

ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫЕ ТОНКОСТИ УТИЛИЗАЦИИ СУДОВ: КАК ОБОЙТИ ПОДВОДНЫЕ КАМНИ

&

Проблематика вывода из эксплуатации технически устаревших или обветшалых судов, реновация которых является экономически нецелесообразной, в настоящее время остро стоит перед российскими судовладельцами.



СТЕФАНИЯ ДРЕМОВА, младший партнер адвокатского бюро «Инмарин» – специально для Morvesti.Ru и журнала «Морской флот»

жизнь флота, грамотный подход к практической реализации указанного механизма и выполнение действий в строго установленном законом порядке позволит судовладельцу извлечь выгоду при утилизации судна.

Кто пилит?

Прежде всего судовладельцу необходимо осуществить выбор организации, которая произведет физическое уничтожение судна. Следует отметить, что компании, специализирующиеся на утилизации судов, должны отвечать определенным требованиям, в частности иметь лицензию на заготовку, хранение, переработку и реализацию лома черных металлов, цветных металлов в соответствии с пунктом 34 статьи 12 Федерального закона от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности».

В Российской Федерации процедура утилизации судов регламентирована Постановлением Правительства РФ от 12.08.2010 № 620 (в редакции от

29.07.2017) «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» (далее по тексту – Постановление). Положениями Федерального закона от 10.01.2002 № 7-ФЗ (в редакции от 29.07.2018) «Об охране окружающей среды» установлено, что процессы утилизации, предусмотренные Постановлением, должны соответствовать требованиям защиты окружающей среды. В практическом аспекте это означает, что утилизация судов должна производиться в специально отведенных и оборудованных для этих целей местах, исключая риск экологического загрязнения, например, на судостроительных или судоремонтных предприятиях.

В целях обеспечения безопасности и эффективной утилизации судов приказом Росстандарта от 28.08.2013 № 655-ст был утвержден и 01.01.2014 введен в действие ГОСТ Р ИСО 30000-2013 «Суда и морские технологии. Системы менеджмента утилизации судов. Технологические требования к системе менеджмента предприятий

КБ

01
2019

рошенные суда, судовладельцы которых не поддерживают их класс в действии, ветшают, стареют и превращаются в состояние лома. Поддержание исправного технического состояния таких судов ложится тяжелым бременем на судовладельца. Несмотря на то что восстановление указанных судов часто является нецелесообразным и судовладельцы вынуждены принимать решение относительно утилизации отжившего

по безопасной и экологически рациональной утилизации судов» (далее по тексту — Стандарт). В соответствии с положениями Стандарта к системе менеджмента предприятий (организаций) по утилизации (разделке) судов предъявляется перечень требований, которые призваны способствовать внедрению и применению процессов и методов достижения безопасных и экологически приемлемых работ по утилизации судов в соответствии с национальными и международными стандартами.

На утилизационном рынке оруду-ют компании, занимающиеся утилизацией флота «по-черному». Как правило, подобные услуги судовладельцам предлагают даже не юридические лица или индивидуальные предприниматели, зарегистрированные в установленном порядке, а частные лица без соблюдения законодательных норм и требований безопасности. Кроме того, после завершения процедуры утилизации указанные лица не осуществляют выдачу собственнику судна официального документа, подтверждающего его уничтожение. Впоследствии отсутствие данного документа приводит к трудностям при снятии судна с регистрационного учета, а судовладелец продолжает нести налоговое бремя.

Наиболее обоснованным и экономически целесообразным подходом в рамках правового поля является путь заключения судовладельцем договора купли-продажи судна в целях его последующей утилизации с организацией, имеющей соответствующие лицензии и осуществляющей утилизацию судов в рамках своего основного вида деятельности. Указанный подход позволит соблюсти требования закона, получить необходимые документы для снятия судна с классификационного и регистрационного учета, а при соблюдении дополнительных условий также получить субсидию от государства на приобретение нового судна.

Успешным примером воплощения в жизнь вышеприведенного подхода является утилизация судна «Камчатка» (ИМО: 8324488). Судьба судна сложилась драматично. В 2013 году судно было конфисковано по решению суда и передано в соб-



ственность Российской Федерации. Последний выход на промысел в Баренцево море из российского порта состоялся в 2013 году. Спустя два года судно было задержано пограничными органами в связи с сообщением о преступлении в отношении капитана судна и отбуксировано в порт Киркенес (Норвегия), где находилось вплоть до принятия судовладельцем решения о его утилизации. Впоследствии судно было отбуксировано в порт Мурманск, где было передано специализирующемуся на утилизации предприятию.

Аресты снять

Брошенные суда находятся под пристальным вниманием различных кредиторов (владельцев причалов, у которых ветшают суда, портовых властей, агентов, снабженцев и т.д.), которые не получили удовлетворения своих требований непосредственно от судовладельца. Такие кредиторы, стремясь получить удовлетворение требований за счет судна, обращаются в суд по месту нахождения судна с заявлением о наложении ареста. Зачастую компетентная судебная власть налагает арест на такие суда, что, соответственно, приводит к невозможности выхода судна из порта. К сожалению, о действующих ограничениях судовладелец узнает уже при попытке судна начать рейс.

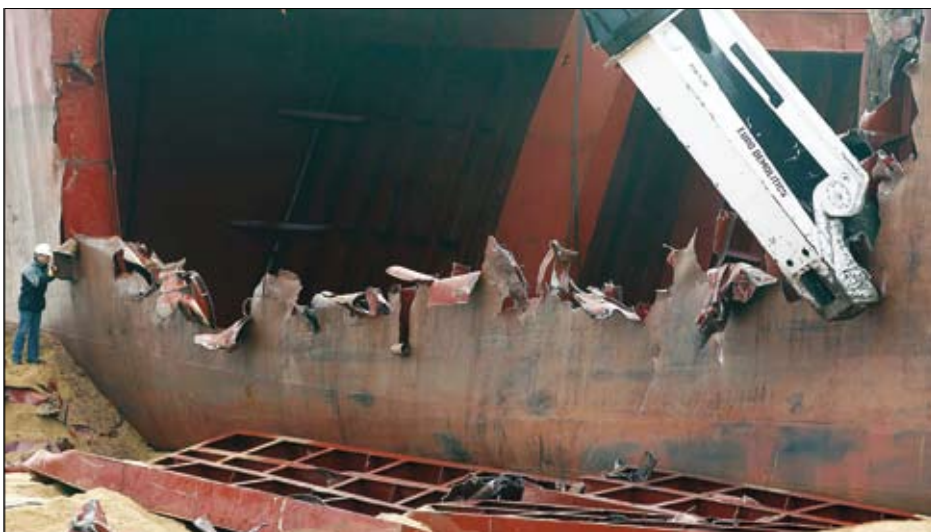
Однако наличие неудовлетворенных морских требований, а также наличие арестов на судно не является безусловным основанием невозможности реализации проекта по утилизации судна. Если своевременно произвести проверку юридической чистоты судна, а при необходимости урегулировать вопросы задолженности с кредиторами, утилизация судна не будет омрачена длительными судебными тяжбами с кредиторами.

Своим ходом не дойдем

Как правило, брошенные суда находятся в крайне неудовлетворительном техническом состоянии, что исключает возможность совершения ими самостоятельных рейсов до места утилизации.

В подобном случае судовладельцу необходимо обратиться в организацию, специализирующуюся на проведении буксировочного скорвея на предмет проведения осмотра в целях установления возможности буксировки судна.

Впоследствии результаты указанного осмотра будут являться одним из оснований для заключения договора буксировки судна с компанией-судовладельцем, имеющей лицензию на осуществление буксировок морским транспортом, а также выдачи указанной компанией буксировочного сертификата.



Тонкости таможенного оформления

Немаловажным аспектом при утилизации является таможенное оформление судна в случае его нахождения за пределами РФ. Например, как в случае с судном «Камчатка» (ИМО: 8324488) или с судном «Павел Копытин» (ИМО: 8834665), которое в настоящее время находится в порту Ботсфорда и готовится к буксировке в порт Мурманск, где и будет утилизировано. При необходимости ввоза судна на таможенную территорию Евразийского экономического союза (далее по тексту — Союз) судовладельцу необходимо подготовить пакет документов, которые в обязательном порядке будут запрошены таможенными органами при оформлении судна в порту прихода.

Как правило, документы, подтверждающие вывоз судна с территории Российской Федерации, остаются в сохранности. Однако не стоит исключать ситуации, когда документы утеряны или судно было приобретено после крайнего выхода за пределы Российской Федерации и новый собственник не располагает документально подтвержденными сведениями о его последнем таможенном оформлении. Отсутствие документов и сведений приводит к тому, что в глазах таможенного органа судно не является товаром Союза, то есть представляет собой иностранный товар. Соответственно, судно подлежит ввозу при помещении под таможенную процедуру выпуска для внутреннего

потребления, что автоматически приводит к уплате ввозной таможенной пошлины, размер которой может составлять до пятнадцати процентов от таможенной стоимости судна. При детальной подготовке судна к обратному ввозу на территорию Союза судовладелец имеет возможность избежать коллизий при таможенном оформлении.

Также стоит отметить, что при ввозе судна для утилизации, точнее уже при его таможенном оформлении, на борту могут быть обнаружены расходные материалы, запасные части судна и иные товары и грузы, которые не являются неотъемлемой частью судна. В данном случае важно произвести сюрвей груза, установить точное количество и характеристики товаров на борту в целях их верного декларирования. Кроме того, на каждый товар необходимо представить договор купли-продажи, транспортный документ, акт и счет.

Больше не судно

Заключительным аккордом процедуры утилизации судна является его снятие с классификационного и регистрационного учета.

Пункт 80 Приказа Минтранса России от 19.05.2017 № 191 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов» (далее по тексту — Правила регистрации) устанавливает основания исключения судна из Госу-

дарственного судового реестра (далее по тексту — ГСР) и Российского международного реестра судоходства (далее по тексту — РМРС).

В случае с утилизацией судна основанием для его снятия с регистрационного учета является утрата качества судна в результате перестройки или любых других изменений.

Независимо от того, в каком реестре зарегистрировано судно — в ГСР или РМРС, капитану порта необходимо представить, в частности, акт об утилизации судна и заключение Российского морского регистра судоходства или Российского речного регистра о непригодности судна для дальнейшего использования и об утрате им конструктивных качеств судна (далее по тексту — Заключение).

Отметим, что снятие судна с классификационного учета производится до обращения к капитану морского порта с заявлением об исключении судна из реестра. После передачи судна утилизирующей организации судовладельцу необходимо до его полного уничтожения представить судно на осмотр инспектору регистра в целях выдачи Заключения.

Государство поможет

Поскольку процесс утилизации судна является трудоемким и требует от судовладельца определенных денежных вложений, каждый разумный судовладелец задается вопросом о целесообразности такой утилизации, если можно оставить свое судно ржаветь естественным порядком.

В целях обновления флота, рационального вывода из эксплуатации технически устаревших судов, возрождения спроса на новые суда отечественного производства, а также в целях соблюдения безопасности в 2017 году Правительством Российской Федерации издано Постановление № 502 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию» (далее по тексту — Постановление № 502).

Согласно Постановлению № 502, юридическое лицо, созданное в соответствии с законодательством Российской Федерации, в уставном капитале которого доля иностранного юридического лица, зарегистрированного в офшорной зоне, не превышает 50%, вправе получить единовременную выплату при утилизации устаревшего судна и заказе нового судна на верфи в Российской Федерации. Указанную субсидию принято именовать «Утилизационный грант».

При обращении за получением субсидии у судовладельца должны отсутствовать задолженности по налогам, сборам, возврату в бюджеты каких-либо субсидий. Также судовладелец не должен находиться в процессе реорганизации, ликвидации, банкротства и не должен иметь ограничений на осуществление хозяйственной деятельности. Важным условием является то обстоятельство, что ранее судовладелец не получал и не получает средства из бюджета для аналогичных целей.

Однако для получения субсидии судно, которое сдается на утилизацию, должно соответствовать определенным критериям. Например, возраст судна, сдаваемого на



утилизацию, должен быть не менее тридцати лет. В течение последних пяти лет эксплуатации должно числиться в ГСР или РМРС. Кроме того, вновь построенное судно впоследствии должно быть также зарегистрировано судовладельцем в ГСР или РМРС.

В рамках упомянутого Постановления № 502 судовладелец сможет получить до 15% на приобретение (строительство) нового пассажирского судна, до 10% на приобретение нового гражданского судна иного типа и также до 10%, но не более 70

млн рублей на приобретение нового судна рыбопромыслового и технического флота.

Процесс утилизации устаревшего судна требует от судовладельца проработки определенного плана, последовательное исполнение пунктов которого позволит рационально и с минимальными затратами вывести судно из эксплуатации, а при соблюдении вышеуказанных требований еще и получить судовой утилизационный грант на возмещение части затрат на приобретение нового судна. **МФ**

Предлагают услуги: **Морские вести России**

- ✓ по изготовлению юбилейных, деловых и рекламных книг, буклетов, газет и журналов (дизайн-макет, верстка, печать)
- ✓ по полиграфической продукции (листовки, каталоги, календари, бланки, блокноты, плакаты, папки и т.д.)
- ✓ по изготовлению фирменного стиля (стилевое решение, цветовая гамма, дизайн логотипа, оформление носителя стиля)

Контакты:

Москва, Окружной проезд, д. 15, корп. 2
Тел./факс: (495) 366-62-55, тел.: (985) 763-54-20
E-mail: morvesti@morvesti.ru