



**GRATA**  
INTERNATIONAL

Local Knowledge  
for Global Business

[www.gratanet.com](http://www.gratanet.com)

# Доверяй, но проверяй.

## Как иностранный собственник может лишиться судна из-за действий или бездействия российского арендатора.

Одним из возможных способов эксплуатации иностранного теплохода в пределах Российской Федерации является его сдача в бербоут-чартер (аренду) российскому фрахтователю (арендатору). Для достижения указанной цели судно в пределах срока действия бербоут-чартера регистрируется в бербоут-чартерном реестре одного из морских портов России с предоставлением права плавания под российским флагом, в таможенный орган российским арендатором подается таможенная декларация с причитающимся пакетом документов для оформления таможенной процедуры «временный ввоз». Большинство российских фрахтователей, помещающих иностранные суда под таможенную процедуру «временный ввоз» на основании регистрации в бербоут-чартерном реестре, используют льготу, предусмотренную решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 №331, представляющую из себя освобождение от уплаты таможенных платежей (таможенная пошлина и ввозной НДС) при условии эксплуатации судна в международных перевозках. После завершения вышеперечисленных действий иностранное судно получает определенные привилегии, например, имеет право длительного нахождения на территории ЕАЭС, может осуществлять различные типы ремонтов (за исключением капитального и модернизации), допускается эксплуатация во внутренних водных путях и другое. Казалось бы, идеальный и очень удобный способ эксплуатации судна российским арендатором с минимальными затратами на обязательные платежи. Все бы ничего, но такая «сказка» для российского фрахтователя, может быть омрачена сущим кошмаром для иностранного собственника судна, порой даже не подозревающего о катастрофических последствиях сдачи судна в бербоут-чартер российскому лицу.

Не так давно в г. Ростов-на-Дону существовала судоходная компания, которая как раз-таки использовала вышеуказанную схему эксплуатации судов, своевременно платила налоги, заработную плату, арендные платежи, была на хорошем счету у многих контрагентов и государственных органов.

Однако, при внезапной смене менеджмента состояние дел существенно ухудшилось, начались задержки заработной платы персоналу и арендных платежей. Во временной эксплуатации данной компании находилось два судна, принадлежащих абсолютно разным иностранным собственникам. В 2017 г. собственником первого теплохода было принято решение о досрочном расторжении договора бербоут-чартера и возврате судна для самостоятельной эксплуатации. Судно было исключено из бербоут-чартерного реестра российского морского порта, восстановлена регистрация под иностранным флагом, сменен экипаж. С этого момента судно перестало пользоваться вышеперечисленными привилегиями и перешло в статус иностранного транспортного средства международной перевозки, в отношении которого установлены запреты и ограничения, предусмотренные главой 38 Таможенного кодекса ЕАЭС. После, судно неоднократно ввозилось на территорию РФ в качестве иностранного транспортного средства международной перевозки. Летом 2018 г. во время осуществления очередного международного рейса неожиданно для собственника судна теплоход был арестован таможенными органами РФ.

Как стало известно позднее, таможей против российского экс-арендатора судна было возбуждено дело об административном правонарушении за нарушение условий процедуры временного ввоза в виде передачи теплохода иному лицу без разрешения таможенного органа.

Действительно, таможенное законодательство таможенного союза и действующее таможенное законодательство ЕАЭС при помещении под таможенную процедуру временного ввоза устанавливает определенные запреты и ограничения, нарушение которых является основанием для уплаты условно начисленных таможенных платежей (в связи с применением указанной выше льготы), возбуждения дела об административном правонарушении,

предусмотренного статьей 16.19 КоАП РФ.

Однако, «иным» лицом являлась известная изначально таможене компания-собственник судна, которая была и есть собственник теплохода.

Начиная с момента передачи, судно превратилось исключительно в иностранное транспортное средство международной перевозки и осуществляла рейсы из России исключительно в порядке главы 38 ТК ЕАЭС с имеющимися запретами и ограничениями (ограниченный срок пребывания на территории ЕАЭС, запрет на каботаж, прохождение внутренних водных путей). Безусловно, иностранный собственник не имел абсолютно никаких корыстных умыслов по использованию данной процедуры, более того, компания даже и не подозревала о ее существовании, поскольку в 2018 г. судно многократно заходило в РФ как иностранное ТСМП и таможенные органы оформляли его в качестве такового, устанавливая сроки его вывоза в соответствии со статьей 274 ТК ЕАЭС (при процедуре временного ввоза время нахождения судна для начала/завершения рейса на территории РФ не ограничено). Однако, после наложения на судно ареста таможенной иностранной компании стало известно, что экс-арендатор судна не завершил таможенную процедуру временный ввоз (допуск) путем помещения судна под таможенную процедуру реэкспорт.

Проблема большинства дел об административных правонарушениях, возбужденных таможенной по ст.16.19 КоАП РФ заключается в том, что собственник судна полностью лишен возможности участвовать в деле, а именно знакомиться с материалами дела, заявлять ходатайства и отводы, оспаривать вынесенные акты и определения. Производство по делу по первому примеру неоднократно затягивалось и откладывалось под различными предложениями. Лишь спустя семь месяцев суд первой инстанции вынес шокирующее, в первую очередь для собственника, решение в виде конфискации судна, арендатору был назначен штраф в размере стоимости судна.

Спустя пять месяцев вышестоящий суд по жалобе арендатора отменил санкцию в виде конфискации, снизил арендатору в два раза штраф и постановил вернуть судно иностранному собственнику.

Однако, к этому моменту затраты собственника арендованного судна на его содержание и убытки от отсутствия коммерческой эксплуатации превысили полмиллиона долларов США, судно было лишено класса, что привело к его задержанию государственным портовым контролем.

Невзирая на вступившее в законную силу решение суда о возврате судна, таможенные органы всяческими «законными» способами стремились удержать судно, затягивая процесс декларирования, отказывали в принятии декларации на выход судна. Все эти действия привели к тому, что судно впоследствии было задержано и вновь арестовано таможенной, но теперь уже по статье 78 Федерального закона «О таможенном регулировании в Российской Федерации» №289-ФЗ от 03.08.2018 г. за неуплаченные, опять же российским арендатором, таможенные платежи. Таможенной уже подан иск об обращении взыскания на судно, при этом стоит в очередной раз отметить, что таможня просит взыскать неуплаченные таможенные платежи, проценты и пени, начисленные российскому арендатору за счет судна принадлежащего иностранной компании.

Во втором случае, ситуация практически аналогичная, за исключением того, что российский арендатор не завершил в срок таможенную процедуру «временный ввоз» путем помещения объекта под таможенную процедуру «реэкспорт». Однако, к моменту истечения срока таможенной процедуры судно находилось в иностранном порту уже более года в связи со снятием класса, не мореходности и наличием запрета на выход со стороны капитана порта. Собственник не мог вывезти судно, но активно решал возникшие проблемы с классификационным обществом и местными властями. Невзирая на это, судно было арестовано российской таможенной через несколько дней после истечения срока действия таможенной процедуры, против российского арендатора возбуждено дело об административном правонарушении по части 3 статьи 16.19 КоАП РФ. Собственник судна узнал о наличии ареста и инициированном деле об административном правонарушении уже после вынесения решения о назначении арендатору штрафа в размере 50 000 рублей и назначении дополнительного наказания в виде конфискации судна.

Вышестоящим судом по жалобе арендатора решение в части конфискации все же было отменено, но спустя некоторое время уже при транспортировке судна по территории России оно было вновь арестовано, однако уже в рамках уголовного дела, возбужденного по статье 194 УК РФ против менеджмента арендатора по факту уклонения от уплаты таможенных платежей, начисленных в связи с не завершением в срок таможенной процедуры «временный ввоз». На момент ареста судна и по настоящий момент иностранный собственник понес расходы и убытки, превышающие стоимость самого объекта.

В обоих случаях все, что нужно было сделать российскому арендатору – это одновременно с передачей судов обратно собственникам подать таможенную декларацию о помещении судов под таможенную процедуру «резкспорт». Однако, этого сделано не было. Как итог, российский арендатор «испарился», собственникам причинены баснословные убытки и ущерб, более того, они рискуют потерять свою собственность.

Но больше всего в описанных выше ситуациях поражает позиция нашего государства в лице правоохранительных органов и судов. Действительно, у нас очень строгая ответственность за совершение правонарушений в сфере таможенного дела. Но ведь оба случая явно неординарные ситуации – в первом, якобы не получена формальная бумага с согласием таможенного органа на возврат иностранного судна обратно собственнику. Во втором случае собственник судна физически не мог вывезти объект по причине снятия класса и наличия запрета на выход со стороны капитана порта, о чем уведомлялась таможня. Судно больше года простояло в отстое, в рамках «любезно» предоставленной таможенной процедуры не эксплуатировалось. Вопрос, кому и какой из приведенных в настоящей статье примеров причинен ущерб? Насколько совершенные действия соразмерны назначенным наказаниям и тяжбам, которые преодолевают собственники? Это явно не стоит в одном ряду с контрабандой контрафактной продукции, оружия или наркотиков, незаконным перемещением денег через границу, да и наказания за перечисленное в разы мягче. А что из всего этого имеют иностранные собственники – только лишь потерянное время, деньги, здоровье, многомиллионные требования таможни к ним вместо арендатора и более чем высокий риск потери судов.

Осуществляя экономическую деятельность в любом государстве, иностранец, в первую очередь надеется на благоприятный инвестиционный климат, одним из ключевых моментов которого является отсутствие запутанных бюрократических проволочек, сложного и сурового законодательства, давления со стороны государственных органов. Киотская Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур требует высокой степени упрощения и гармонизации таможенных процедур и практики, что является важнейшей целью Совета таможенного сотрудничества, и тем самым вносит значительный вклад в облегчение международной торговли. Вместе с тем, при незначительных допущенных «нарушениях» арендатора, дискуссия о наличии которых остается открытой, и наличии равнозначных упущений и ошибок со стороны таможенных органов (к слову, оставленных безнаказанными), страдает именно иностранный собственник, соответственно, чаша весов с государством с одной стороны многократно перевешивает чашу весов иностранного собственника с другой, ставя стороны в изначально неравное положение.

Таким образом, подводя итог вышесказанному, иностранным собственникам при передаче судов российскому арендатору необходимо быть предельно осторожными, проверять и контролировать каждый шаг и действие арендатора по соблюдению таможенного законодательства, глубоко задумываться и реагировать на бездействие контрагента, и все же несколько раз задуматься о том, стоит ли вообще каким-либо образом связывать себя с российской таможней.

**Андрей Лопатин,**

**юрист морской практики GRATA International Ростов-на-Дону**

e-mail: [rostov@gratanet.com](mailto:rostov@gratanet.com), [www.gratanet.com](http://www.gratanet.com)

[Скачать статью →](#)

## Отрасли

[ТРАНСПОРТ](#)

## Регионы

[РОССИЯ](#)

