

Андрей Фоминцев,
капитан яхты
«Благовест»

Формальности в круизинге

Статья девятая из цикла
«Школа практического
яхтинга»

К сожалению, а может быть к счастью, современный мир разделен на страны и государства, и, как это ни печально, круизеру приходится постоянно иметь дело с этой реальностью.

Европейцам и американцам приходится проще, поскольку для них существует безвизовый режим въезда во многие страны. Российский же гражданин, который отправился в дальнее парусное путешествие, будет в этих случаях испытывать немалые сложности. Эта статья о том, как свести их к минимуму.

Заграничный паспорт или паспорт моряка

Для неискушенных спешу пояснить, что паспорт моряка – это документ, который приписывает человека к определенному судну. Выдается он портовыми властями и, безусловно, валиден для коммерческих судов, для яхт же, как оказалось, тут все зависит от страны и обстоятельств.

За наше пятилетнее кругосветное плавание мы смогли проверить, как действуют и тот, и другой документ. Например, в Португалии мы официально жили много месяцев, зарегистрировавшись по паспорту моряка в портовой администрации и иммиграции.

На Кипре, пока ждали наши новые загранпаспорта из России, также проживали по паспортам моряков. В некоторых странах Карибского моря и на островах Океании, там, где визы можно купить по прибытии, не было разницы, какой паспорт предъявлять. В некоторых странах чиновники не признавали паспорт моряка, но, когда им говорили, что это не просто яхта, а кругосветная или участница научно-исследовательской парусной экспедиции, тогда все шло как по маслу. По нашему опыту, полезно иметь оба паспорта. Если вам вдруг понадобится отослать загранпаспорт в Россию для получения визы в какую-либо из стран, у вас на руках останется почти равноправный документ, с которым вы сможете спокойно продолжать путь.

Нет правил без исключений

Еще одна сложность круизера – большое количество стран, в которые он попадает последовательно, потому вынужден брать визы не в своем родном отечестве, а в чужом государстве. А во многих странах существует почти железное правило, которое запрещает нерезиденту страны брать визу в консульстве иного государства. Как решить это противоречие?

«Абдула, таможня дает добро».
Из фильма «Белое солнце пустыни»

По нашему опыту, всегда можно как-то выйти из этого положения. Деньги и авторитет тут не помогут, нужно запастись терпением и взять на вооружение испытанные приемы, поскольку вы вступаете во взаимодействие с отлаженной бюрократической машиной государства. Главное – иметь правильно составленные бумаги, рекомендации, личное обаяние и время. Если даже вы путешествуете сами от себя, не бойтесь представляться участником какой-либо самой что ни на есть официальной экспедиции. Поскольку, если вдуматься, ваша миссия как кругосветчика уже величественна, так что никакого обмана тут нет. Смело составляйте бумагу от имени кругосветной экспедиции с культурными и исследовательскими целями и излагайте в ней свои просьбы. Заверьте бумагу вашей судовой печатью, если она есть, и приложите какие-нибудь рекомендации, вырезки из газет или любые другие серьезные бумаги. Может быть, на них и не посмотрят, но определенное влияние они могут оказать. Вообще такие акции очень редки, и портовые и иммигрантские власти, несомненно, проявят к вам повышенный интерес. Если на официальной встрече вы будете источать обаяние, то результат окажется положительным. У нас был подобный опыт в бразильском консульстве в Англии и консульстве Испании на Кипре.

Взаимодействие с консульскими службами

Возможно, круизеру помогут наши консульские или посольские службы. Очень часто они идут навстречу путешественникам всех рангов, в том числе и типа нашей команды – участницы ралли Париж–Дакар или одиноких частных хич-хакеров, полуголодных и оборванных. Там в основном работают хорошие люди, которые готовы отнестись к путешественникам по-человечески. В конце концов, это их прямая обязанность – помогать российским гражданам. Они могут составить письмо поддержки или позвонить в нужное вам консульство.

Хотя встречаются и очень равнодушные, формально настроенные чиновники, но таких, к счастью, меньшинство.

По приезде в страну можно позвонить в консульские или посольские службы, рас-

сказать о своей миссии и договориться о личной встрече, если не с послом, то хотя бы с консулом. Во всяком случае вам дадут адреса местных русских, и среди них могут оказаться очень полезные контакты.

Строгости пограничных служб

Жившие долгие годы за «железным занавесом» наши люди часто думают, что во всем мире пограничники и таможенники держат всех прибывающих и убывающих в ежовых рукавицах. Это не так. Только в нашей стране в 1999 и 2002 гг., прежде чем выпустить нас за рубеж, мы были остановлены и вынуждены давать объяснения, почему не шли строго по фарватеру в пограничной зоне, а лавировались, как, впрочем, и подбавляет парусному судну. В конце концов, нас все же оштрафовали за какие-то пустяковые нарушения.

Такую же строгость мы видели только у берегов Австралии в проливе Торреса. Там тоже существует тотальный контроль, всем яхтам строго предписывается заходить лишь в те порты, где оборудованы посты таможи, а сам приход фиксируется пролетающими самолетами таможи. По словам наших знакомых путешественников, доходит до абсурда. Даже те, кто терпит бедствие и не имеет на борту топлива, чтобы дотянуть до соседнего порта, не имеют права воспользоваться ближайшей гаванью. В последнее время в этом регионе и в расположенной рядом Новой Зеландии таможенные правила с каждым годом становятся еще более строгими.

Довольно строго контролируется побережье Балтийского и Северного морей. Здесь тоже «барражируют» катера пограничников и полиции, а при швартовке яхты к свободному причалу может подъехать машина иммиграционной полиции и проверить документы.

В Англии более-менее строгий контроль существует только на Темзе около Лондона. По южному побережью практически никакого контроля нет, а в городе Фалмут на юго-западе Англии таможня пришла проверить наше судно только спустя четыре месяца нашего пребывания там и при этом не стала спускаться к нам на борт и смотреть документы, а просто поинтересовалась, сколько нас и нет ли у нас домашних животных.

Сразу же за Бискайским заливом в Испании и Португалии, а также в Средиземном море отношение к контролю меняется. Здесь самому нужно приложить усилие, чтобы найти пункты таможи и иммиграции

для регистрации. У берегов путешественников морская полиция контролирует, но их функция — это в основном борьба с наркотрафиком и лицензирование рыболовства. Дело в том, что в этих районах яхтсмены весьма активны, и контролировать, кто куда плывет, совершенно невозможно.

Во многих государствах Карибского региона ситуация еще более простая: там виза для россиян покупается при входе в территориальные воды, и ее наличие практически никак не контролируется. Многие маленькие островные государства живут за счет туризма, потому и пограничный контроль лоялен. На островах Тихого океана, в Индонезии, Малайзии и Таиланде примерно такая же ситуация. Портов захода в этом регионе мало, а количество островов, гаваней и пляжей огромно. Множество и яхт и катеров.

Арабы любят деньги, потому сразу же к вам будут приставать всевозможные агенты, которые за оформление документов запросят сумму, в три-четыре раза большую их реальной стоимости. Если вы сами побежите по портовым инстанциям, что оказывается совсем несложно, сможете сэкономить сотню-другую евро. Но в ряде мест требуется все оформлять через агента, и тогда, хочешь не хочешь, а придется платить агентские.

Стоимость оформления необходимых документов – от нуля до тысячи долларов. Максимальна она в Австралии, в Коста-Рике – около 600 долл. В среднем же приходится платить от 50 до 200 долл., так что круизер должен закладывать примерно такие суммы в свой бюджет. Иногда приходится платить за визу, а портовые и таможенные сборы отсутствуют, иногда вносишь плату за все это сразу. Часто платят за вход в порт, а выход из него бесплатный, возможны и иные варианты. В последнее время стоимость этих услуг имеет тенденцию расти.

Если у вас нет визы

Законы нужно уважать – это аксиома, и каждый круизер старается придерживаться этого мнения. Но порой складывается такая ситуация, что разрешение для пересечения страны или краткого пребывания в ней невозможно получить, а идти туда нужно «до зарезу». Круизеры, как правило, относятся к этому спокойно: они знают свои права и степени риска. В частности, еще ни-

кто не отменял правила Международной морской конвенции по мореплаванию, в которой указано, что любое судно при наличии форс-мажорных обстоятельств может воспользоваться своим правом на трехдневный заход в порт для ремонта или пережидания шторма. Так что в любой момент можно заявить о поломке двигателя, такелажа, корпуса, рангоута или навигации и стоять в порту этот срок. Некоторые искишенные круизеры рекомендуют не заходить в порты, а пользоваться гаванями, где нет таможи или пограничной службы. Практически в подавляющем большинстве стран, за исключением вышеназванных, никто не будет контролировать вас, если вы стоите на якоре с поднятым желтым флагом, т. е. открыто заявляете, что не прошли пограничный контроль, но у вас, мол, серьезная поломка. Некоторые пользуются этим и стоят подолгу. И все-таки лучше оформить все по правилам, чтобы не бояться каждого подъезжающего катера.

Иная ситуация в маринах: там вы должны зарегистрироваться. Хотя наш знакомый кругосветчик Леонид Иванов из города Актау вышел в кругосветку из Черного моря и доплыл до Вануаты, оформив разрешение на вход только один раз на острове Барбадос. Леонид на своей маленькой яхте останавливался в небольших городках и гаванях, поскольку имел очень скромный бюджет и просто не мог позволить себе платить за многочисленные формальности.

Если вас предупредили о невозможности находиться в этом месте, а договориться не удалось, то можете спокойно сняться с якоря и уйти в другое, более расположенное к вам место. На то вы и путешественник!

В целом же мир доброжелательно относится к тому, кто сам доброжелателен к миру. Сказано же: «Стучитесь, и вам откроют».

Материалы предоставлены Национальной ассоциацией шкиперов

