

Правовой пробел в лицензировании деятельности по перевозке пассажиров морским транспортом

Рыбопромысловая деятельность представляет собой комплексный производственный процесс, в который вовлечены не только собственно рыбодобывающие суда, но и иные вспомогательные судна рыбопромыслового флота – транспортные рефрижераторы, бункеровщики и т.д.

Так, по роду деятельности к судовладельцам рефрижераторных судов, осуществляющих перевозку мороженой рыбопродукции от рыбодобывающих судов, периодически обращаются фрахтователи с просьбой перевезти их работников на принадлежащие им рыбодобывающие суда, находящиеся в море.

Помимо этого, судовладельцы вынуждены осуществлять транспортировку инспекторов ГМИ, которые осуществляют государственный контроль за перегрузкой рыбопродукции.

Обращение фрахтователей с просьбой о транспортировке их работников на суда, находящиеся в районах промысла, и соответственно доставка из района промысла в порт, основано на производственной необходимости замены их членов экипажей в море. Другие альтернативные виды транспортировки моряков в районы промысла на сегодняшний день отсутствуют.

Однако, действующее законодательство и практика его применения судами и государственными органами, исходят из невозможности осуществления такой деятельности без лицензии на перевозку пассажиров морским транспортом.

Так, в соответствии с п. 20 ст. 12 Федерального закона от 04.05.2011 N 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» деятельность по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров подлежит лицензированию.

В соответствии с пп. «д» п. 6 Положения о лицензировании перевозок морским транспортом пассажиров, утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 2006 г. N 490 для получения лицензии на перевозку пассажиров необходимо предоставление пассажирского свидетельства (отметим, что в Положении о лицензировании деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 06.03.2012 года №193, не вступившем в силу на данный момент, – пп. «ж» п. 7, указано такое же требование о предоставлении помимо прочих документов пассажирского свидетельства).

Судовладельцы грузовых и рефрижераторных судов согласны и готовы получать лицензии на перевозку пассажиров морским транспортом, однако, сталкиваются с невозможностью получения такой лицензии в силу следующего.

Правило 2f части А Главы I Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74) предусматривает, что пассажирское судно — это судно, перевозящее более 12 пассажиров.

Правило 2g той же части Конвенции предусматривает, что судно, не являющееся пассажирским, признается грузовым судном.

Таким образом, судно, перевозящее менее 12 пассажиров, не является пассажирским и не может иметь пассажирское свидетельство.

В свою очередь, ВАС РФ сделал следующий вывод - согласно статье 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 года каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, эффективно осуществляет свою юрисдикцию и контроль в административных, технических и социальных вопросах.

Таким образом, помимо исполнения норм международного морского права Российская Федерация вправе регулировать отношения, возникающие из торгового мореплавания, осуществляемого судами, плавающими под ее флагом, в том числе устанавливать требования и условия лицензируемых видов деятельности, направленные на обеспечение безопасности жизни и здоровья граждан.

Следовательно, требования российского законодательства в сфере лицензирования морских перевозок пассажиров, установленные Законом и Положением, не противоречат нормам Конвенции и международного морского права, а **значит, наличие пассажирского свидетельства для получения лицензии на право перевозки пассажиров морским транспортом является обязательным** (Постановление Президиума ВАС РФ от 09.12.2010 N 8501/10).

В результате добросовестные судовладельцы грузовых и рефрижераторных судов сталкиваются с невозможностью получения необходимой лицензии в силу того, что пассажирское свидетельство является необходимым документом для получения такой лицензии. Однако, исходя из буквального толкования Правила 2f части А Главы I Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (SOLAS-74) судно может перевозить 12 пассажиров и не являться пассажирским.

В ряде случаев Органы Госморречнадзора привлекают судовладельцев к административной ответственности за перевозку пассажиров без соответствующей лицензии.

В итоге, из-за невозможности получения такой лицензии судовладельцы грузовых и рефрижераторных судов, равно как и судовладельцы рыбодобывающих судов, которым необходима доставка моряков на суда, оказываются в ситуации, в которой правовой пробел делает невозможным осуществление коммерческой деятельности без нарушения законодательства.

Для разрешения данной проблемы полагаем необходимым внести в Положение о лицензировании перевозок морским транспортом пассажиров изменений, указывающих, что пассажирское свидетельство предоставляется только пассажирскими судами, в то время как грузовые суда могут получить лицензию без предъявления пассажирского свидетельства. Либо такие положения необходимо закрепить в Федеральном законе «О лицензировании отдельных видов деятельности».

Юрист ЗАО «Юридическая компания «ИНМАР»
Павел Фигуров