки при проведении проверок и оценки образовательного учреждения на предмет проведения подготовки в соответствии или не в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ, и отрегулировать срок оформления соглашения между Министерством транспорта и образовательным учреждением. Если я не ошибаюсь, в приказе отрегулирован срок, когда Министерство транспорта должно проверить документы и провести эту оценку, но не указан срок, когда образовательное учреждение должно подписать соответствующее соглашение с Министерством транспорта. Это может приводить к тем или иным коллизиям.

В частности, у нас в этом году возникла такая ситуация, что уже после прохождения проверки Министерством транспорта задержка в подписании соглашения в силу тех или иных коллизий привела к тому, что курсанты колледжа, у них сорвана практика, они не могут пойти в море в должностях вахтенных матросов или вахтенных мотористов, что указано в государственном образовательном стандарте и в их учебных планах, а могут идти только практикантами. На мой взгляд, если бы был такой пункт, который бы это регулировал, то мы могли бы избежать в дальнейшем подобных ситуаций. Вот наши предложения. Спасибо.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо, Сергей Дмитриевич. Вот что значит начальник морского тренажерного центра, все четко с цифрами. Спасибо.

Геннадий Томович, президент Ассоциации организаций, осуществляющих подготовку членов экипажей маломерных прогулочных спортивных судов.

### **Г.Т. СУЙТС**

Здравствуйте, уважаемые коллеги! Я в данный момент хотел бы выступить от лица учредителей этой ассоциации – это компания "СТОРМ", которая имеет в своем составе экспертный совет, состоящий из капитанов и преподавателей морских учебных заведений, и имеющая в своем составе как раз частные образовательные учреждения, которые осуществляют подготовку морских специалистов здесь, в Москве.

Мы тоже проанализировали изменения, которые вносятся в положения о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденных приказом № 62. И сейчас я хотел бы озвучить, какие выводы мы сделали по... какие предложения мы хотели бы внести на основании рассмотрения этого документа.

Первое, что хотелось бы отметить, что в документе, я не знаю, в силу каких причин, упущена предусмотренная разделом 1.6 возможность подготовки во время работы на судне и оценки производимые на судне. То есть у нас вся подготовка морского специалиста в соответствии с положениями приказа № 62 производится на берегу.

Следующее – пункт 8 приказа, где речь идет о том, что все документы должны аккумулироваться в информационной системе. Пункт 1.8 со ссылкой на Правила 1.2 Конвенции ПДНВ. Правила 1.2 Конвенции по ПДНВ предусматривают наличие реестров. Поэтому в этом пункте, наверное, необходимо сказать о том, что в этой информационной системе существует реестр, в котором в соответствии с требованиями Конвенции аккумулируется такая информация.

Следующий момент. Этим приказом вводится понятие "освидетельствование системы стандартов качества". Мы проанализировали Конвенцию, проанализировали российское законодательство, и ссылка в приказе идет на Правила 1.8 Конвенции ПДНВ. Значит, в соответствии с Правилами 1.8 Конвенции стороной должна обеспечиваться периодическая оценка квалифицированными лицами, которые сами не связаны с соответствующей деятельностью. То есть система менеджмента качества в данной интерпретации не освидетельствуется, а оценивается. В соответствии с действующим российским законодательством система менеджмента качества подлежит сертификации, причем подлежит сертификации, которую осуществляет компании, прошедшие аккредитацию в Федеральном агентстве по техническому регулированию и метрологии. Вот, с нашей точки зрения, понятие "освидетельствование системы стандартов качества" в данном случае применено не совсем корректно.

Следующий пункт – пункт 9 приказа. Пункт 9 приказа и подпункты 1 и 2 обязывают морские образовательные учреждения и учебно-тренажерные центры иметь у себя освидетельствованную систему стандартов качества опять же со ссылкой на Правила 1.8 Конвенции. Правила 1.8 Конвенции предусматривают обязательное наличие системы стандартов качества, в случае когда деятельность по подготовке оценки компетентности, дипломирования и так далее осуществляется правительственными органами и организациями. Если эта деятельность осуществляется по полномочию стороны неправительственными органами и организациями, она должна находиться под постоянным контролем посредством, то есть при помощи, системы стандартов качества. Освидетельствование СМК правилами 1.8 Конвенции не предусмотрено, с нашей точки зрения.

Значит, поскольку у нас есть свое негосударственное образовательное частное учреждение, которое осуществляет подготовку судоводителей маломерных судов, я могу вам сказать, со своей стороны, что каждый

тренажерный центр Российской Федерации проходит освидетельствование в соответствии с приказом № 32, который, в свою очередь, был разработан во исполнение положений постановления Правительства Российской Федерации № 832 о реализации положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море и Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты. Вот все действующие в Российской Федерации на данный момент учебно-тренажерные центры прошли освидетельствование в соответствии с приказом № 32, соответствующей процедурой освидетельствования, включающей проверку со стороны организаций, уполномоченных Росморречфлотом.

Такие процедуры освидетельствования, они отнюдь не бесплатны на самом деле. Стоимость работ каждой уполномоченной организации может достигать до нескольких сотен тысяч рублей. И настоящим пунктом приказа предлагается ввести еще одно дополнительное освидетельствование со стороны еще одной какой-то специально уполномоченной организации, которая как бы будет проводить тоже не бесплатно, вероятно. Мы считаем, что таким образом настоящий пункт вводит дополнительные административные и финансовые нагрузки на учебно-тренажерные центры, которые впоследствии, абсолютно однозначно, лягут, естественно, на плечи моряков, потому что учебно-тренажерные центры будут вынуждены в этом случае в какой-то мере повысить расходы на обучение моряков.

Следующий очень, на наш взгляд, важный момент. Пункт 20 приказа...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Там много еще, Геннадий Томович?

**Г.Т. СУЙТС**

Нет, немного совсем. На самом деле у меня все это написано, я это записал. В электронном виде все это есть.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Может быть, мы, действительно... тем более представитель Минтранса здесь, и на нас лучше переадресовать?

**Г.Т. СУЙТС**

То есть, как бы резюмируя, я считаю, что все-таки, наверное, надо более детально работать над изменением приказа № 62.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Понятно, Геннадий Томович.

**Г.Т. СУЙТС**

Можно еще два слова по главе 12 этого приказа. Вот Виктор Моисеевич Бершадский, как раз представитель ГИМС МЧС России.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Давайте, если считаете важным акцентировать на этом внимание.

**В.М. БЕРШАДСКИЙ**

Бершадский Виктор Моисеевич, ГИМС МЧС России.

Предложения по изменениям в 62-й приказ... внесенные, в частности, вносят целую главу – главу 12. Это связано с дипломированием судоводителей маломерных судов, что идет в развитие тех изменений, которые были в мае 2012 года внесены в кодекс торгового мореплавания и в Кодекс внутреннего водного транспорта, мы его не будем сейчас касаться, ФЗ-36, определяющим понятие маломерного судна.

По мнению МЧС России, эти изменения не внесут больше ясности, а, скорее всего, еще больше запутают и вызовут ситуацию, аналогичную той, которая была с регистрацией маломерных судов после разделения системы регистрации по целям использования в зависимости от коммерческих и некоммерческих. И вал жалоб, который шел со всех сторон, со всех городов и весей нашей большой страны, усилится еще на порядок.

Причины этого. Как здесь говорили коллеги, акцент делается (я буду упоминать только общие вопросы, как тут уже просили) опять на приоритет обучения над опытом. Опять требуется в основном в большинстве случаев

прохождение обучения для управления, получение права управления судном, используемым в коммерческих целях, по программам, утвержденным Росморречфлотом. Почему-то не описываются случаи, которых очень много, особые случаи, когда заявители, желающие получить такое право управления, могут представить другие документы. Там только описан случай, когда они представляют документы, связанные с получением образования в области судовождения.

И то, кстати, нет разделения на что это такое, профессионально-квалификационные документы или образовательные документы.

Далее. Почему-то не упоминаются документы, которые могут представить такие заявители, как, например, международные документы на право управления маломерным судном, полученные в системе ИСС, в системе IYT (International Yach Traiding), документы ГИМС, в конце концов. Почему, например, если я раньше катал своих друзей бесплатно, потому что они мои друзья, потом я с ними поссорился и стал на том же маломерном судне их катать за деньги, я должен получать новые документы и проходить обучение. Причем, наверное, оно стоит не малых денег. То есть вот такие вопросы.

Далее. Не упоминается случаи, когда люди представляют документы, связанные с получением специального военно-морского образования. Как это тоже эквивалентно? И, в конце концов, в данном случае не установлены приоритеты документов, которые представляются для управления маломерным судном в коммерческих целях или в некоммерческих. Что же мне надо иметь два вида документов?

Как тут уже упоминалось, весь мир стремится к унификации требований, а мы, наоборот, идем по разделению требований, что как-то не соответствует нормальной, здоровой логике. Вообще говоря, по мнению ГИМС, надо исходить из того, чтобы устанавливать какие-то единые требования. Мы благодарны, что нам сейчас Морской регистр прислал на согласование свои предложения по классификации маломерных судов. Это

очень хорошо, очень хорошие документы, мы их примем и будем ими руководствоваться. Но почему бы не принять наработанный опыт в ГИМС МЧС России, который не так уж плох. И, кстати, сейчас мы перерабатываем в свете существующего правового поля по получению права управления маломерным судном.

Я, кстати, хотел бы напомнить, что там ссылка о том, что система получения права управления определена в главе 3, где упоминается опять-таки с отсылочными вопросами на Конвенцию ПДНВ, она окончательно запутает заявителей. Потому что в большинстве случаев мы имеем дело здесь с людьми, которые не втянуты в эту систему профессионального дипломирования, и они не будут понимать, что от них требуется.

Потом. Где соответствующие правила дипломирования? Ведь дипломирование будет отличаться по типам маломерных судов и по районам плавания. Ведь район плавания может быть район портовых вод, где одни требования, или прибрежное плавание. Сейчас новые документы, которые разработаны ГИМС, учитывают все эти особенности. Я сейчас не касаюсь внутренних водных путей. Почему-то как-то к нам никто в этом плане не обращался. Такие правила обязательно должны быть, потому что капитаны портов, которые будут заниматься, должны не сами устанавливать систему, а руководствоваться едиными правилами Российской Федерации.

Я хотел бы коснуться и типов маломерных судов...

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Все-таки нужно заканчивать, а то мы все претензии не выслушаем. Давайте тогда, может быть, действительно, что Вы не высказали, то в письменном виде.

Я так думаю, что у нас единственный Виталий Владимирович сейчас будет за все образование отвечать. Я имею в виду на данном нашем заседании. Поэтому он и так уже, смотрю, мелким почерком исписал



несколько листов. А нам надо заканчивать, время предоставления зала истекает.

**В.М. БЕРДШАДСКИЙ**

В общем случае хотел бы, чтобы мы руководствовались тем нормативным правовым полем, которое установлено законодательством Российской Федерации в данном случае. И помнить, что в данном случае мы предоставляем людям услугу и должны пользоваться федеральным законом № 210 и в его развитие постановлением № 373 Правительства Российской Федерации, которое требует соответствующих регламентов и документов. Такие документы должны проходить согласование, в том числе и в Минэкономразвития, и в порядке, установленном постановлением № 851 по ознакомлению федеральных органов и общественности с ним, как это делается, например, в МЧС. Хотел бы, чтобы Минтранс этими документами руководствовался, как и МЧС.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Все. Услышали. Спасибо.

Виталий Владимирович, пожалуйста.

**В.В. КЛЮЕВ**

Спасибо.

Я можно, с конца начну. Про маломерные суда, наверное, мы тут пытаемся сверху айсберга что-то разрулить, делить или совмещать, а проблема не решаема, потому что в ГИМСе ничего чрезвычайного нет. Нахождение в МЧС отрывает маломерный флот от всего остального флота. Наверное, в этом проблема.

А уж если она в таком виде существует, то все остальное насаживается сверху, что бы мы здесь не порешали. Так законодатель установил... к сожалению, законодатель разделил суда, которые используются в коммерческих целях и в некоммерческих целях и в части регистрации, и освидетельствовании, классификации, и в части

дипломирования. Так установил законодатель, мы выполняем, как Вы и призываете, то, что написано в законе, поэтому так и случается.

Но я не буду в деталях, с вашего позволения, комментировать все, что Сергей Дмитриевич здесь доблестно произнес, можно было сделать миллион раз нормальным путем, не собираясь здесь, а через установленные процедуры и через общественное обсуждение, которое уже больше года ведется по поправкам в приказ № 62 и через Федерального агентства морского и речного транспорта (я не буду в эти детали лезть, я думаю, они в большинстве учтены). Я вот я бы остановился в своих комментариях на том, что сказал Игорь Васильевич и поблагодарил его за то, что есть сближение позиций. Когда приказ № 62 делался, у нас были антагонистические противоречия с профсоюзами, слава богу, мы находим путь сближения совместный. И то, что сегодня я услышал, мне было приятно слышать, что во многих вещах мы нашли взаимопонимание. Уже не отторгается как принцип высшее образование, говорится о том, что оно действительно приемлемо в определенных вещах, нам это отраднo слышать. Соответственно мы слышим то, что говорят профсоюза, и в своей деятельности, в том числе в поправках, которые подготовлены в приказ № 62, учитываем то, что говорится.

Но теперь к приказу № 62. Я постараюсь очень коротко. Действительно, он вступил в силу 10 июля 2012 года, поэтому работает не так уж много, всего лишь полтора года. Тем не менее существует определенный опыт его применения.

По поводу того, что конвенция отдает приоритет опыту, наверное, это вопрос прочтения. Конвенция выделяет три самостоятельных направления подготовки моряка: тренажерная подготовка, базовая подготовка, теоретическая, которую можно получить только на берегу, и практическая подготовка – эти три направления в приказе № 62 достаточно четко разделены и отражены именно так, как требует конвенция. Вообще приказ № 62 очень четко соответствует конвенции, это подтверждено в том числе

комиссией Евросоюза, которая в рамках двусторонних соглашений о признании дипломов и системы подготовки провела проверку в прошлом году и выдала замечания, которые в том числе учтены в поправках в приказ № 62. Общее заключение комиссии: система подготовки дипломированных моряков в Российской Федерации соответствует Конвенции и кодексу с учетом так называемых Манильских поправок.

Что мы предлагаем изменить в приказе № 62? Во-первых, было упущено категорирование механиков с мощностью главной двигательной установки 750 киловатт. Этот вопрос теперь отражен во всех ипостасях, которые требуются в начальной подготовке и в последующем (замена дипломов и так далее). Нами предлагается упрощение с заменой дипломов, если существует непрерывный стаж работы (о чем Игорь Васильевич сказал). Действительно, такая поправка есть. Но есть единственный нюанс, что конвенция требует, что при смене и при выдаче диплома мы должны убедиться в том, что моряк ознакомился с последними изменениями в законодательстве нашей страны и в законодательстве международном. Этот вопрос тоже отрегулирован в поправках, которые предлагаются.

Урегулирования вопросы признания дипломов при работе на более низких должностях. Если говорить бытовым языком, капитан не может работать капитаном, поработав старпомом или вторым помощником с дипломом капитана. Этот вопрос не очень четко регулировался, но сегодня такая возможность существует, он сможет работать на этих должностях, и этот стаж будет учитываться при последующей смене диплома.

Учтена проблема перерыва в работе, когда у моряка нет возможности наплавать за последние пять лет 12 месяцев стажа, как того требует конвенция (автоматически диплом продлевается со стажем), то восстанавливается то, что раньше было – возможность через дополнительную подготовку восстановить диплом при длительном перерыве в работе. Мы сознательно не пошли на то, чтобы береговые должности,

работы на берегу засчитывать в качестве стажа работы на море. Конвенция этого не предусматривает, как бы то ни трактовал, и в жизни... О чем говорит стаж? О том, что человек умеет управлять судном, он этим занимается, ему поэтому продлевается диплом. Сидя на берегу, кем бы то ни было, капитаном порта, лицом ответственным или еще кем-то, он судном фактически не управляет (или двигательной установкой), поэтому продлевать диплом в этом смысле не представляет логикой. Такая она в конвенции.

Но и даже для них есть возможность продлить диплом через дополнительную подготовку.

Изменения, внесенные в 261 закон (это закон о морских портах), убирают требования о наличии, в частности, у капитана морского порта действующего диплома. И сегодня мы ведем работу по изменению нормативно-правовых актов, которые требуют для береговых специалистов наличие действующих дипломов, заменяя такие требования опытом работы в прошлом. Они, единожды получив опыт, его достаточно для занятия должностей, которые требуют опыта.

По поводу учебных заведений. Учебные заведения, их наличие или их отсутствие не регулируется законодательством. Это абсолютный рынок, я не берусь сегодня обсуждать монопольный он или нет. Наверное, Вы правы, что это действительно вопрос ФАС. Сегодня это рынок. Есть учебные заведения, подведомственные Росморречфлоту, соответственно, Минтрансу. Вот они регулируются административным путем.

Там, где основное скопление или основная потребность в подготовке моряков, там создаются филиалы таких учебных заведений в силу 157 приказа, который издан в развитие конвенции, и Минтрансом действительно осуществляется проверка выполнения учебными заведениями и филиалами требований конвенции в части подготовки. И заключаются соответствующие соглашения.

Таких учебных заведений проверено на сегодня 28, из них 23 получили уже признание в соответствии с конвенцией. На наш взгляд, этого достаточно сегодня. Есть определенные места в Российской Федерации, где еще не завершена эта работа, в частности, с Архангельском возникли проблемы, но ведь здесь, о чем нужно говорить? Конвенция построена на принципах современной оценки рисков, на качестве процессе, а не на результате. Идея конвенции заключается в том, если четко настроенный процесс и он однозначен, то он приводит к однозначному результату: к не лучшему и не к худшему, а к точному результату. Именно так построена конвенция, поэтому говорят о системах качества, поэтому говорят о системе подготовки.

К сожалению, при проверках оказывается, что многие учебные заведения в том числе наша доблестная "Макаровка" не выполняют в полном объеме с точки зрения настройки процесса подготовки того, как требует конвенция, и в части компетенций, и оценки на всех уровнях подготовки достигаемых компетенций, и окончательной оценки компетенций и так далее. И в этом смысле количество замечаний, которые выставляются учебным заведениям, достигает 40 несоответствий требованиям конвенции к процессу подготовки. Это не означает, что учебное или образовательное учреждение не будет признано. Если там действительно есть возможность исправить эти замечания, то дается определенный срок.

Вот в Архангельске самый сложный случай – не хватает специалистов, которые могли бы обучать. Я приведу пример. При достаточно приличном объеме подготовки всего пять специалистов, которые имеют дипломы как профессионалы. Конвенция этого требует. Ни одного специалиста, который подготовлен в качестве экзаменатора или инструктора, ни одного. В этом определенная сложность есть.

Я хочу сказать, что на 2014 год Минтрансом намечено прохождение 5-летней проверки всей страны в части подготовки дипломирования моряков.

Этого требует конвенция. Каждая страна сама себя должна проверить раз в пять лет. К сожалению, мы не проверяли себя более восьми лет. Я сейчас точную дату не назову. На 2014 год мы этот процесс наметили, и с мая мы начинаем.

Мое понимание, что независимый аудитор, который будет это делать, в каждом учебном заведении, где мы находили 40 замечаний, он будет находить около сотни. Мы достаточно лояльно подходили. Система подготовки моряков, как бы мы ни кичились этим, не в полной мере соответствует требованиям конвенции. Мы должны это с сожалением констатировать.

Мы сегодня ведем такую работу, чтобы привести ее в соответствии с требованиями конвенции. И еще раз, подход – процессный, когда процесс точно детерминирован, мы получаем детерминированный результат. На это настроена конвенция.

Теперь про деньги. В подготовке существует рынок. К сожалению, мы не регулируем ни возможности, ни обязанности, ни права такого у Минтранса нет регулировать деньги, которые взимаются с обучаемых. Это рыночная система.

Более того, я хочу сказать, более 50 процентов, если в количестве брать, образовательных учреждений, частные они, неподведомственные Росморречфлоту. Цены они устанавливают самостоятельно, находят разные способы, как добывать деньги. Очень хороший пример есть во Владивостоке, когда авансом обучают, а потом заключают договоры с судоходными компаниями, и за счет последующей работы этих обученных возвращаются деньги.

### **Н.В. ВЛАСЕНКО**

Нет, если ФАС признает монополистами, я думаю, тогда они точно монополисты. Когда начинает завозить с себестоимостью, тогда можно повлиять на стоимость.

**В.В. КЛЮЕВ**

Нет у нас такой функции. Но содействовать можно.

По поводу конкурентоспособности наших специалистов. Я хочу сказать, мы обращаем такое пристальное серьезное внимание на систему подготовки моряков, в том числе в отношении точного выполнения конвенции, и наши моряки достаточно хорошо котируются за рубежом, они там конкурентоспособны. Как только мы снизим планку, как филиппинцы, то вот Евросоюз сегодня рассматривает вопрос вообще запрета занимать не только командные, а вообще любые должности филиппинцам на судах под флагами европейских стран. Мы этого не хотим допустить, наши моряки должны быть в мире представлены, поэтому предполагаем, что планка должна быть высокая.

Иностранные моряки к нам не пойдут на работу, потому что капитан, стармех и радиоспециалисты могут быть только российские граждане. На эти же должности распространяется и требование высшего образования, поэтому никакого конфликта с точки зрения конкуренции здесь нет, мы исходили из того, что уровень управления должны занимать люди, которые имеют достаточно серьезное высшее образование.

Переходный период пересмотрен для тех, кто имеет среднее образование, достаточно приличный, большой. Все, кто сегодня имеет среднее образование и уже работают...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Виталий Владимирович, Вы листы все будете зачитывать?

**В.В. КЛЮЕВ**

Я заканчиваю.

Серьезный переходный период. Все, кто имеет сегодня среднее образование, могут дослужиться до капитана и продолжать работать капитанами. Все, кто сегодня имеет рабочие дипломы, продолжить работать в этом качестве. Только те, кто поступает учиться после 1 июля 2015 года,

только на них норма высшего образования распространится. Даже сегодня поступающие учиться могут закончить среднее образование, стать капитанами и продолжить работу. Это норма будущего. С нами и федеральные органы согласились, и большинство судовладельцев согласилось с такой переходной нормой работать.

Я на этом завершу, пожалуй. Много можно говорить, вопрос действительно достаточно важный и болезненный. Единственное, скажу, поправки в приказ № 62 многократно обсуждались, в том числе и в Минтрансе с приглашением специалистов и общественности. Они неоднократно вывешивались на сайте Минэкономразвития и на сайте Минтранса. Последний вариант вывешен буквально на днях. Там какие редакционные правки внесены, поскольку финальная стадия. Если еще кто-то что-то забыл, пожалуйста, предлагайте через общественное обсуждение на сайте "регулейшн.гов.ру" либо напрямую в Минтранс, рассмотрим. Спасибо.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Спасибо, Виталий Владимирович.

Владимир Николаевич, полминуты.

**В.Н. ЛОБЫНЦЕВ**

Таможенному управлению и пограничникам. Оформление судов в Усть-Луге осуществляется с вывозом комиссии на борт судна?

**С.В. ШКЛЯЕВ**

У нас 90 процентов в Усть-Луге без комиссионных, то есть должностные лица таможенных органов... 90 процентов на борт судна не приходят вообще. Я вам это официально заявляю...

**В.Н. ЛОБЫНЦЕВ**

Почему остальные порты так не...

**С.В. ШКЛЯЕВ**

И остальные порты. Если нужна статистика по всем портам, я скажу, что 80 процентов – это среднестатистическая цифра по всему ФТС России.



Мы не ходим на сегодняшний день, и это позволяет законодательство Российской Федерации. Контроль выборочный, исходя из документов, представляемых участниками.

В связи с этим я единственное могу предложить всем присутствующим коллегам, тем более что здесь ассоциации, используйте механизм предварительного информирования, электронный документооборот, предоставляйте документы в электронном виде, мы будем эту информацию обрабатывать и принимать решение.

**В.Н. ЛОБЫНЦЕВ**

Еще один. В Минтрансе создаются приборы контроля плавания судов. Какая структура будет при пограничниках для реализации этих приборов? Проверка ежегодная? И какая стоимость их будет?

**С МЕСТА**

ФСБ?

**В.Н. ЛОБЫНЦЕВ**

Не ФСБ, а ГОП или что там будет? Это муссируется... идет...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Если есть вопрос, коллег запросим и получим ответ.

Если коротко, пожалуйста.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Я просто хотел обратить внимание на ситуацию непростую, которая сложилась в пункте перехода Рыбачий на Куршском заливе. Это я уже сейчас в качестве советника по туризму при губернаторе Калининградской области.

Непростая ситуация, если честно. На днях стартовала навигация, существует межправсоглашение о судоходстве на Куршском заливе, существует включенный в федеральную целевую программу въездного туризма проект по этому объекту и на сегодняшний момент нет собственника в связи с крахом "Инвестбанка". Поэтому я не буду касаться того, что происходит в корпоративной части, но я бы обратил внимание, что в

ближайшее время начнутся ноты из Генконсульства в Калининграде по поводу этого не действующего пункта и так далее, все вытекающие последствия. Просто, пользуясь случаем, что здесь коллеги из Пограничной службы, возможно, из таможенных органов, возможно, из Минтранса, то есть это важный вопрос.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Давайте, вы, может быть, обращение, а мы, действительно, в Росграницу сделаем запрос, как они видят всю ситуацию в связи с банкротством.

**К.Е. АЛТУХОВ**

Там сейчас нет ни собственника, никого, просто обанкротился "Инвестбанк"...

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо. Все по повестке?

**ИЗ ЗАЛА**

Виталий Владимирович, вопрос к Вам. К какой категории работников транспорта отнесены лоцманы береговые или плавсостав?

**В.В. КЛЮЕВ**

Я не очень понял вопрос, если честно. С точки зрения дипломирования ...*(говорят одновременно)* специалисты не являются членами экипажей морских судов. Дипломирование осуществляется членов экипажей морских судов. Мы сейчас обсуждаем этот вопрос.

Лоцман не является членом экипажа в силу Кодекса о торговом мореплавании международных конвенций. Конвенция по дипломированию моряков к лоцману не относится. 62 приказ издан во исполнение конвенции.

**ИЗ ЗАЛА (тот же)**

Понятно.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Александр Николаевич еще пару слов.

**А.Н. БЫСТРОВ**

Я по протоколу. Сейчас пасху отгуляем и после пасхи неделя, до пятницы, пожалуйста, все свои предложения в протокол. Только, пожалуйста, не общие рассуждения о том, как нам хорошо, а лучше конкретные формулировки по конкретным пунктам, чтобы мы выработали, естественно, протокол.

**РЕПЛИКА**

Я бы хотел первый пункт однозначно...

**А.Н. БЫСТРОВ**

Перо Вам в руки и пишем, адрес есть. В адрес секретариата.

**Н.В. ВЛАСЕНКО**

Хорошо.

Большое спасибо за участие. Все к телевизорам, продолжать смотреть выступление Президента РФ.