

С 2005 года на Камчатке было конфисковано около 70 промысловых судов, которые государство не может продать по разным причинам. Кто-то считает, что их надо как можно скорее пустить с молотка и отправить в море. На первый взгляд, логично. Но что произойдет, если эта армада и вправду вернется на промысел?

На апрельском заседании комитета Заксобрания края по вопросам государственного строительства, местного самоуправления и гармонизации межнациональных отношений была выдвинута законодательная инициатива, которая должна решить проблему конфискованного флота.

Проблема назрела давно. В Петропавловск задержанные суда приводят «пачками». Их конфискуют у владельцев, а потом не знают, что с ними делать.

Как поясняет руководитель упомянутого комитета Борис Чуев, все конфискованные за незаконный промысел суда подлежат продаже на аукционах. Для реализации судна на аукционе необходимо зарегистрировать на него право собственности. Но две трети конфискованных судов используются как расходный материал, ходят под флагами иностранных государств, которые не являются участниками международных соглашений. Когда они попадают на браконьерстве, их просто бросают.

Зарегистрировать право собственности на такие суда в соответствии с Кодексом Торгового мореплавания в стране, которая их конфискует, практически невозможно, а, следовательно, невозможно и реализовать их на аукционе.

Так, с 2005 года Управлением Федеральной службы судебных приставов в Камчатском крае было передано в территориальное управление Росимущества около 70 конфискованных судов. 23 из них имеют порт приписки Пномпень (Камбоджа). За это время лишь одно судно было реализовано на аукционе в январе 2012 года. Расходы же федерального бюджета, связанные с содержанием и обслуживанием конфискованных судов, с 2005 года по март 2012 составили порядка 210 миллионов рублей.

Депутаты считают, что скорейшая продажа этих судов с торгов не только бы избавила федеральный бюджет от подобных расходов, но и принесла бы ему ощутимую прибыль, примерно в 245 миллионов рублей. Поэтому они предлагают внести изменения в Федеральный закон о рыболовстве, которые упростили бы процедуры, связанные с оборотом такого флота.

Но советуем нашим избранныкам не делать поспешных выводов, а задаться вопросом: а чем займутся эти 70 судов, если их действительно разом пустить с молотка?

Конфискованный флот состоит, прежде всего, из добытчиков и перевозчиков краба. Этот биологический ресурс находится в глубоком упадке. Из объектов промысла постоянно выводятся то определенные виды краба, то районы его обитания. В таких условиях фирмам, у которых есть законные крабовые квоты, нет нужды наращивать флот. Кто же станет покупать конфискованные суда? Правильно. Те, у кого их конфискуют. Так и происходило.

Когда в законодательстве возникли пробелы, из-за которых реализация конфискованных судов перестала работать как конвейер, это можно было принять даже как благо. Но местные управления Росимущества быстро нашли выход из ситуации: они стали сдавать конфискованные суда в аренду.

Наиболее показательна история краболова «Ария». Впервые его задержали в 2002-м за незаконный промысел краба. В том же году суд постановил конфисковать его у владельца – ООО «Бентос». Попав в распоряжение Росимущества, в ноябре 2004-го «Ария» была передана в аренду ООО «Морская звезда». И вот результат. В апреле

2006-го «Арию» задержали за браконьерство у западного побережья Камчатки. На ее борту нашли около 6 тонн незаконно добытой крабопродукции. После чего «Ария» попала в аренду к другой фирме и ныне рыщет по морским просторам под новым названием «Камчатка», оставаясь собственностью Российской Федерации. Чем она там занимается, большой вопрос.

А вот совсем свежий пример. 11 января 2012 года юго-восточнее мыса Анива пограничники обнаружили неизвестное судно. Его капитан сообщил, что судно называется «Оха». При приближении пограничного корабля «Оха» стала стремительно уходить в сторону Японии. После часовой погони ее задержали. Выяснилось, что истинное название судна – «Кайра». На его борту обнаружены элементы промыслового оборудования для добычи краба, а также около двух тонн минтая и сельди, которые обычно используются как нажива для крабовых ловушек.

Оказалось, что в августе 2008 года судно было задержано при похожих обстоятельствах и конфисковано в доход государства.

По данным Сахалинского пограничного управления, ранее «Кайра» находилась в аренде у ООО «Анкор», а в момент нового задержания ее арендатором выступало ООО «Экватор». Причем эти фирмы находятся в Корсакове по одному и тому же адресу.

Судьба «Арии», «Кайры» и других заставляет задуматься над вопросом: а стоит ли продавать эти суда? Конечно, их продажа после конфискации может частично восполнить ущерб, который они нанесли водным биоресурсам. Но кто подсчитает, какой ущерб они еще нанесут государству, если новые хозяева вернут их на промысел?

Поэтому нашему Заксобранию необходимо ставить вопрос более жестко: реализацию и сдачу в аренду конфискованных судов надо строго ограничить, а возможности их утилизации максимально расширить. Если потенциальный покупатель хочет приобрести такое судно для промысла, но не имеет ни квот, ни промысловой истории, то сделка состояться не должна.

В некоторых странах поступают просто: задержанное за браконьерство судно без лишних проволочек топят. Но это не по-хозяйски. Да и затопленных судов у берегов Камчатки – уже с избытком. А вот разделка конфискованного флота на металлолом – самое то. Во-первых, страна получит прибыль от продажи металла и демонтированного оборудования. Во-вторых, избежит рецидива браконьерства.

Остается еще один вопрос. Как бы ни сложилась судьба конфискованного флота в дальнейшем, он все равно некоторое время должен у кого-то храниться. Ответственного хранителя назначают по итогам конкурсов. Как это часто бывает, участник конкурса сбивает цену, чтобы получить контракт, а в итоге не может обеспечить должное хранение. Типичный тому пример – БМРТ «Минг Жу», о котором наша газета не раз рассказывала. После задержания и конфискации он был передан хранителю. Тот так «старался», что судно уже седьмой год сидит на мели в бухте Бабия. Так что, было бы не лишним также ужесточить ответственность хранителей конфискованных судов.

Впрочем, подозреваю, что все эти благие пожелания еще долго будут оставаться только на бумаге. Нынешнее положение невыгодно государству, но очень выгодно его отдельным представителям. Ведь это так здорово – распорядиться деньгами, которые бюджет выделяет на хранение конфискованных судов, сдавать эти суда в аренду «своим парням» и не нести никакой ответственности за то, чем они занимаются в море. Те, кто допущен к этой кормушке, будут стоять за нее насмерть.

Александр РЫБАЛКИН.