

## Подводные камни для иностранных судов

**Россия, как и большинство морских держав, осуществляет протекционистскую политику в отношении своих внутренних водных путей. Работа на них, в соответствии со ст. 4 Кодекса торгового мореплавания РФ, разрешается исключительно с использованием флота под российским флагом. Между тем под российским флагом далеко не всегда имеется специальный флот, способный выполнить определенные работы или перевозку в требуемый период, в планируемом районе. Недостаток такого флота связан с общей занятостью судов во внутренних и международных перевозках, а также малым количеством специализированных судов в собственности/аренде у отечественных судовладельцев. Сложившаяся ситуация зачастую вынуждает компании обращаться за арендой иностранных судов. Однако добиться разрешения на их работу в российских водах – задача повышенной сложности...**



**Виктория Жданова,**  
старший партнер адвокатского бюро  
Санкт-Петербурга «Инмарин»

### Исходные данные

Основанием для допуска иностранного судна в территориальные воды России является разрешение, выдаваемое Федеральным агентством морского и речного транспорта в соответствии с Административным регламентом предоставления государственной услуги по выдаче разрешения на осуществление перевозок и буксировки в каботаже, а также иных видов деятельности в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства.

Разрешение выдается на основании обращения иностранного судовладельца либо его уполномоченного представителя, в котором указываются данные о судне, сторонах – участниках проекта, а также сведения о перевозках/работах, для выполнения которых привлекается иностранное судно.

Данные, заявленные при подаче заявления, должны соответствовать содержанию договора в отношении судна, который также предоставляется заявителем в качестве приложения к заявлению. Договор должен содержать условия о сроках перевозки/работ, районе их проведения, типе груза/работ и их объеме. Агентство, не раздумывая, отправляет судовладель-

ца исправлять договор и/или заявление, если в них обнаружены неточности или расхождения «в показаниях». Отказ в принятии заявления может последовать по любому формальному поводу: иное описание груза, отсутствие в договоре указания на порты захода судна и т. д.

Указанный договор может быть заключен только с российским лицом (заказчиком, фрахтователем), то есть иностранное судно должно привлекаться исключительно в интересах российского бизнеса. Нередко заказчиками выступают компании, успешно победившие в конкурсах на выполнение государственного заказа, причем такие компании рискуют: договор с государством уже заключен, а разрешение

тельство о праве собственности на судно, классификационное свидетельство, мерителное свидетельство, свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом и/или свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью.

### Усложненные требования

Для успешной выдачи разрешения судно должно иметь свидетельства и сертификаты международного образца, то есть выданные в соответствии с формой, установленной международными конвенция-

**Как правило, в случае если российский заказчик перевозки/ работ обратился к иностранному судовладельцу, его возможности по привлечению судов под флагом России уже исчерпаны. Между тем обоснование должно содержать в себе ссылки на технические характеристики российских судов, доступных в регионе, с указанием на объективные, а не субъективные причины невозможности их привлечения**

на привлечение флота для его выполнения еще не получено. Совместно с договором предоставляются все его приложения. Принимая во внимание, что договор является международной сделкой, он должен быть исполнен в двуязычной форме, одна из которых – на русском языке.

Судовладелец предоставляет в Федеральное агентство морского и речного транспорта список членов экипажа, включая их полные имена и гражданство, а также список навигационного, исследовательского и радиотехнического оборудования на борту.

В заявлении необходимо указать сведения о портах захода судов и пунктах пропуска через государственную границу РФ, в которых планируется осуществление пограничного, таможенного и иных видов контроля иностранного судна.

П. 4 порядка выдачи разрешения, разработанного в соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 24.05.2012 г. № 504, предусматривает, что к заявлению прилагаются: свидетельство о праве плавания под флагом иностранного государства, свиде-

ми и правовыми актами. Иностранцы судовладельцы на практике сталкивались с отказами в рассмотрении заявлений на суда, которым выданы сертификаты национального образца, в том числе классификационные документы национальных морских администраций, таких как китайская. Получать разрешения на каботаж судна под флагом Китая в несколько раз сложнее, чем на европейские суда. Документы, исполненные на китайском, требуют перевода, а флот часто имеет специальные внутренние судовые классы, не признаваемые международными классификационными обществами. Впрочем, отказываться от привлечения китайских судов не стоит: практика показывает, что при системном подходе и заблаговременном начале работы с агентством можно ввозить целые судовые комплексы в количестве более 10 судов одновременно, как это случилось весной 2019 года.

Отдельные судовладельцы могут попасть в ситуацию, когда иностранная администрация флага не имеет возможности предоставить тот или иной документ, в том числе свидетельство о праве

собственности. Такой документ часто не предусмотрен правилами регистрации судов под иностранным флагом, иностранцы просто не знают, что это такое. В этом случае заявителю рекомендуется предоставить иной документ, идентифицирующий собственника судна, а также выписку из местного законодательства страны флага судна, подтверждающую, что собственность устанавливается именно предоставленным документом. Дополнительно рекомендуется дать разъяснения о невозможности предоставить документ, указанный в п. 4 порядка выдачи разрешения, для уменьшения риска отказа в принятии разрешения федеральным агентством.

Специальным требованием ко всем заявителям является предоставление ими письменного обоснования необходимости осуществления заявленного проекта в области торгового мореплавания судами, плавающими под флагом иностранного государства, в заявленные сроки, в районе и в объемах, а также обоснования невозможности осуществления перевозок судами, зарегистрированными в одном из реестров судов Российской Федерации. Такое обоснование представляется целой научно-исследовательской работой и требует изучения статистических данных о наличии российских судов схожего типа, тоннажа и оборудования в требуемом морском регионе страны, а также уточнения их занятости в запрашиваемый период. Для правильной реализации такого уточнения рекомендуется привлечь специалистов по флоту, включая сюрвейеров. Нередко при составлении обоснования используются и внутренние знания заказчиков перевозки/работ: цена вопроса, наличие на борту специального оборудования, расширенный опыт и квалификация членов экипажа иностранного судна. Учитываются ли такие параметры при принятии решения о выдаче разрешения на каботаж – не всегда понятно, ведь закон их не устанавливает.

Как правило, в случае если российский заказчик перевозки/работ обратился к иностранному судовладельцу, его возможности по привлечению судов под флагом России уже исчерпаны. Между тем обоснование должно содержать в себе ссылки на технические характеристики российских судов, доступных в регионе, с указанием на объективные, а не субъективные причины невозможности их привлечения.

Допускается представление документов на русском и английском языке. В случае если документы исполнены на иных языках, требуется приложить перевод. Нотариальное заверение представляемого пакета документов не требуется, за исключением заверения доверенностей, если оно предусмотрено по закону.

Для экономии времени и средств судовладелец может направить пакет документов на выдачу разрешения как в форме почтового отправления, так и в электронном виде. По результатам рассмотрения решение выдается также в форме электронного документа, имеющего аналогичную бумажному экземпляру юридическую силу.

#### Причины фиаско

Правильно поданный пакет документов подлежит рассмотрению в течение 20 календарных дней с момента его регистрации в Федеральном агентстве морского и речного транспорта. Факт принятия заявления от судовладельца подтверждается публикацией сведений о заявлении на официальном сайте агентства.

Совместно с представителями агентства заявляемые судовладельца рассматриваются Федеральной службой безопасности и Министерством обороны Российской Федерации. В удовлетворении заявления может быть отказано, в случае если в связи с заходом иностранного судна имеются подозрения в нарушении принципов национальной безопасности.

Российским судовладельцам в течение 15 дней со дня размещения сведений о заявлении на официальном сайте Федерального агентства морского и речного транспорта предоставляется право заявить о готовности выполнить перевозки/работы, для которых запрашивается привлечение

Отказ в выдаче разрешения выдается также в случае, если для привлечения запрошено судно, которое по своим техническим и эксплуатационным характеристикам, исходя из приложенных к заявлению копий судовых документов, не способно осуществить требуемые перевозки/работы.

Не выдадут разрешение и на иностранное судно, которое менее чем в течение пяти прошлых лет было зарегистрировано под российским флагом, а потом было снято с регистрации для перевода под иностранный флаг. Такой подход совершенно обоснован, ведь нельзя приветствовать вывод судов из-под российского флага для продолжения их работы в России.

Одновременно с этим шансы на получение разрешения особенно высоки у специализированного флота, включая грейферы, кабелеукладчики и суда для перевозки негабаритных грузов. Такие суда рвут на части на любом развивающемся рынке, включая российский. Нередко такой флот составляет часть целых комплексов, в которые входят разные типы судов, от специализированных высокотехнологичных единиц до барж и буксиров, которые поддерживают их работу. Существенное значение имеет и сезон выполнения проектов с участием судна: разрешения выдаются единицам флота, способным осуществить работы в зимний период, в специальных районах.

#### **Шансы на получение разрешения особенно высоки у специализированного флота, включая грейферы, кабелеукладчики и суда для перевозки негабаритных грузов. Существенное значение имеет и сезон выполнения проектов с участием судна: разрешения выдаются единицам флота, способным осуществить работы в зимний период, в специальных районах**

иностранного судна. С заявлениями может выступить Союз российских судовладельцев, Ассоциация судоходных компаний или судовладельцы, эксплуатирующие суда, зарегистрированные в одном из реестров судов Российской Федерации.

В случае получения заявлений от вышеуказанных лиц о возможности совершить перевозку заявление остается без удовлетворения, так как считается, что такая возможность существует, а российские суда должны использоваться в приоритетном порядке. Для многих заказчиков отказ по основанию возможности осуществить перевозку/работу с участием российского флота становится неожиданным, ведь в качестве альтернативы им предлагаются суда, отличные по тоннажу, грузоподъемности, перечню оборудования. Бывают и еще более курьезные ситуации: заказчик получает отказы от судовладельцев в России в связи с занятостью, после чего обращается за разрешением на каботаж, чтобы только спустя 20 дней узнать, что российское судно уже свободно.

Несмотря на множественные технические и документальные требования, получение разрешения на каботаж является адекватным механизмом привлечения иностранных судов для работы в России, всесторонне изученным на практике. Безусловно, приоритет всегда должен отдаваться судам под российским флагом, если это возможно, ведь в этом случае заказчик сэкономит на ввозных таможенных пошлинах, получит свободный доступ в любые порты и морские районы России. Каботаж для иностранного судна – это действенная, но в то же время крайняя мера.

Заказчикам морских перевозок или работ в области торгового мореплавания рекомендуется осуществлять анализ рынка на предмет наличия и доступности судов под российским флагом для их коммерческих целей, и уже в случае их отсутствия свободно прибегать к привлечению иностранных судов с получением для них разрешения на каботаж и работы в области торгового мореплавания. 