

## КОММЕРЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПРОГУЛОЧНОЙ ЯХТЫ

В мае 2005 года перед специалистами Международной юридической службы был поставлен вопрос о необходимости специальной регистрации или перерегистрации яхты, а также о необходимости получения каких-либо специальных или дополнительных судовых сертификатов **в связи с планируемой коммерческой эксплуатацией Яхты**, зарегистрированной под флагом Белиза как «некоммерческая прогулочная яхта».

Под «**коммерческой эксплуатацией**» здесь, как, впрочем, и в международной практике в целом, понимается пребывание на борту Яхты пассажиров, которые не являются членами семьи/друзьями/гостями собственника яхты и оплатили свое пребывание на базе повременной ставки или по факту перехода Яхты из пункта А в пункт Б. Организацию перехода/прогулки/круиза осуществляет собственник/оператор Яхты, в т.ч. непосредственно управление Яхтой осуществляется нанятой им командой.

### **В процессе исследования данного вопроса были использованы:**

- международные Договора и Конвенции, являющиеся инструментарием проверок инспекторов Государственного портового контроля, действующих в рамках Парижского меморандума о взаимопонимании (PMOU; ст. 2) и Меморандума о взаимопонимании Черноморского региона (BSMOU; ст. 2).
- действующее законодательство Украины (КТМ Украины, Постановление КМУ от 12.10.00 №1544 «О портовых сборах» и другие);

### **Также в рамках этого исследования были разосланы запросы и использованы материалы, предоставленные:**

- Морской администрацией Белиза (International Merchant Marine Registry of Belize; **IMMARBE**);
- Морской администрацией Панама;
- Секретариатом PMOU;
- Секретариатом BSOU;
- Бюро Веритас;
- Капитаном Одесского морского торгового порта;
- зарубежными контрагентами Международной юридической службы, имеющими практический опыт в данной сфере бизнеса.

Контроль судовых документов/сертификатов осуществляют главным образом:

1. Морская администрация государства флага, в данном случае **IMMARBE**:
  - a. Непосредственно при издании/переиздании,
  - b. Опосредовано через уполномоченное Классификационное общество, в данном случае Бюро Веритас (BV).
2. Администрации портов захода судна:
  - a. Непосредственно при оформлении прихода/отхода судна;
  - b. Опосредовануо через службу **Портнадзора (Port State Control, PSC)** при проведении проверок судна после прихода, перед отходом либо во время стоянки у причала.

**Бюро Веритас** по нашему запросу сообщило, что никаких собственных специальных норм и правил, касающихся яхт, используемых в коммерческих целях, не имеет. При выставлении рекомендаций/требований Судовладельцу, а также при выдаче судовых Сертификатов BV руководствуется:

- требованиями Морской администрации государства флага судна;
- требованиями международных Договоров и Конвенций;
- собственными нормами и правилами, дифференцирующими суда по техническим критериям: тип судна, размерения, мощность силовой установки и т.д. (в частности: «Правила Классификации и Сертификации Яхт» <BV Yacht Rules>).

Секретариат Парижского меморандума и Секретариат Черноморского меморандума по нашему запросу сообщили, что никаких специальных требований к яхтам, используемым в коммерческих целях, PMOU и BSMOU не имеют. При проверках судна инспектора **Портнадзора (PSC)** будут руководствоваться требованиями Морской администрации государства флага судна (в данном случае IMMARBE) и общими требованиями международных Договоров и Конвенций, являющихся их инструментарием в соответствии с Меморандумами.

*Таким образом, необходимо определиться по двум позициям:*

1. **Какие требования предъявляет IMMARBE к яхтам, перевозящим коммерческих пассажиров, т.е. используемым в коммерческих целях.**
2. **Какие международные Договора и Конвенции, и в каком объеме, распространяют свое действие на рассматриваемую яхту.**

1.

IMMARBE, орган выполняющий функции Морской администрации Белиза, сообщил по нашему запросу, что Яхта может быть постоянно зарегистрирована в Белизе как:

- «Прогулочное судно (яхта) не коммерческое» (Pleasure Craft (Yacht) Non-Commercial), без учета льгот по тарификации, поскольку они распространяются на подобные суда длиной до 25 м.; *либо*
- «Прогулочное судно (коммерческая яхта)» (Pleasure Craft (Commercial Yacht)), в случае использования данной яхты в коммерческих целях.

**В соответствии с требованиями IMMARBE, в случае коммерческой эксплуатации Яхты, будет необходимо:**

1. Издать регистрационные сертификаты, соответствующие данному статусу.
2. Кроме Судового патента (Patent of Navigation) и Лицензии судовой радиостанции (Ship Station License) необходимо будет получить Сертификат минимального безопасного состава экипажа (Minimum Safe Manning Certificate), определяющий состав команды (по должностям), без которого Яхта не сможет выходить в море.
3. Все члены команды (как минимум, указанные в Сертификате минимального безопасного состава экипажа) должны будут иметь Рабочие дипломы (Certificates of Competence), в соответствии с Конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ) 78/95 (STCW 78/95).

4. Все судовые офицеры (Капитан, помощники, механики) должны будут получить Подтверждение (Endorsement) своего Рабочего диплома, изданное IMMARBE. В соответствии с изменениями к Конвенции ПДНВ 78/95, начиная с 2001 года, все судовые офицеры должны получать Подтверждение своего Рабочего диплома как в стране проживания (native country), так и в стране флага судна. Украина входит в перечень стран, рабочие дипломы которых признаются странами-участниками Конвенции на документальном уровне. Т.е. система образования и дипломирования моряков в Украине признана соответствующей мировым стандартам, и при подтверждении рабочего диплома украинского моряка не требуется проходить дополнительного обучения и/или сдавать дополнительные экзамены/тесты. Предоставленные документы для переподтверждения (диплом об образовании, рабочий диплом, подтверждение рабочего диплома в стране проживания, медицинский сертификат) проверяются только на подлинность и соответствие уровня подготовки занимаемой должности и судну.
5. Дополнительно Яхта должна будет иметь:
  - a. международный Сертификат грузовой марки (International Load Line Certificate), изданный в соответствии с Конвенцией о грузовой марке 1966 г.; и
  - b. Сертификат безопасности неконвенционного пассажирского судна (Non-Convention Passenger Ship Certificate), изданный в соответствии Конвенцией Об охране жизни человека на море (SOLAS) 1974 г., с изменениями и дополнениями.Оба указанных сертификата издаются BV либо иным уполномоченным Классификационным обществом от имени Морской администрации Белиза.

Кроме того, для сравнения, нами был послан запрос в Морскую администрацию Панамы для выяснения требований, предъявляемым к коммерческим яхтам в этой юрисдикции, и их сравнения с требованиями IMMARBE. Международная юридическая служба давно и успешно регистрирует прогулочные некоммерческие яхты под флагом Панамы, и нам было интересно такое сравнение. Оказалось, что требования Морской администрации Панамы еще более жесткие и сложные в выполнении.

## 2.

Перечень международных Договоров и Конвенций, являющихся инструментарием проверок инспекторов Портнадзора (PSC), действующих в рамках Парижского меморандума о взаимопонимании (PMOU) и Меморандума о взаимопонимании Черноморского региона (BSMOU), с указанием сферы их применения и оценки их применимости к рассматриваемой яхте, приведен в нижеследующей таблице.

Наименование Международной Конвенции, англ.	Наименование Международной Конвенции, рус.	Сфера применения	Распространение на данную яхту	
			ком. эксплуат.	неком. эксплуат.
on Load Lines, 1966 (LOAD LINES 66)	О грузовой марке	К судам, совершающим международные рейсы, за исключением: военных кораблей; судов до 24 м в длину; <b>прогулочных яхт, не занимающихся коммерческой деятельностью</b> ; рыболовецких судов	ДА	НЕТ
for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74)	Об охране жизни человека на море	К судам, совершающим международные рейсы, за исключением: военных кораблей и транспортов; грузовых судов GRT до 500 рег.т.; судов, не имеющих механических средств движения; деревянных судов примитивной конструкции; <b>прогулочных яхт, не занимающихся коммерческими перевозками</b> ; рыболовецких судов	ДА	НЕТ
for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, (MARPOL 73/78)	О предотвращении загрязнения с судов	Не применяется к военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству и используемым для государственных некоммерческих целей	ДА	ДА
on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 78/95)	О подготовке и дипломировании моряков и несении вахты	К морякам, работающим на морских судах, за исключением военных и государственных некоммерческих судов, рыболовных судах, <b>прогулочных яхтах, не занимающихся коммерческими перевозками</b> , деревянных судах примитивной конструкции	ДА	НЕТ
Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREG 72)	Конвенция о международных правилах предотвращения столкновений судов на море	Ко всем судам в открытом море и соединенных с ним водах, по которым могут ходить морские суда	ДА	ДА
on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 69)	По обмеру судов	К судам, совершающим международные рейсы, за исключением: военных кораблей и судов до 24 м в длину	ДА	ДА
Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147) (ILO 147)	Конвенция о минимальных стандартах на торговых судах	К любым судам, используемым в коммерческих целях	ДА	НЕТ
on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992	О гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью	К судам, предназначенным для перевозки нефти наливом в качестве груза	НЕТ	НЕТ

Необходимо отметить, что указанные Конвенции, являясь инструментами при проведении инспекции судна, определяют предмет проверки. Статус «неконвенционного судна», т.е. судна, на которое не распространяется действие той либо иной конвенции, не исключает возможность проверки судна Инспектором Портнадзора (PSC). Более того, в соответствии с п.2.4 Парижского меморандума, суда неконвенционного размера не должны быть в более выгодном положении по отношению к конвенционным судам. Для таких судов определен особый порядок проверок (раздел 3, Приложения 1 Меморандума).

Черноморский Меморандум (п.2.5) также отдельно определяет процедуру проверки судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (Приложение 3 Меморандума).

С этими положениями «перекликается» обязанность получения Сертификата безопасности неконвенционного пассажирского судна, указанного нами выше.

В заключение необходимо отметить, что рассматриваемые изменения статуса Яхты наверняка повлекут определенные изменения и в порядке ее эксплуатации.

Так, например, если Яхта будет заходить в украинский яхт-клуб, расположенный на территории морского порта с целью посадки/высадки пассажиров, то возникнет обязанность по уплате портовых сборов (Примечание 3 к п. 1 Постановления КМУ «О портовых сборах»).

При этом Яхта получит возможность перемещаться по акватории порта, швартоваться и принимать пассажиров у портовых пассажирских причалов (вне яхт-клуба).

© **Николай Мельников, Партнер**  
«Международная Юридическая Служба»  
Киев – Одесса - Николаев  
[www.murs.com.ua](http://www.murs.com.ua)