

Суда рыбопромыслового флота избежали «юридической ампутации»

По мнению эксперта, вопросы национальной политики в области безопасности мореплавания должны основываться не на формальном оперировании понятиями, а на комплексном подходе

Как выяснило ИА «Дейта», 28 ноября состоялось первое заседание Совета по вопросам развития рыбохозяйственного комплекса РФ под председательством заместителя министра сельского хозяйства **Игоря Манылова**. В работе Совета приняли участие сотрудники Минсельхоза, Федерального агентства по рыболовству (Росрыболовство), представители общественных организаций и предприятий рыбохозяйственного комплекса, сотрудники отраслевых научно-исследовательских институтов и отраслевые эксперты.

Одним из вопросов повестки заседания Совета было рассмотрение законопроекта «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (в части определения понятия рыболовное судно и совершенствования мер обеспечения безопасности мореплавания)», внесенного в Правительство РФ Комитетом Государственной Думы РФ по транспорту. Данный законопроект предусматривает исключение из российского законодательства понятия «суда рыбопромыслового флота» и замену его понятием «рыболовные суда».

В качестве обоснования необходимости замены понятия «рыбопромысловое судно» на «рыболовное судно» в заключение Комитета Государственной Думы по транспорту на законопроект указывается, что в ряде международных договоров Российской Федерации сформулированы требования по безопасности мореплавания, не распространяющиеся на рыболовные суда и в них дано определение рыболовного судна.

Законодательство Российской Федерации использует понятие «суда рыбопромыслового флота», что, по мнению Комитета Государственной Думы по транспорту, позволяет не применять нормы безопасности мореплавания, установленные международными договорами РФ не только к рыболовным судам, но и к судам, занятым приемкой, обработкой, транспортировкой и другой деятельностью, непосредственно не связанной с ловом рыбы.

Принятие законопроекта, по мнению его разработчиков, позволит повысить безопасность судов рыбопромыслового флота, а также даст возможность привести законодательство Российской Федерации в области торгового мореплавания в соответствие международным договорам Российской Федерации.

Как стало известно ИА «Дейта», юридическая фирма «Инмар» подготовила юридическое заключение по указанному законопроекту, которое легло в основу решения Совета по данному вопросу. В результате всестороннего обсуждения последствий принятия законопроекта, Совет признал, что его принятие повлечет нарушение нормального функционирования всей рыбной отрасли России, значительное снижение объемов промысла и производства рыбной продукции, неконтролируемое увеличение браконьерства.

По мнению президента юридической фирмы «Инмар» [Дмитрия Кафанова](#), принимавшего участие в заседании Совета, необходимость системного подхода к управлению рыбной отраслью, включающего в себя не только регламентирование деятельности собственно добывающего флота, но также работы транспортных и вспомогательных судов, иных инфраструктурных элементов рыбопромыслового комплекса признается мировым сообществом в качестве одного из основных принципов ведения ответственного рыболовства.

Напомним, что важнейшее соглашение, принятое в результате длительной совместной работы более 170 членов Организации ООН по вопросам продовольствия и сельского хозяйства (ФАО), устанавливающее основополагающие международные принципы в области рыболовства, Кодекс ведения ответственного рыболовства в ст. 6 говорит, что добычу, транспортировку, обработку и распределение рыбы и рыбных продуктов следует осуществлять таким образом, чтобы сохранить питательную ценность, качество и безопасность продуктов, уменьшить отходы и свести к минимуму негативное воздействие на окружающую среду.

Для справки: Государствам, разрешающим промысловым и вспомогательным судам ходить под своим флагом, надлежит осуществлять эффективный контроль за этими судами в целях обеспечения надлежащего применения Кодекса ведения ответственного рыболовства. Государствам следует обеспечить, чтобы деятельность таких судов не подрывала эффективности мер по сохранению и управлению, применяемых в соответствии с международным правом и принимаемых на национальном, субрегиональном, региональном или универсальном уровнях. Государствам надлежит также обеспечить, чтобы суда, плавающие под их флагом, выполняли свои обязательства по сбору и передаче данных, связанных с их рыболовной деятельностью.

— Рыбохозяйственная деятельность представляет собой комплексный производственный процесс, в который вовлечены не только собственно рыбодобывающие суда, но и иные судна рыбопромыслового флота — транспортные рефрижераторы, бункеровщики, другие вспомогательные суда и суда специального назначения, которые практически всегда сопровождают деятельность рыболовных судов, примером чему служит соответствующая практика добычи водных биологических ресурсов как отечественными, так и иностранными судовладельцами, — подчеркнул собеседник ИА «Дейта». — Работа транспортного и вспомогательного флота при обслуживании рыбодобывающих судов имеет большое число специфических особенностей, требующих специального режима правового регулирования.

По мнению эксперта, доводы разработчиков проекта о том, что наличие в российском законодательстве понятия «суда рыбопромыслового флота» создает угрозы безопасности мореплавания, не соответствуют ни международным договорам в области управления безопасностью мореплавания, ни мировой практике по разработке и реализации мер обеспечения безопасности на море.

Кстати, по данным Организации ООН по вопросам продовольствия и сельского хозяйства (ФАО), в настоящее время отсутствует единый международный нормативный акт, который бы содержал специальные нормы по безопасности мореплавания в отношении рыболовных судов. Подобное положение обусловлено существенными различиями в способах рыболовства, применяемых в различных регионах. В этой связи особую важность имеют усилия государств по внедрению эффективной национальной политики безопасности мореплавания рыболовных судов с учетом конкретных существующих проблем и обстоятельств.

Отметим, что в 2000 году Международная морская организация (ИМО) приняла новую редакцию главы V «Безопасность мореплавания» Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74), в которой администрациям государств предоставлено право принятия решений по применению объема требований, определенных Правилами 15-28 к рыболовным судам. Другой важнейший международный акт, Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, в п. 1.3 Общих положений прямо говорит о том, что его требования могут применяться ко всем судам.

Более того, обязательства государства по обеспечению безопасности мореплавания в отношении судов, плавающих под его флагом, без какого бы то ни было специального выделения рыболовных судов, четко определены в п. 3 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Согласно п. 5 ст. 94 Конвенции, принимая меры, предусмотренные в пункте 3, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и предпринимать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.

— Государственная политика и законодательные меры в области обеспечения безопасности мореплавания рыбопромыслового флота, отвечающие национальным интересам России, должны основываться не на формальном оперировании понятиями, а на комплексном подходе, учитывающем весь спектр специфических особенностей рыбохозяйственной отрасли в целом, — констатировал [Дмитрий Кафанов](#). — Предлагаемая законопроектом замена понятия «суда рыбопромыслового флота» на «рыболовные суда» подразумевает прекращение применения ряда специальных административных мер, направленных на предупреждение браконьерства и незаконного перемещения водных биологических ресурсов и прямо указывает на исключение из законодательства всех существующих в настоящее время правовых норм, обеспечивающих контроль в отношении приёмотранспортных операций.

В частности, в результате изменения статей 19 и 20 Федерального закона РФ «О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов» предполагается отменить установку технических средств контроля, обеспечивающих постоянную автоматическую передачу информации о местоположении судна и другие технические средства контроля на приёмотранспортных судах.

Также предлагается путем изменения статьи 18.6 Кодекса РФ об административных правонарушениях отменить санкции за нарушение порядка прохождения установленных контрольных пунктов (точек) приёмотранспортными судами.

— Указанные изменения несут критические угрозы национальным интересам Российской Федерации в сфере управления рыбными ресурсами и крайне негативно отразятся на национальной и международной политике России в области борьбы с незаконным, неучтенным и нерегулируемым промыслом, — резюмировал эксперт.