



ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИНОСТРАНЦЕВ НА ВВП

МАКС ЛЕРМАН

Чуть больше года назад был принят долгожданный закон о правилах прохода судов под иностранным флагом по внутренним водам Российской Федерации. Увы, ожидаемого потока туристов и судов из-за кордона пока не наблюдается. Тому есть как минимум две причины: во-первых, на момент принятия закона возникла обычная путаница с тем, как именно, в каком порядке и для чего пропускать подобные суда. Во-вторых, в новом законе оставалось более чем достаточно места для разночтений и трактовок, а с учетом богатого наследия разнообразных законов, сохранившихся со времен СССР, все становится еще более запутанным. Что ж, давайте разбираться.

Я долго и упорно перебирал законы СССР, пытаясь найти запрет на проход судов под иностранным флагом по внутренним водным путям Советского Союза. Прямого запрета найти не удалось. Возможно, я не там искал, возможно, юрист во мне спит крепче, чем я думал, но это уже и неважно. Советского Союза нет, а есть Российская Федерация.

Где-то до 2007 года суда под иностранным флагом не могли заходить во внутренние воды РФ. Была возможность пройти границу и оформить временный ввоз судна. Таким образом определялся таможенный режим, который позволял судну находиться в России в течение года, вот только ходить под иностранным флагом было нельзя. Нужно было

оформить временный судовой билет в ГИМСе или в Судовом реестре, получить бортовой номер и отправляться в путь по просторам. В принципе, единственное неудобство заключалось в необходимости оформления дополнительных документов и фактической смене флага. Благодаря новому закону нужда в этой утомительной процедуре отпала, и теперь судно может продолжать навигацию по внутренним водам под своим флагом и со своим бортовым номером.

Звучит просто? Оно и было бы просто, если бы не нюансы. Во-первых, иностранный флаг подразумевает иностранного владельца. Граждане Российской Федерации, увы, лишены возможности зайти во внутренние воды РФ по режиму временного ввоза. Во-вторых, как минимум один член экипажа, имеющий

документ, подтверждающий право управления судном, должен владеть русским языком в объеме, достаточном для ведения радиопереговоров во время навигации и для общения с представителями властей. Наконец, Министерство транспорта определяет участки внутренних водных путей с обязательной лоцманской проводкой. Найти список подобных участков представляется мне непосильной задачей (я даже стал сомневаться, существует ли он вообще). Это с одной стороны. С другой стороны, пункт 8 новых правил разрешает проход без обязательной лоцманской проводки при соблюдении некоторых достаточно простых правил:

1. Общее время перехода между остановками не превышает 12 часов, на борту находится один русскоязычный член экипажа.

2. Общее время перехода между остановками превышает 12 часов, на борту находятся два русскоязычных члена экипажа.

Как говорить, не так страшен черт...

Но есть и другие нюансы. Для прохода границы и таможенного контроля необходим вполне скромный пакет документов. Чтобы не ошибиться и не ввести кого-либо в заблуждение, приведу список полностью.

На судне должны находиться следующие документы:

а) документы, подтверждающие тип и назначение судна, право плавания судна под флагом государства, в котором зарегистрировано судно, а также соответствие судна установленным международным техническим требованиям или техническим требованиям государства регистрации судна;

б) список членов экипажа судна (судовая роль), составляемый капитаном судна;

в) судовой журнал (вахтенный журнал или единый вахтенный журнал);

г) заверенные в установленном порядке копии документов, подтверждающих право владения судном;

д) правила плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации в соответствии с Кодексом, а также настоящие Правила;

е) перечень внутренних водных путей Российской Федерации, по которым разрешено плавание судов под флагами иностранных государств, установленный Правительством Российской Федерации;

ж) перечень портов, открытых для захода судов под флагами иностранных государств, установленный Правительством Российской Федерации.

Исходя из всего вышесказанного давайте попробуем представить, как должен выглядеть быстрый и комфортный проход государственной границы и дальнейшая навигация. Для простоты представим себе гражданина Латвии, отчаянно желающего совершить турне по ВВП РФ. Он владеет русским языком в достаточном объеме, у него есть права на управление моторной (например) яхтой и, главное, у него имеется та самая яхта. Флаг в данном случае роли не играет — яхта может иметь регистрацию в одной из стран ЕС или офшорную регистрацию. В качестве альтернативы — наш герой вовсе не является владельцем яхты, а просто арендовал ее на условиях bare boat charter (правила аренды

судна без экипажа, с правом найма экипажа по необходимости). Следующим шагом будет подготовка документов, перечисленных выше. Переводы, заверения и подтверждения можно оформить загодя, правила и кодексы доступны в Интернете. Единственная проблема может возникнуть с атласами ВВП, но во времена интернет-магазинов и доставки чего угодно и куда угодно вряд ли это будет слишком серьезным препятствием. Большую трудность скорее вызовет отсутствие рации речного диапазона на борту. Но об этом также стоит позаботиться заранее.

Итак, наш герой подготовил документы, выучил Правила и Кодекс наизусть, подготовил свой примерный маршрут и места стоянки, купил рацию и атласы. Следующий этап — найти брокера или агента, который встретит вас в пункте таможенного оформления. Почему? Цитирую пункт 3 новых правил: «Суда, следующие на ВВП РФ с пересечением Государственной границы Российской Федерации, и находящиеся на них лица проходят пограничный, таможенный, ветеринарный, карантинный, фитосанитарный, санитарно-карантинный контроль и иные виды контроля...». Все это более применимо к коммерческому, грузовому флоту и мало касается частных моторных или парусных яхт. Тем не менее по закону вас вполне могут заставить пройти эти «круги ада».

В 2005 году у причальной стенки достаточно долго стоял то ли голландец, то ли немец, отчаянно пытавшийся одолеть бюрократию. Так вот, тот самый агент позволит ускорить данные процедуры не в обход закона, а точно так же, как это делается с коммерческими судами. Он просто знает законы, дополнения к законам, исправления правил, новые пункты и еще безумное количество вещей, которые не знает наш герой и знать не может. Да и не нужно это.

Наступил долгожданный момент: вот сейчас представитель таможни поставит долгожданный штамп на декларации и определит срок временного ввоза. Копаюсь в законах и постановлениях, я обнаружил удивительную вещь: в принципе, срок временного ввоза не регламентируется какими-либо документами и в теории может быть вечным. На деле он ограничивается множеством правил, главное из которых — срок временного ввоза не может превышать время, в течение которого иностранный гражданин может находиться на территории РФ. То есть, если наш герой

из Латвии является счастливым обладателем трехмесячной визы, то именно на такой срок будет оформлен временный ввоз, после чего яхта должна будет покинуть ВВП РФ. Тем иностранным гражданам, которые планируют задержаться, лучше оформить годовую визу.

В принципе, здесь можно статью и заканчивать. Наш герой счастливо преодолел границу и может спокойно бороздить просторы Российской Федерации. Но было бы неверным оставить за рамками нашего обзора причины временного ввоза. Регистрация под офшорным флагом, временный ввоз в ту или иную страну дает возможность судовладельцу избежать уплаты существенных таможенных пошлин. Важно упомянуть тот факт, что находиться на борту и управлять судном может только судовладелец (или арендатор) и нанятый им капитан. Другие лица могут присутствовать на борту в качестве гостей, но в компании владельца. Собственно, подобные правила распространяются и на суда в водах ЕС. Другой интересный нюанс заключается в том, что режим временного ввоза становится экономически целесообразным при размере яхты от 44–50 футов. Яхтам меньшей длины будет сложно пробираться по ВВП РФ (отсутствие заправок на воде, проблемы со стоянкой и так далее), но главное — стоимость пары заходов-выходов будет сопоставима с размером таможенной пошлины (при условии, что яхта не стоит в Санкт-Петербурге или другом морском порту).

В 2006 году я был гостем на борту яхты, которая заходила в Россию по старым правилам. Таможенное оформление заняло около часа, оформление судового билета — порядка недели. Потом яхта прошла долгий путь от Санкт-Петербурга до Сочи, где закрыла режим и ушла своей дорогой в Турцию. В этом году мой коллега заходил на 60-футовой яхте по новым правилам. Таможенное оформление заняло тот же час — и яхта отправилась бороздить просторы нашей родины.

Я не представитель таможни, пограничной службы или вообще какого-либо государственного органа. Мне, право, все равно, с какой целью суда заходят под иностранным флагом. Мне даже неинтересна экономическая целесообразность данного действия. Но чем больше яхт будут ходить по внутренним водным путям России, тем быстрее будет расти яхтенный рынок и яхтенная инфраструктура. А это уже совсем неплохо. ❀