Юридическая компания «ИНМАР»

690002, Россия, г. Владивосток

ул. Хабаровская, 8

тел.: +7 (4232) 45-75-59

факс.: +7 (4232) 44-60-13

e-mail: office@inmarlegal.com

интернет: www.inmarlegal.com

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТАНКЕРА

Автор: Дейнега А.Г.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Регистрация судна 3

2. Получение лицензии судовой станции 5

3. МКУБирование 6

4. Получение лицензии на перевозку грузов морским транспортом 8

5. Иные документы, необходимые для эксплуатации танкера 10

6. Ограничение эксплуатации морских танкеров 12

7. Сертификация ИСО 14

8. Требования к членам экипажа 15

9. Эксплуатация судна под иностранным флагом 16

10. Заключение 17

1. РЕГИСТРАЦИЯ СУДНА

Порядок регистрации морских судов, в частности танкеров, регулируется нормами Кодекса Торгового Мореплавания и Приказом Минтранса от 29 ноября 2000 года N 145 "Об утверждении Правил регистрации судов и прав на них в морских торговых портах".

Регистрация судов осуществляется службой капитана порта. Регистрация производится на основании заявления правообладателя, стороны договора или уполномоченного им на то лица при наличии у него надлежащим образом оформленной доверенности.

При регистрации судна в государственном судовом реестре предоставляются следующие документы:

- оформленная анкета судового реестра;
- правоустанавливающие документы (договор купли-продажи, договор на постройку судна и другие);
- мерительное свидетельство;
- свидетельство о годности к плаванию;
- классификационное свидетельство;

Это означает, что к моменту регистрации судна все эти документы должны быть изготовлены.

Анкета судового реестра предусматривает в основном технические характеристики судна, кроме того, в анкете указывается о правах и обременениях на судно, идентификационный ИМО и позывной сигнал.

Приказ предусматривает особый порядок регистрации судов в бербоут-чартерном реестре. Регистрация судна осуществляется на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру с приложением необходимых для регистрации документов:

- выписка из реестра судов иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, с указанием собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера, если ипотека или обременение установлены;
- согласие в письменной форме собственника судна и залогодержателя зарегистрированной ипотеки судна или зарегистрированного обременения судна того же характера на перевод судна под Государственный флаг Российской Федерации;
- документ, выданный компетентными властями иностранного государства, в котором судно зарегистрировано непосредственно до смены флага, и подтверждающего, что право плавания под флагом такого государства приостановлено на срок предоставления судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации;
- оригинал и копия бербоут-чартера;
- свидетельство о годности к плаванию;
- мерительное свидетельство;
- сведения об идентификационном номере судна, присвоенном Международной морской организацией;

- документ, подтверждающий, что фрахтователь судна по бербоут-чартеру отвечает требованиям, предъявляемым к собственнику судна в соответствии с пунктом 1 статьи 15 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации;

- решение Министерства транспорта Российской Федерации о временном предоставлении иностранному судну права плавания под Государственным флагом Российской Федерации и об определении названия этого судна.

В соответствии со ст. 16 КТМ право плавания под российским флагом предоставляется с момента регистрации судна в одном из реестров судов Российской Федерации (Государственный судовой реестр, судовая книга и бербоут-чартерный реестр). Таким образом, после проведения регистрации судна в одном из реестров, заявителю будет выдано Свидетельство о праве плавания под флагом Российской Федерации.

Как следует из вышесказанного до регистрации судно должно пройти освидетельствование, получить позывной сигнал, а в случае регистрации в бербоут-чартерном реестре также необходимо собрать перечисленные документы.

2. ПОЛУЧЕНИЕ ЛИЦЕНЗИИ СУДОВОЙ СТАНЦИИ

Порядок выдачи лицензий на судовую станцию регулируется Указанием Первого заместителя Министра Российской Федерации по связи и информатизации от 04.06.2002 № 37-у и положением "О взаимодействии ФГУП "Главный радиочастотный центр" и ФГУП радиочастотных центров федеральных округов по обеспечению регулирования использования радиочастот и радиоэлектронных средств гражданского применения, утвержденным приказом Минсвязи России от 12.11.2001 г. № 226.

В соответствии с указанными документами лицензии судовых станций на морские суда, оформляет и выдает ФГУП "Главный радиочастотный центр" на основании заявок, представляемых судовладельцами через филиалы (отделы) ФГУП радиочастотных центров федеральных округов в субъектах Российской Федерации по местонахождению порта приписки судна или непосредственно через ФГУП радиочастотные центры федеральных округов, когда порт приписки судна и соответствующий ФГУП радиочастотный центр федерального округа находятся на территории одного субъекта Российской Федерации.

ФГУП радиочастотные центры федеральных округов или их филиалы проверяют наличие документов, подтверждающих право на эксплуатацию судна, правильность заполнения всех граф заявки, а также наличие документов, на основании которых ввезено из-за границы или приобретено на территории России судовое радиооборудование, и дают заключение, которое вместе с заявкой направляют в ФГУП "Главный радиочастотный центр". Допускается представление заявки непосредственно в ФГУП "Главный радиочастотный центр". В этом случае судовладелец вместе с заявкой представляет нотариально заверенное свидетельство о праве собственности на судно или другие документы, подтверждающие право на эксплуатацию судна.

Для судов, осуществляющих плавание в международных водах, необходимо внесение записи в Международный список судовых станций. Для этого судовладелец до представления заявки во ФГУП радиочастотный центр федерального округа или его филиал (отдел) должен заключить договор с расчетным органом России SU-04 ГУП "Морсвязьспутник" (адрес: Варшавское шоссе, д. 42, Москва, 115230, тел. 967-18-50, 967-30-07, факс: 967-18-52, 967-18-34) и представить дополнительно к заявке заполненную форму (Форма П9).

Оформленные лицензии судовых станций ФГУП "Главный радиочастотный центр" направляет в филиалы (отделы) ФГУП радиочастотных центров федеральных округов в субъектах Российской Федерации по местонахождению порта приписки судна, которые затем выдают их судовладельцам после оплаты счета, выставленного ФГУП "Главный радиочастотный центр", и счета ФГУП радиочастотного центра соответствующего федерального округа за проведение работ по регистрации РЭС, указанных в лицензии судовой станции.

Лицензия выдается сроком на 3 года. Допускается выдача временной лицензии без состава радиооборудования сроком на 6 месяцев.

3. МКУБирование

Международный кодекс по управлению безопасностью - это стандарт для установления в судоходной компании системы управления безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). Кодекс регламентирован как обязательное требование СОЛАС-74 и был включён в Конвенцию в 1994 г.. Согласно требованиям главы IX Конвенции СОЛАС-74 Кодекс применяется в том числе и к нефтяным танкерам, танкерам - химовозам, газовозам, навалочным судам и грузовым высокоскоростным судам валовой вместимостью 500 и более тонн с 1 июля 1998 г.

Все судоходные компании, которые оперируют судами, совершающими международные рейсы, обязаны разработать и внедрить у себя на производстве системы управления безопасностью (СУБ), соответствующие требованиям МКУБ. Принципы функционирования СУБ применимы к любой судоходной компании независимо от количества судов. Внедрение МКУБ обеспечивает безопасную эксплуатацию судов и безопасную для человека окружающую среду, а также предотвращает аварии и загрязнение моря. СУБ должна быть одобрена правительством государства, под флагом которого судно имеет право плавать.

Как указано выше Постановление Правительства РФ 19 июня 2002 г. N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте" в пункте 4 устанавливает, что лицензионными требованиями и условиями при осуществлении перевозок грузов морским транспортом являются соответствие лицензиата и каждого судна, используемого для перевозок грузов, требованиям МКУБ. Следовательно это означает, что без получения свидетельства о соответствии на судоходную компанию и судно лицензия не будет выдана.

Освидетельствование судов и компании на предмет соответствия требованиям МКУБ производится Российским морским регистром судоходства. Регистром разработаны Правила управления безопасной эксплуатации судов и предотвращением загрязнением. Правила устанавливают общий порядок и условия освидетельствования судов и компании на предмет соответствия МКУБ. Документами подтверждающим выполнение Правил, являются Документ соответствия компании (ДСК) и Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ). СвУБ выдается на каждое судно, а ДСК распространяется только на типы судов, которые были предъявлены к первоначальному освидетельствованию. Допускается возможность выдачи временного ДСК и временного СвУБ, Временное ДСК выдается сроком на 12 месяцев при условии, что существующая в компании система управления безопасностью обеспечивает выполнение обязательных норм и правил и использование кодексов, руководств и стандартов, рекомендованных ИМО, Правительством РФ и Регистром. Временный СвУБ выдается на 6 месяцев в случае появления у компании нового судна или нового типа судна. Условиями выдачи временного СвУБ являются:

- ДСК относится к этому типу судна;
- СУБ, внедренный на судне, включает основные элементы Правил и была проведена до выдачи ДСК;
- капитан и командный состав ознакомлены с СУБ и планируемыми мерами по ее внедрению;
- инструкции, обязательные к применению на данном типе судна, выданы до выхода в рейс;
- утверждены планы внутренних проверок судна на ближайшие 3 месяца;
- относящаяся к СУБу документация выполнена на рабочем языке или языке понятном экипажу.

Объем документации по СУБ, представляемый на одобрение регистру определяется Регистром в соответствии с утвержденным Руководством по сертификации. Требования к документации и порядок сертификации установлен Системой сертификации судоходных компаний на соответствие требованиям МКУБ Д (документ разработанный Минтрансом).

Документацию необходимую для сертификации, как правило разрабатывает специализированная организация, это позволяет более быстро провести освидетельствование. В случае самостоятельной разработки необходимых для сертификации документов, по словам Зайцева В.П., процедура утверждения этих документов Регистром многократно усложняется.

В компании должно быть назначено лицо ответственное за безопасность мореплавания. Данное лицо должно пройти специальные курсы и быть сертифицировано Минтрансом. Назначенное лицо отвечает за то, чтобы все суды были обеспечены всеми ресурсами и поддержкой береговых служб, должен иметь возможность выхода на руководство компании и должен быть доступен для судов.

После подготовки всех документов в Регистр направляются заявки, их представители прибывают в компанию, проверяют систему управления безопасностью и выдают временные ДСК и СвУБ. Временные документы выдаются даже если все формальные требования соблюдены. Это объясняется тем, что система управления безопасностью должна быть надлежащим образом внедрена и начать работу только после этого будут выданы постоянные документы.

4. ПОЛУЧЕНИЕ ЛИЦЕНЗИИ НА ПЕРЕВОЗКУ ГРУЗОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

В соответствии с Законом РФ "О лицензировании отдельных видов деятельности" № 128-ФЗ от 08.08.2001 г. к лицензионным видам деятельности относится перевозка грузов морским транспортом. Лицензирование деятельности по перевозке нефтепродуктов законом не предусмотрена, следовательно, для осуществления деятельности по перевозке нефтепродуктов необходимо получение лицензии на перевозку морским транспортом грузов.

Процедура выдачи лицензии на перевозку морским транспортом грузов регулируется Постановлением Правительства от 19 июня 2002 года N 447 "О лицензировании перевозочной и другой деятельности, осуществляемой на морском транспорте". Данный документ устанавливает перечень документов необходимых для получения лицензии:

а) заявление о предоставлении лицензии;

б) копии учредительных документов и документа,

в) копия свидетельства о постановке соискателя лицензии на учет в налоговом органе;

г) документ, подтверждающий уплату лицензионного сбора за рассмотрение лицензирующим органом заявления о предоставлении лицензии;

д) копия диплома об окончании морского учебного заведения должностного лица, ответственного за перевозки грузов морским транспортом;

е) копии приказа о назначении должностного лица, ответственного за осуществление контроля за соблюдением норм безопасности и предотвращения загрязнения окружающей среды, и дипломов этого должностного лица об окончании морского учебного заведения по специальности "морское судовождение" и на право занятия соответствующей должности командного состава экипажа морского судна;

ж) копии документов, выдаваемых лицензиату и каждому судну в соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью;

з) копии судовых документов - свидетельства о праве плавания под государственным флагом, о праве собственности на судно, о годности к плаванию и классификационного свидетельства. В случае если лицензиат не является собственником судна, представляется копия документа, подтверждающего использование судна на ином законном основании;

и) сведения о дипломировании членов экипажей морских судов.

Также постановлением установлено, что лицензионными требованиями и условиями при осуществлении перевозок грузов морским транспортом являются:

а) выполнение лицензиатом требований международных договоров Российской Федерации и нормативных правовых актов Российской Федерации по обеспечению безопасности мореплавания и предотвращению загрязнения окружающей среды;

б) наличие у лицензиата на праве собственности или на ином законном основании используемых для перевозок грузов судов, имеющих соответствующие судовые документы, выдаваемые органом регистрации судов и органом технического надзора и классификации судов;

в) соответствие лицензиата и каждого судна, используемого для перевозок грузов, требованиям Международного кодекса по управлению безопасностью;

г) наличие у лицензиата должностного лица с высшим профессиональным морским образованием, ответственного за перевозки грузов морским транспортом;

д) наличие у лицензиата должностного лица, ответственного за осуществление контроля за соблюдением норм безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения окружающей среды, имеющего высшее профессиональное морское образование и диплом на право занятия соответствующей должности командного состава экипажа морского судна;

е) укомплектование судов дипломированными членами экипажа в соответствии с международными договорами Российской Федерации и нормативными правовыми актами Российской Федерации в области дипломирования моряков, а также обеспечение лицензиатом практики на судах для их подготовки;

ж) предоставление лицензиатом в лицензирующий орган сведений об изменениях в составе судов, заявленных им для осуществления перевозок грузов морским транспортом, не более чем в 30-дневный срок.

Лицензирование перевозок грузов морским транспортом осуществляется Министерством транспорта Российской Федерации. Срок действия лицензии на осуществление перевозок морским транспортом грузов - 5 лет.

5. ИНЫЕ ДОКУМЕНТЫ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТАНКЕРА

Как следует из требований, предъявляемых к документам, необходимым для лицензирования, судовладелец первоначально кроме документов на соответствие МКУБ, должен подготовить основные судовые документы на судно.

Помимо общих судовых документов, среди специфических документов для танкеров можно назвать

- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью (Свидетельство IOPP) и приложения по форме A и B;
- Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозках вредных жидких веществ наливом – Свидетельство NLS;
- Свидетельство о страховании или иных финансовых гарантиях в отношении гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью;
- Свидетельство TOVALOP, страховое.

Свидетельство IOPP является обязательным судовым документов для всех видов судов, но для танкеров Свидетельство IOPP имеет особое значение в силу специфики перевозимых грузов. Свидетельство выдается на основании Главы I ст. 5 MARPOL. Статья устанавливает, что Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается каждому нефтяному танкеру валовой вместимостью 150 рег.т и более и любому иному судну валовой вместимостью 400 рег.т и более. Конвенция также устанавливает форму свидетельства, а также форму приложений. (Приложение 4). Свидетельство выдается Регистром на основании освидетельствования судна.

Свидетельство NLS является специфическим для танкеров и также выдается на основании MARPOL (Приложение II Правила предотвращения загрязнения вредными жидкими веществами, перевозимыми наливом). Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом выдается после освидетельствования, которое производится Регистром. Первоначальное освидетельствование - перед вводом судна в эксплуатацию или перед первичной выдачей свидетельства, которое включает полный осмотр конструкции, оборудования, систем, устройств, приспособлений и материалов проводится, чтобы удостовериться, что конструкция, оборудование, системы, устройства, приспособления и материалы полностью отвечают применимым к ним требованиям Конвенции.

Необходимость выдачи Свидетельства о страховании и Свидетельства TOVALOP установлена Международной конвенцией о гражданской ответственности за загрязнение моря нефтепродуктами Согласно Конвенции каждое судно, имеющее на борту свыше 2 тысяч тонн нефти, должно иметь сертификат, подтверждающий наличие финансовой гарантии по возможным убыткам от загрязнения нефтью.

Без наличия такого сертификата суда не могут перевозить нефть и нефтепродукты между портами стран, подписавших Конвенцию. Учитывая это, в 1969 году владельцы танкеров заключили между собой добровольное соглашение об ответственности за загрязнение вод нефтью - TOVALOP (Tankers Owners Voluntary Association for Liability for Oil Pollution) Сертификат TOVALOP выдается при страховании в одном из клубов риска загрязнения моря нефтью и нефтепродуктами.

На основании данного сертификата уполномоченным органом договаривающегося государства выдается Свидетельство о страховании, требования к которому и порядок его выдачи установлен статьей VII Конвенции. В РФ выдача Свидетельства регулируется Приказом Минтранс от 25 ноября 2002 года N 147 "Об утверждении Правил выдачи и проверки свидетельств о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности

за ущерб от загрязнения нефтью". В соответствии с данным Приказом свидетельство выдается капитаном порта.

В связи с введением Международного Кодекса по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС), на судне должен быть специалист, отвечающий за охрану судна и имеющий сертификат Минтранса. Сертификат выдается после прохождения курсов в компании, уполномоченной Минтрансом.

С 1 июля 2004 года сертификация по кодексу ОСПС становится обязательной для всех судов. Это означает, что каждое транспортное средство должно иметь соответствующий сертификат, документацию и необходимое дополнительное оборудование, экипаж должен быть обучен и подготовлен. Специализацию в качестве офицера по охране судна смогут получить старшие помощники капитанов, но только в том случае, если они пройдут обучение в образовательных центрах, аккредитованных для этих целей.

Выдача свидетельств на судно возложена на морские администрации, но данное право также делегировано Регистру.

6. ОГРАНИЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ ТАНКЕРОВ

На 50-й чрезвычайной сессии Комитета по защите морской среды, состоявшейся 1-4 декабря 2003 г. в штаб-квартире ИМО в Лондоне, были приняты поправки к Приложению 1 к Конвенции МАРПОЛ 73/78, внесены изменения в правило 13G и внесено новое правило 13H. Суть поправок сводится к новым срокам вывода из эксплуатации однокорпусных танкеров, а также к запрету на транспортировку тяжелых сортов нефти на таких судах.

Пересмотренное правило определяет три категории танкеров:

Категория 1. Танкеры не отвечающие требованиям защитно-расположенных танков изолированного балласта, грузовместимостью 20 т. тонн и более, перевозящие сырую нефть, дизельное топливо, тяжелое топливо или смазочные материалы, а также грузовместимостью 30 т. тонн и более, перевозящий другие нефтепродукты.

Категория 2. Танкеры отвечающие требованиям защитно-расположенным танков изолированного балласта, грузовместимостью 20 т. тонн и более, перевозящие сырую нефть, дизельное топливо, тяжелое топливо или смазочные материалы, а также грузовместимостью 30 т. тонн и более, перевозящий другие нефтепродукты.

Категория 3. Танкеры грузовместимостью 5 т. тонн и более, но менее чем, в категории 1 и 2.

Танкеры должны будут выведены из эксплуатации в соответствии с ниже приведенным графиком:

Категория танкера	**Дата или год вывода из эксплуатации**
Категория 1	5 апреля 2005 г. для судов построенных до 5 апреля 1982 г. 2005 г. для судов построенных после 5 апреля 1982 г.
Категория 2 и Категория 3	5 апреля 2005 г. для судов построенных до 5 апреля 1977 г. 2005 г. для судов построенных после 5 апреля 1997 г. но до января 1978 2006 для судов построенных в 1978 и 1979 г. 2007 для судов построенных в 1980 и 1981 г. 2008 для судов построенных в 1982 г. 2009 для судов построенных в 1983 г. 2010 для судов построенных в 1984 г. или позже

Как дополнительная предупредительная мера ко всем танкерам Категории 1, которые будут находиться в эксплуатации после 2005 г., а также ко всем танкерам Категории 2, которые будут находиться в эксплуатации после 2010 года будет применяться система контроля состояния (СКС), которая предусматривает более строгую проверку качества освидетельствования общего состояния судна.

Суть нового правила 13Н заключается в том, что всем однокорпусным танкерам с 5 апреля 2005 года будет запрещено перевозить тяжелые нефтепродукты (нефть тяжелых сортов).

Изменения в МАРПОЛ 73/78 вступают в действие с 5 апреля 2005 года.

7. СЕРТИФИКАЦИЯ ИСО

Российское законодательство не требует от судовладельцев обязательной сертификации своих услуг по системе ИСО или каким либо иным видам дополнительной сертификации, кроме тех, которые предусмотрены международными документами (МКУБ). Сегодня большинство судоходных компаний стремится сертифицировать свои услуги прежде всего, чтобы быть конкурентно способными на международном рынке услуг.

В Российской Федерации основным лицом производящим сертификацию судоходных компаний является Регистр. Российский Морской Регистр Судоходства проводит сертификацию систем менеджмента качества и управления охраной окружающей среды на соответствие требованиям международных стандартов ИСО серий 9000 и 14000 в различных отраслях промышленности и сферах услуг и прежде всего в сфере судоходства.

8. ТРЕБОВАНИЯ К ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА

Танкеры относятся к типу судов, для работы на которых необходимы специальные сертификаты. Данные сертификаты выдаются капитаном порта, при условии предоставления документов подтверждающих прохождение курсов.

9. ЭКСПЛУАТАЦИЯ СУДНА ПОД ИНОСТРАННЫМ ФЛАГОМ

В соответствии с Постановлением Правительства от 24 мая 2000 года N 404 "О перевозках и буксировке в каботаже судами, плавающими под флагом иностранного государства" буксировка и перевозка грузов в каботаже судами под иностранным флагом возможно только в случае:

- для перевозок и буксировки требуется специализированный флот, отсутствующий в составе судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации

- необходимо обеспечить срочные перевозки и буксировку и отсутствует возможность осуществления этого судами, плавающими под Государственным флагом Российской Федерации.

Следовательно, работа под иностранным флагом в каботаже фактически невозможна.

Если судно планирует работать только в международных перевозках, то здесь неудобство иностранного флага заключается только в завышенных портовых ставках. Поэтому выбор флага будет зависеть от конкретной схемы использования судна.

10. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Безусловно для начала работы на ранке перевозок нефтепродуктов необходимо создать компанию, в уставе которой будет прописано цели ее создания. Какие-либо специальные требования к компании на этапе ее создания отсутствуют. Все требования возникнут на этапе подготовки компании к непосредственной деятельности по перевозкам, это требования к персоналу компании, организации работы компании и самого судна.

Принципиально схема начала работы выглядит следующим образом:

1. Регистрация компании;
2. Приобретение судна или заключение бербоут-чартера;
3. Получение позывного сигнала, мерительного, классификационного свидетельства и свидетельства о годности к плаванию;
4. Регистрация судна в государственном судовом реестре или бербоут-чартерном реестре, получение свидетельства о праве собственности и праве плавания под флагом РФ;
5. Укомплектование судна экипажем в соответствии с международными требованиями.
6. Назначение на должности ответственного за безопасность и ответственного за грузоперевозки морским транспортом.
7. Подача заявления на получение лицензии на судовую станцию;
8. Получение остальных судовых документов в соответствии с международными конвенциями;
9. Начало процедуры мкубирования, получение временных ДСК и СвУБ;
10. Получение лицензии на грузовые перевозки морским транспортом.

В случае приобретения танкера в собственность необходимо учитывать новые требования ИМО касательно вывода из эксплуатации устаревших танкеров.

В случае использования судна по бербоут-чартеру необходимо будет выполнить те же мероприятия, что и в случае приобретения судна в собственность, за исключением того в капитании порта будет выдано только Свидетельство о праве плавания под российским флагом. При бербоутной схеме судно будет ходить под российским флагом, а значит будет подчиняться российским законам, следовательно все формальные требования (лицензирование, освидетельствование, мкубирование, требования к экипажу) должны соблюдаться, как если бы судно находилось в собственности российской компании.

Существует также разница в таможенном оформлении судов, а именно при приобретении судна в собственность при его ввозе на территорию РФ будет использоваться режим "выпуск для внутреннего потребления" (статьи 163 и 164 ТК РФ). Режим предполагает уплату таможенных пошлин (5% пошлины от таможенной стоимости товара и 18% НДС).

В случае завода судна по бербоут-чартеру будет использоваться режим "временный ввоз". Режим временного ввоза товаров на территорию РФ регулируется соответствующими положениями Таможенного кодекса (ст. 209-214) и Приказом ГТК от 08.10.2002 г. № 1067 "Об утверждении Положения о таможенном режиме временного ввоза (вывоза) товаров".

Размер таможенных платежей взимаемых при данном режиме будет зависеть от того, как будет использоваться судно. При использовании судна исключительно в международных перевозках предусмотрено полное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов. Если же судно будет совершать и каботажные рейсы, то будут взиматься периодические (ежемесячные) таможенные платежи в размере 3% от суммы таможенных пошлин и налогов, которая подлежала бы уплате, если бы товар был выпущен для свободного обращения.

Существует вариант использования судна, который на первоначальном этапе позволяет уйти от необходимости прохождения сложной процедуры лицензирования. Смысл заключается в передаче судна в оперативное управление компании-оператору, которая уже имеет лицензию на перевозку грузов морским транспортом, прошла процедуру освидетельствования на соответствие МКУБ. Компания-оператор занимается вопросами технического менеджмента, крюинга, отслеживает работу судна, вопросы коммерческой эксплуатации судна остаются за фактическим владельцем судна (Собственником).

Учитывая, что такая компания-оператор уже имеет лицензию на перевозку грузов необходимо только, чтобы в будущем договоры на перевозку заключались от ее имени. Формы введения судна в управление компании - оператора могут быть самыми различными, это может быть договор судового менеджмента, а может быть и договор совместной деятельности.