



МЧС РОССИИ

СЕВЕРО-ЗАПАДНЫЙ
РЕГИОНАЛЬНЫЙ ЦЕНТР
ПО ДЕЛАМ ГРАЖДАНСКОЙ ОБОРОНЫ,
ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ И
ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ
СТИХИЙНЫХ БЕДСТВИЙ
(Северо-Западный региональный
центр МЧС России)

пр. Металлистов, 119,
Санкт-Петербург, 195197
тел. (812) 540-50-26
факс (812) 540-50-75
телефон «доверия» (812) 369-99-99

25.05.2012 № 6045-15-7

На № _____ от _____
Разъяснения по Федеральному закону от
23.04.2012 №36-ФЗ

Начальникам главных управлений
МЧС России по субъектам Российской
Федерации Северо-Западного
федерального округа

Так что же нам закон ГОТОВИТ...

Уважаемые коллеги,

На основании исх. от 24.05.2012 № 29/1-6-538 начальника Управления
Государственной инспекции по маломерным судам В.В. Серегина, в связи со
вступлением в силу 28 мая 2012 года Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ
«О внесении изменений в отдельные законодательные акты
Федерации в части определения понятия маломерного судна»
довожу до Вас разъяснения Управления ГИМС МЧС России по Северо-Западному
федеральному округу применения отдельных положений данного Закона
применения отдельных положений данного Закона
соответствующих подзаконных актов.

1. С момента вступления в силу Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ
осуществляется за маломерными судами в целях

Столь радикальная смена положений действующего законодательства, которую произвел закон «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна», для законотворчества современной России факт уникальный.

Андрей Чернавин

Итем не менее, это произошло – 13 апреля 2012 года закон № 36-ФЗ был принят Государственной думой, 18 апреля – одобрен Советом Федерации, 23 – подписан Президентом России, а 27 апреля – официально опубликован. С 28 мая 2012 года он полностью вступил в силу на территории Российской Федерации.

Возможно, проработка и рассмотрение этого закона в законодательных органах для большего числа судовладельцев остались вне поля зрения, но последствия его вступления в силу вряд ли будут ими незамеченными. Так что же радикального и инновационного несут для владельцев судов положения его статей? Попробуем разобраться.

Нужно отметить, что изменения, которые вносит настоящий закон, коснулись нескольких законодательств, а именно: Кодекса торгового мореплавания РФ, Кодекса внутреннего водного

транспорта РФ, Налогового кодекса РФ, Кодекса РФ об административных правонарушениях. Многие изменения в этих законодательствах тавтологичны, поэтому рассматривать их отдельно не имеет смысла, а проще сделать общий обзор закона и выделить частности. Также в обзоре будет необходимо обратиться еще к двум документам, конкретизирующим действие законодательных изменений – это письмо Минтранса России № 05-04-1655 от 15.05.2012 г. и письмо МЧС России № 29/1-6-538 от 24.05.2012 г.

Итак, первое, и, наверное, самое главное, что привносит закон, и что в будущем коснется очень большого числа судовладельцев – это освобождение от обязанности государственной регистрации определенной части судов, а следовательно, освобождение их владельцев и от обязанности уплаты налога на транспортное средство: «...Не подлежат государственной регистрации

шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограмм включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха» (ФЗ №36-ФЗ) (в кавычках указаны тексты закона и документов с сохранением орфографии и пунктуации). Таким образом, в этой части закон почти вплотную приближен к европейскому законодательству и исключает «...обязанность регистрировать незначительно малые плавсредства и спортивные суда, фактически не участвующие в мореплавании и судоходстве» (М.Т. №05-04-1655).

Другие разделы закона либо не вменяют в обязанность владельцам судов и плавсредств, неподлежащих государственной регистрации, осуществлять их

классификацию и освидетельствование: «...Подлежащие государственной регистрации суда, за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, подлежат классификации и освидетельствованию на возмездной основе за счет судовладельцев организациями, которые уполномочены федеральным органом исполнительной власти в области транспорта на классификацию и освидетельствование судов...»; либо напрямую освобождают их от этих действий: «...Классификации и освидетельствованию подлежат суда, подлежащие государственной регистрации» (ФЗ №36-ФЗ).

Но наибольший подарок владельцам судов, не подлежащих государственной регистрации, сделала ГИМС МЧС РФ, освободив их и от обязанности иметь права на управление такими судами: «...В соответствии с требованиями Закона статья 11.8 и 11.13 КоАП в отношении судов, не подлежащих государственной регистрации (массой менее 200 кг включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 кВт включительно), не применяются до их дальнейшего уточнения» (МЧС № 29/1-6-538). Сразу нужно оговориться – это не подзаконный акт, а внутреннее распоряжение, и действует оно временно, а, следовательно, всецело уповать на него не стоит. Вероятнее всего, его нужно воспринимать только как возможную перспективу смены ограничения мощности двигателя, с которым разрешено управление плавсредством без прав на управление, с 3.68 до 8 кВт.

В качестве ремарки к этой части изменений стоит добавить следующее. Под нормой в 200 кг ГИМС, возможно, будет учитывать вес снаряженного судна. То есть он будет складываться из веса самого судна, веса мотора с системами питания и управления и веса судового обеспечения: якоря, концов, багров и весел, черпака, спасательных жилетов и т.д.

Второе, и немаловажное, что приносит закон – это изменения и дополнения понятий маломерного судна, прогулочного судна и спортивного парусного судна: «...Под маломерным судном в настоящем Кодексе понимается судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее ко-

личество людей на котором не должно превышать двенадцать.

...Под прогулочным судном в настоящем Кодексе понимается судно, общее количество людей на котором не должно превышать восемнадцать, в том числе пассажиров не более чем двенадцать, и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах.

...Под спортивным парусным судном в настоящем Кодексе понимается судно, построенное или переоборудованное для занятий спортом, использующее в качестве основной движущей силы силу ветра и эксплуатируемое в некоммерческих целях» (ФЗ №36-ФЗ).

С одной стороны, мы видим очень прогрессивные изменения законов, особенно касающиеся трактовки понятия маломерного судна, которая значительно расширила определяющие его критерии, оставив только длину судна и допустимое количество людей. Не осталось критериев ни по оборудованию, ни по типу корпуса или движителя, ни по мощности или способу размещения двигателя.

С другой стороны, эти трактовки расплывчаты. Например, критерии понятия прогулочного судна полностью включают в себя критерии понятия маломерного судна. Правда, в разъяснениях Минтранса трактовка дополняется и приобретает несколько иной вид: «Прогулочное немаломерное судно (более 20 метров или количество людей от 12 до 18, не занятое коммерческой деятельностью)» (М.Т. № 05-04-1655). Понятно, что логически должно было быть именно так, но эта логика не нашла отражения в изменениях законодательства. Получается, что думали об одном, а выпустили другое.

Что еще вызывает сомнения в принятом законе? Все маломерные суда, не используемые в целях коммерческой деятельности, регистрируются в реестре маломерных судов, а используемые – в Государственном судовом реестре. На практике это выглядит так: «...Цель использования маломерного судна (коммерческая или некоммерческая эксплуатация) устанавливается по письменному заявлению судовладельца. В отношении судов, зарегистрированных до вступления Закона в силу, при про-

ведении очередного освидетельствования маломерного судна требуется соответствующее заявление судовладельца» (МЧС № 29/1-6-538). То есть с момента вступления закона в силу, используется судно в коммерческой деятельности или нет, определяет судовладелец, но по каким критериям он будет это делать, не понятно. Понятие «коммерческое использование судна» в законодательстве отсутствует.

Непонятно и логическое разделение на коммерческое или рекреационное использование судна, ведь технически и конструктивно в нем ничего не меняется. Конечно, корни рождения такого решения просматриваются. Например, это могло быть желание вывести из-под контроля ГИМС многочисленные плавсредства, подходящие под определение маломерного судна, а на деле занятые в портовом или речном обеспечении: буксиры, земснаряды, баржи... Идея понятна, но причем тут коммерческое использование? Еще более не понятна логика разделения спортивных парусных судов, используемых в коммерческих или некоммерческих целях. Что, разве спортивное парусное судно, принадлежащее спортивной школе, проводящей обучение на платной основе, уже не спортивное? Тут даже фискальную подоплеку проследить невозможно.

И уж совсем теряется логика введения такого определения, как цель коммерческого использования судна, если обратиться к определению плавсредств, не подлежащих регистрации. Их-то, оказывается, закон не классифицирует по целям использования, и получается, что эксплуатировать их можно в коммерческих целях не регистрируя, без номеров и судовых билетов, и даже без уплаты налога на транспортное средство!

Третий вид изменений в законодательствах, которые приносит закон, и которые стоит отметить – это введение новых и изменение существовавших названий реестров регистрации судов, определение органов, уполномоченных вести регистрацию и определение плавсредств, обязательных для регистрации в них: «...Судно подлежит государственной регистрации в одном из указанных реестров судов Российской Федерации (далее – реестры судов):

Государственном судовом реестре;
реестре маломерных судов;
реестре арендованных иностранных судов;

Российском международном реестре судов;

реестре строящихся судов...» (ФЗ №36-ФЗ).

Самое простое, что можно сделать для целей данной статьи, и при этом не запутать читателя в многочисленных пунктах отрывочных изменений законов, это процитировать часть письма Минтранса: «Таким образом, государственная регистрация морских и речных судов с 25 мая 2012 года осуществляется следующим образом:

1. Плавсредство массой до 200 кг и мощностью двигателя до 8 кВт – не подлежит государственной регистрации – на такие суда документы о государственной регистрации не выдаются, классификация и освидетельствование не производятся.

2. Спортивное парусное судно длиной менее 9 метров и не оборудованное местами для отдыха (спальные места) – не подлежит государственной регистрации, на такие суда документы о государственной регистрации не выдаются, классификация и освидетельствование не производятся.

3. Маломерное судно (судно длиной не более 20 метров с количеством людей на борту не более 12), не осуществляющее коммерческой деятельности – классификация, освидетельствование и государственная регистрация в реестре маломерных судов осуществляются ГИМС МЧС России, выдается судовой билет.

4. Маломерное судно (судно длиной не более 20 метров с количеством людей на борту не

более 12), осуществляющее коммерческую деятельность – классификация и освидетельствование осуществляется РРР или РМРС с выдачей акта классификации и освидетельствования, государственная регистрация осуществляется капитаном морского порта либо государственными бассейновыми управлениями водных путей и судоходства (далее – ГБУВПиС), выдается судовой билет, при этом суда смешанного (река-море) плавания регистрируются капитанами морских портов.

5. Спортивное парусное судно вне зависимости от размерений (за исключением спортивных парусных судов, не подлежащих государственной регистрации, указанных в пункте 2) – классификация и освидетельствование осуществляется РРР и РМРС с выдачей акта классификации и освидетельствования, государственная регистрация осуществляется капитаном морского порта либо ГБУВПиС, выдается судовой билет, при этом суда смешанного (река-море) плавания регистрируются капитанами морских портов.

6. Прогулочное немаломерное судно (более 20 метров или количество людей от 12 до 18, не занятое коммерческой деятельностью) – классификация и освидетельствование осуществляется РРР и РМРС с выдачей акта классификации и освидетельствования, государственная регистрация осуществляется капитаном морского порта либо ГБУВПиС, выдается судовой билет, при этом суда смешанного (река-море) плавания регистрируются капитанами морских портов.

7. Немаломерное судно любое (за исключением указанных выше) вне зависимости от того, занято оно коммерческой деятельностью или нет – классификация и освидетельствование осуществляются РРР и РМРС, а для судов, регистрируемых в Российском международном реестре судов, – также Германским Ллойдом или Бюро Веритас, с выдачей классификационного свидетельства и свидетельств, предусмотренных КВВТ или КТМ соответственно и

международными конвенциями. Государственная регистрация этих судов осуществляется капитаном морского порта либо ГБУВПиС, выдается свидетельство о собственности и свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации, при этом суда смешанного (река-море) плавания регистрируются капитанами морских портов» (М.Т. № 05-04-1655).

Если отбросить предыдущие сомнения, то в этой части изменений все логично и понятно.

И наконец, последнее и важное в изменении законодательства, на что желательно обратить внимание – это изменения в Налоговом кодексе РФ, касающиеся тарифов за регистрацию плавсредств. Эти изменения предполагают взимание налога «...за государственную регистрацию в Государственном судовом реестре, реестре маломерных судов или бербоут-чартерном реестре:

морских судов – 6 000 рублей;

судов внутреннего плавания – 2 000 рублей;

судов смешанного (река-море) плавания – 3 000 рублей;

спортивных парусных судов, прогулочных судов, маломерных судов – 1 000 рублей;

...за государственную регистрацию изменений, вносимых в Судовой реестр, реестр маломерных судов или бербоут-чартерный реестр в отношении:

морских судов – 1 200 рублей;

судов внутреннего плавания – 500 рублей;

судов смешанного (река-море) плавания – 600 рублей;

спортивных парусных судов, прогулочных судов, маломерных судов – 100 рублей;

...за выдачу судовой билета – 100 рублей...» (ФЗ №36-ФЗ).

Вот так. Осталось посмотреть, как это будет выглядеть на деле. Уж очень не хотелось бы увидеть, как столь прогрессивные изменения в законодательстве, призванные дать новый импульс развитию рекреационного флота, образуются подзаконными актами и решениями ведомств, сводящими суть закона к нулю.





Рыба есть!



Ваш ближайший дилер на сайте www.planetalodok.ru