

# Проблемы предварительного информирования при международных перевозках морским транспортом

А. И. Начкин<sup>1</sup>, А. Б. Матвеев

АНО ВО Университет при МПА ЕврАзЭС, Санкт-Петербург

<sup>1</sup> tvakky@mail.ru

**Аннотация.** При международных перевозках морским транспортом существует ряд проблем, связанных с предоставлением в таможенный орган Предварительной информации о товарах и транспортных средствах в электронном виде. Эти проблемы возникают из-за несоответствия таможенного законодательства ЕАЭС и международного законодательства в области морского транспорта.

**Ключевые слова:** предварительное информирование, таможенный орган, морской транспорт

В международной торговле используются, в зависимости от места отправления/назначения, удобства и скорости доставки и ряда других факторов, следующие виды транспорта: морской, воздушный, железнодорожный, автомобильный. По причине большой протяженности водного пространства, разделяющего основные экономические регионы мира, основными видами транспорта, с точки зрения глобального подхода, являются морской и воздушный.

Морской транспорт является основой мировой торговли и используется практически во всех странах мира. Тенденция развития морских перевозок важна не только для внутреннего рынка каждого государства, но и для успешной внешней торговли.

Судоходство – древнейшая отрасль транспорта, зародившаяся еще в далеком прошлом. И ныне морской транспорт – очень важная составная часть мировой транспортной системы, без которой нормальное функционирование мирового хозяйства было бы невозможным. Во второй половине XX века развитию морского транспорта способствовали формирование очень большого территориального разрыва между районами производства и потребления, увеличение зависимости большинства экономически развитых стран от заморских поставок топлива и сырья, а также от сбыта своей продукции. Достаточно сказать, что в Великобритании и Японии морской транспорт обслуживает 98 % всех внешнеторговых перевозок, в США – 90 %. Неудивительно, что в целом в мире судоходство обеспечивает транспортными услугами примерно 80% международных экономических связей.

Морское судоходство является фундаментальной частью мировой торговли на протяжении многих сотен лет. Даже появление более современных видов

транспорта не уменьшили популярность перевозки грузов морем и в наши дни. Поэтому развитие международных морских перевозок – важная составная часть мировой экономики.

Причины, по которым морские перевозки не теряют популярность во всем мире:

- низкая стоимость транспортировки;
- возможность перевозить сразу значительные объемы грузов;
- относительная безопасность грузовых перевозок;
- не требуется крупных инвестиций в инфраструктуру моря;
- незначительное воздействие на окружающую среду после принятия международной конвенции по предотвращению загрязнения окружающей среды с судов.

Значительная доля грузов доставляется в Россию и вывозится из России морем.

В реестр морских портов России включены 67 портов, которые входят в пять морских бассейнов и расположены на берегах 12 морей, трёх океанов и Каспийского моря. Грузооборот морских портов России за 2021 год составил 835 млн тонн.

Самые крупные российские морские порты находятся во многих городах – Находке, Калининграде, Санкт-Петербурге, Новороссийске, Мурманске и др.

Расширение международного судоходства положительно влияет на общую экономику нашей страны, способствует развитию народного хозяйства и приобретает все большее значение в сфере мировой торговли.

На сегодняшний день морская транспортировка грузов является хорошей альтернативой автомобильной, железнодорожной и авиaperевозке. Развитие отношений между разными странами мира требует урегулирования правил порядка доставки товаров на международном уровне.

Для обеспечения высокого темпа экономического роста и устойчивого развития в условиях глобализации

необходимо постоянно развивать судоходство и в России.

Выделяют две основные формы организации морского судоходства: линейную, или регулярную – судоходство на направлениях с регулярным грузопотоком и трамповую – при непостоянном потоке без закрепления за линией судов.

Грузовую базу линейного судоходства представляют главным образом генеральные (тарно-штучные) грузы. При линейном судоходстве суда работают по расписанию прибытий в порты погрузки-выгрузки и отходов из них на строго определенных регулярных линиях.

При трамповом (от англ. tramp – бродяга) судоходстве суда работают на различных направлениях в зависимости от наличия грузов; перевозятся главным образом массовые грузы (лес, уголь, руда, зерно, нефть и нефтепродукты и т. д.).

Одним из наиболее важных нюансов международных морских перевозок является правильное таможенное оформление грузов.

Правовое регулирование морских перевозок представляет собой тесное переплетение норм таможенного, налогового, хозяйственного и морского права, требований технического регулирования.

Одной из ярких особенностей регулирования данной отрасли является сильное влияние норм международного права.

С целью развития рассматриваемой отрасли, а также в целях унификации требований и правил, Российская Федерация является участником большинства международных соглашений и конвенций, регулирующих морские перевозки, таких как Конвенция по облегчению международного судоходства 1965 года (Лондонская конвенция) (Далее – Конвенция FAL), Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 года (Гаагско-Висбийские правила), Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) и т. д.

Данные конвенции подготавливались в связи с развитием международного судоходства и торговли, ведь возросшее число документов, предъявляемых портовым властям, и формальностей, соблюдаемых при прибытии судна в порт, требовало унификации.

Страны-участницы обязуются в соответствии с положениями конвенций принимать все надлежащие меры для облегчения и ускорения международного морского судоходства и предотвращения излишних издержек для государственных контролирующих органов и лиц, осуществляющих морские перевозки, а также принимают ряд единообразных правил, касающихся коносамента и устанавливают единообразный правовой режим, регулирующий права и обязанности грузоотправителей, перевозчиков и грузополучателей согласно договору морской перевозки грузов.

Договаривающиеся правительства обязуются сотрудничать в деле обеспечения наиболее полного единообразия формальностей, требований в отношении документов и процедур во всех областях, где такое единообразие облегчит и улучшит международное морское судоходство, и сводить до минимума всякие изменения формальностей, требований в отношении документов и процедур, необходимые для удовлетворения особых требований внутригосударственного характера.

Конвенции обязывают государственные власти требовать предоставления только необходимой информации и сводить к минимуму количество ее вопросов, а также предлагается обобщение максимального числа документов в один во всех случаях, если это целесообразно, в результате чего будет достигнуто заметное упрощение формальностей

Также оговаривается необходимость учета влияния, которое может быть оказано на упрощение формальностей, ввиду применения систем электронного обмена информацией, и предлагается рассмотрение этих вопросов совместно с судовладельцами и другими заинтересованными сторонами.

Положения Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, в частности ст.89 «Документы и сведения, представляемые при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию Союза» и ст.92 «Таможенные операции, связанные с убытием товаров с таможенной территории Союза, и порядок их совершения» базируются на стандартах и рекомендациях Конвенции FAL 1965 года, которую ратифицировали четыре из пяти стран-членов ЕАЭС (за исключением Кыргызской Республики). При этом необходимо учесть, что только Российская федерация и Республика Казахстан имеют морские порты с выходом в международные воды.

Необходимо отметить, что положения Таможенного кодекса ЕАЭС обладают только декларативным характером и не определяют действия должностных лиц таможенных органов, совершающих таможенные операции и осуществляющих таможенный контроль судов заграничного плавания.

В целом, при выработке норм и правил единого для всех стран-членов ЕАЭС таможенного законодательства, интересы морских перевозчиков, зачастую отходили на второй план. В лоббировании их интересов была заинтересована лишь Россия. Ведь морские пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации и расположенные в морских портах, обеспечивают внешнеторговый оборот страны и служат важной частью национальных и международных транспортных коммуникаций и международных транспортных коридоров. От деятельности морских пунктов пропуска и уровня развития их инфраструктуры зависит формирование значительной части бюджета Российской Федерации.

Однако в ходе дискуссий по поводу того или иного положения Таможенного кодекса ЕАЭС, Россия

зачастую предпочитала отстаивать свою позицию в принципе, не углубляясь в детали. Как следствие, действующие нормы таможенного права не учитывают интересы морских перевозчиков.

В итоге, Таможенный кодекс ЕАЭС имеет ярко выраженную «автомобильную» направленность.

Из-за этого, многие положения ТК ЕАЭС не учитывают особенности морских перевозок, а иногда вступают в прямое противоречие со сложившейся международной практикой.

В Таможенном Кодексе ЕАЭС сказано: «Таможенные органы ... обеспечивают на таможенной территории Союза выполнение следующих задач:

1) защита национальной безопасности государств-членов, жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды;

2) создание условий для ускорения и упрощения перемещения товаров через таможенную границу Союза».

ФТС России ввела в действие Приказ №541 от 01.04.2019г. «Об утверждении Технологии совершения таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического Союза этими судами, с использованием Единой Автоматизированной системы таможенных органов и признании утратившим силу приказа ГТК России от 12 сентября 2001 г. №892 «Об утверждении положения о таможенном оформлении и таможенном контроле судов, используемых в целях торгового мореплавания, а также товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами».

В самом Приказе ФТС России №541 в разделе «Общие положения» дается определение: «Настоящая Технология определяет совокупность и последовательность совершения таможенным органом действий в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания (далее – суда), а также товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС) этими судами, с использованием Единой автоматизированной информационной системы (далее – ЕАИС) таможенных органов при представлении перевозчиком или лицом, действующим по его поручению (далее – перевозчик), декларантом, лицом, обладающим полномочиями в отношении товаров, и иными заинтересованными лицами (далее – заинтересованные лица) документов и сведений в электронном виде.

Документы и сведения представляются в соответствии со спецификацией интерфейса взаимодействия между информационными системами таможенных органов и информационными системами, предназначенными для представления участниками внешнеэкономической деятельности сведений таможенным органам в электронной форме, ... с

применением усиленной квалифицированной электронной подписи ... ».

Понятие «Технология» – совокупность методов и инструментов для достижения желаемого результата; в широком смысле – применение научного знания для решения практических задач. Технология включает в себя способы работы, её режим, последовательность действий.

Т. е., это документ должен определить последовательность действий должностных лиц таможенных органов и участников процесса международных перевозок морским транспортом. И эти действия должны быть четкими, ясными и последовательными, поскольку в соответствии с ТК ЕАЭС: «Таможенное регулирование в Союзе основывается на принципах ... четкости, ясности и последовательности совершения таможенных операций...».

И вдруг выясняется, что в ФТС России полностью отсутствует понимание процессов, происходящих при международных перевозках морским транспортом.

Как я уже сказал, ТК ЕАЭС написан, что называется «под автомобильный транспорт».

Однако перевозки морским транспортом коренным образом отличаются от перевозок автомобильным транспортом. Следовательно, нельзя автоматически переносить технологии, применимые к автомобильному транспорту, на перевозки морским транспортом. А уж тем более нельзя писать программы для морского транспорта, основываясь на технологиях автотранспорта! Это же, в равной степени, относится и к НПА.

Например:

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации «Отправитель должен своевременно передать перевозчику все требуемые в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными или иными административными правилами касающиеся груза документы и несет ответственность перед перевозчиком за убытки, причиненные вследствие несвоевременной передачи, недостоверности или неполноты таких документов. После приема груза для перевозки перевозчик по требованию отправителя обязан выдать отправителю коносамент. Коносамент составляется на основании подписанного отправителем документа... Отправитель гарантирует перевозчику достоверность данных, предоставленных для включения в коносамент, и несет ответственность за убытки, причиненные перевозчику вследствие недостоверности таких данных.»

Т.е. перевозчик, а в случае с международными морскими перевозками перевозчиком является капитан судна, знает о характере груза только «со слов» отправителя. (В проформах к/с четко написано, что капитану судна не известны достоверные сведения о ... товаре. А в Международной Конвенции при оформлении к/с – как заявлено отправителем).

Однако в соответствии с ТК ЕАЭС во всем «виноват» перевозчик!!!

Для автомобильного транспорта это логично. Это логично для проведения таможенного контроля в автомобильных пунктах пропуска. Это логично для осуществления иных видов контроля – санитарно – карантинного, карантинного фитосанитарного, ветеринарного в отношении грузов, перевозимых автомобильным транспортом.

Но это совершенно нелогично по отношению к перевозкам морским транспортом.

Хорошо, приняли Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии № 51 «Об утверждении Порядка представления предварительной информации о товарах, предполагаемых к ввозу на таможенную территорию Евразийского экономического союза водным транспортом», которое разделило, кто какие документы и сведения подает в таможенные органы. При этом получилось – перевозчик обязан, все остальные – вправе. Как всегда, про разделение ответственности забыли.

Для начала – как перевозчик, читай – капитан судна, может получить в электронном виде информацию от полутора тысяч отправителей, если они «вправе» предоставлять такую информацию, а могут и не предоставлять ее перевозчику?

Перевозчик, т. е. капитан судна, может предоставить только ту информацию, которой владеет и за достоверность которой он отвечает. Это только та информация, которая касается непосредственно судна. А информацию, касающуюся груза грузоотправитель или грузополучатель, по каким-то причинам (ну не обязан он ее представлять) не передал перевозчику!

И тут же таможенные органы Дальнего Востока, где представление предварительной информации при перевозках морским транспортом, является обязательным (для перевозчика, но не для грузоотправителя или грузополучателя), начали возбуждать дела об административных правонарушениях в отношении перевозчика по статье 19.7 КоАП РФ «Непредставление сведений (информации)».

Наиболее яркими примерами таких несоответствий являются проблемы с контейнерами, запасными частями, сепарацией, крепежных и укрывных материалов, проверкой и ремонтом спасательного, навигационного, радиотехнического и иного оборудования, проверкой соблюдения условий временного ввоза судов, плавающих под флагом Российской Федерации, проблемы с предоставлением предварительной информации о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Союза. Плюс к этому присоединилась проблема, связанная с вывозом за пределы Российской Федерации наличной валюты.

Кратко рассмотрим, в чем заключаются обозначенные проблемы.

### 1. КОНТЕЙНЕРЫ

В нарушение положений Стамбульской конвенции о временном ввозе 1990 г., в Таможенном кодексе ЕАЭС

контейнеры определяются не как «транспортное оборудование» а как «транспортное средство». Соответственно, исходя из положений ТК ЕАЭС, на каждый контейнер при перемещении через таможенную границу ЕАЭС необходимо заполнять Декларацию на транспортное средство. А таможенные органы обязаны отслеживать перемещение контейнеров по таможенной территории ЕАЭС и обмениваться информацией об их ввозе/вывозе для контроля соблюдения сроков временного ввоза.

Может быть, это актуально при перевозках автомобильным транспортом. Но при морских перевозках это практически невыполнимо.

Ради справедливости необходимо отметить, что уже ведется работа по внесению изменений в ТК ЕАЭС с целью исключения контейнеров из понятия «транспортное средство».

### 2. ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

Морское судно, как транспортное средство международной перевозки подлежит таможенному декларированию. Таможенное декларирование происходит по упрощенной схеме, с использованием таможенной декларации на транспортное средство. В соответствии с положениями ТК ЕАЭС, в качестве Декларации на транспортное средство может применяться комплект стандартных документов перевозчика, предусмотренный международными договорами в области транспорта. Если в представленных стандартных документах перевозчика не содержатся сведения, подлежащие указанию в ДТС, то таможенное декларирование осуществляется путем подачи ДТС установленной формы. До сих пор действует Решение комиссии Таможенного Союза №511 (в части, не противоречащей ТК ЕАЭС) «В качестве ДТС используются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами в области транспорта, участниками которых являются государства – члены Союза, если в них содержатся сведения о ТСМП, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, цели ввоза (вывоза) ТСМП и (или) наименовании запасных частей и оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации ТСМП...».

Запасные части отсутствуют в перечне сведений, подлежащих указанию в стандартных документах морского перевозчика, утвержденных Конвенцией FAL и в соответствии с положениями ст.89 ТК ЕАЭС. Кстати, и само понятие «запасные части» отсутствует в ст.2 ТК ЕАЭС, равно как и понятие «груз».

Перечисление запасных частей логично для автотранспорта, но кто-нибудь пробовал перечислить запасные части, находящиеся на судне? А Решение Комиссии таможенного союза № 511 никто не отменял!

Такое несоответствие дает возможность, скажем так, очень широкого толкования таможенного законодательства.

### 3. СЕПАРАЦИЯ, КРЕПЕЖНЫЕ И УКРЫВНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Важнейшим направлением в международных морских перевозках является обеспечение безопасности при этих перевозках. В том числе и обеспечение надежного крепления грузов, и обеспечение их сохранности. Каждая стивидорная компания, занимающаяся обработкой грузов, на основании международных рекомендаций разрабатывает рабочую технологическую документацию для каждого вида груза.

В рамках Договора о перевалки груза оператор морского терминала обеспечивает крепление и сепарацию грузов.

При этом в соответствии с международным и российским законодательством перевозчик следит за правильностью погрузки (выгрузки) и крепления груза на транспортном средстве. Капитан морского судна, а равно и судовладелец, не является стороной Договора перевалки груза, поскольку он не оплачивает работы оператора морского терминала. Заказчиком работ по перевалки груза является либо грузоотправитель, либо экспедитор (как представитель грузоотправителя).

Капитан морского судна не заказывает работы по креплению и сепарированию груза, он только лишь следит за правильностью погрузки и крепления груза на морском судне.

В соответствии с положениями международного законодательства и таможенного законодательства ЕАЭС, сепарация, применяемая при креплении груза на морском судне, не является судовыми припасами.

Вся ответственность за правильное указание количества сепарации, использованной при креплении груза, лежит на операторе морского терминала.

Так же оператор морского терминала (либо иная специализированная организация, имеющая право на оказание услуг по сепарации и креплению груза и получившая разрешение таможенного органа на право ведения производственной и иной хозяйственной деятельности в ЗТК) обладает информацией о фактическом количестве (объеме) использованных материалов.

Сепарационные и крепежные материалы (особенно классифицируемые кодами 4403 и 4407 ТН ВЭД ЕАЭС) не являются объектами внешнеэкономической сделки, имеют одноразовое применение и не облагаются таможенными пошлинами и платежами.

Поскольку данный вопрос ТК ЕАЭС не урегулирован, в нарушение норм международного законодательства таможенные органы с целью осуществления таможенного контроля требуют от капитанов судов указывать количество использованных сепарационных, крепежных и укрывных материалов в декларации о припасах, хотя вышеперечисленные материалы не являются припасами и капитан не располагает информацией о количестве использованных материалов.

### 4. ПРОВЕРКА И РЕМОНТ СПАСАТЕЛЬНОГО, НАВИГАЦИОННОГО, РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО И ИНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

В соответствии с требованиями Международной конвенции по охране человеческой жизни на море «SOLAS» спасательное, навигационное, радиотехническое и иное оборудование морских судов должно в обязательном порядке проходить периодическую проверку и ремонт в портах, где находится судно на момент срока проверки.

В некоторых случаях такое оборудование необходимо снимать с борта судна, чтобы провести проверку на специализированных стендах.

Из-за неурегулированности данной проблемы таможенным законодательством, таможенные органы требуют помещать оборудование под процедуру «Временный ввоз» и, соответственно, по окончании проверки, под процедуру «Резэкспорт».

Учитывая, что линейные суда находятся в порту несколько часов, да и трамповые суда тоже, совершить все эти действия невозможно.

### 5. ПРОБЛЕМЫ С ПРЕДОСТАВЛЕНИЕМ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ

Одной из наиболее острых проблем, связанных с подачей предварительной информации при прибытии и убытии товаров и транспортных средств, является юридическая значимость этой предварительной информации.

Для придания юридической значимости любому электронному документу он должен быть подписан электронной подписью. Но возникает ряд проблем:

1. Как перевозчик, он же капитан судна, передаст предварительную информацию, находясь в море? Как капитан, иностранный гражданин, может получить электронную подпись, которая необходима для придания документу, или комплекту стандартных документов перевозчика, юридическую значимость? Ответов нет.

По идеи, эти действия может совершать морской агент. В соответствии с ТК ЕАЭС «От имени перевозчика документы и сведения... могут быть представлены таможенным представителем либо иными лицами, действующими по поручению перевозчика, если это допускается в соответствии с законодательством государств-членов.» Но в действующем таможенном законодательстве нет такого понятия как «морской агент».

Капитан судна является полномочным представителем судовладельца и имеет право подписывать от имени судовладельца любой документ.

Морской агент не является полномочным представителем судовладельца, но имеет право, в соответствии с международным правом и Кодексом Торгового мореплавания Российской Федерации, подписывать грузовые документы.

Капитан, не имеющий гражданства Российской Федерации, не может получить российскую электронную подпись, соответственно, он не может подписывать ЭП комплект стандартных документов перевозчика. Морской агент, имеющий ЭП, может подписывать только грузовые документы. Но документы, относящиеся к судну (IMO GENERAL DECLARATION, IMO CARGO DECLARATION, IMO SHIP'S STORES DECLARATION, IMO Crew List, Crew's Effect Declaration) он подписывать не может. Это прерогатива капитана.

На данный момент морской агент подписывает своей ЭП весь комплект стандартных документов перевозчика.

Электронный формат судовых и грузовых документов, передаваемых в качестве предварительной информации и используемый в международных взаимоотношениях, не совпадает с форматами, используемыми ФТС РФ в своих программных средствах, куда передается предварительная информация.

Соответственно, требуется конвертация одного формата в другой. При этой конвертации юридическое значение ЭП становится ничтожным.

ТК ЕАЭС прямо говорит «Независимо от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) товаров, при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию Союза путем представления документов и сведений, указанных в настоящей статье, перевозчиком представляются документы и (или) сведения, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений».

Но таких документов может не быть у капитана судна!!!

ФТС России издала Приказ №1996, описывающий порядок действий должностных лиц таможенных органов в этой ситуации. Но там все – на бумажных носителях! А как же «цифровые технологии»?

#### 6. ПРОБЛЕМЫ, СВЯЗАННЫЕ С ПОГРУЗКОЙ ТОВАРОВ НА СУДНО

В нормативных документах ФТС России, касающихся таможенного контроля судов заграничного плавания смешиваются несколько понятий:

1. Таможенный контроль (досмотр/осмотр) самого судна.

2. Таможенный контроль (досмотр) товаров, «принадлежащих» судну.

3. Таможенный контроль (досмотр) товаров, принадлежащих членам экипажа.

4. Таможенный контроль (досмотр/осмотр) товаров, перевозимых судном.

При этом необходимо разделить таможенный контроль (досмотр/осмотр) товаров, перевозимых судном, на таможенный контроль товаров на борту судна и на таможенный контроль (досмотр/осмотр) товаров выгруженных на «землю».

Досмотреть товары, перевозимые судном, на борту судна, без выгрузки на берег, практически невозможно! Можно осуществить только таможенный осмотр груза. И то, только того груза, который находится на палубе судна или на крышках трюмов.

При проведении таможенного контроля (осмотра/досмотра) на борту судна, действительно, все уведомления и предписания о необходимости предъявления товара к таможенному контролю направляются перевозчику.

Если же товар выгружен на берег, перевозчик к нему не имеет никакого отношения! После выгрузки судно практически сразу же уходит из порта. Все предписания и требования, а в равной степени и вторые экземпляры АТД/АТО, необходимо направлять либо декларанту, либо лицу, обладающему полномочиями в отношении товара!

Ни в коем случае нельзя смешивать проведение таможенного контроля товаров при прибытии судна и при убытии! Это технологически различные действия.

При прибытии судна подается уведомление о прибытии, обрабатывая которое, должностное лицо таможенного органа, на основании СУР и информации о товарах, принимает решение о месте и формах проведения таможенного контроля товаров еще ДО прихода судна! У должностных лиц таможенного органа есть время подготовить необходимые предписания. И по приходу судна, в случае необходимости, вручить их перевозчику.

При убытии судна, таможенный контроль товаров, предполагаемых к погрузке на судно, должен проводиться в момент оформления разрешения на погрузку товаров на судно (Поручения на отгрузку экспортных грузов). При этом СУР в отношении этих товаров должна «срабатывать» в момент оформления Поручения. В этом случае досмотр/осмотр можно провести на берегу. При этом необходимо учесть, что оформление Поручения может происходить ДО прихода судна в порт.

Если сохранить эту позицию, то у должностных лиц таможенных органов будет время обработать информацию, проверить наличие всевозможных разрешительных документов, проверить наличие Рисков в отношении самого судна и/или членов экипажа и принять решение о применении/неприменении тех или иных форм таможенного контроля! Но ТОЛЬКО в отношении самого судна и/или товаров, «принадлежащих» судну и/или членам экипажа. И направить, в случае необходимости, предписания капитану судна (лицу, им уполномоченному).

Необходимо также учитывать, что в морских портах с высокой интенсивностью движения судов порядок входа/выхода судов регулируется Службой управления движения судов и, в случае задержки судна на выход из порта для проведения таможенного контроля, при наличии Уведомления, появляется временной зазор, когда СУДС может разрешить движение другому судну.

Если в порту в зимний период существует караванная система движения судов, задержка выхода судна может составлять до 12-ти часов.

В случае же, когда «Основанием для начала административной процедуры является наличие ... сообщения об убытии» такой временной зазор отсутствует.

При обработке «сообщения об убытии» может «всплыть» Риск, привязанный к убытию транспортного средства. Тогда возникают две проблемы:

1. Как минимизировать этот Риск, если он касается товара, находящегося в самом низу трюма без выгрузки всего судна?

2. Риск нельзя минимизировать, поскольку судно уже ушло.

«Срабатывание» системы управления рисками на момент убытия транспортного средства логично для автомобильного транспорта и абсолютно неприемлемо для морского. Сколько стоит разгрузить полностью загруженное судно, чтобы достать один контейнер? Сколько стоит простой этого судна?

Например, в Большом порту Санкт-Петербург при оформлении отхода судна сработала система управления рисками на убытие на 4 контейнера. Для того, чтобы достать эти контейнеры, необходимо было переместить 52 других контейнера. К счастью, терминал сработал очень оперативно, и судно успело уйти с выходным конвоем. Если бы необходимо было переместить больше контейнеров, то задержка отхода судна составила бы не менее 12 часов, до следующего выходного каравана. Расходы за счет линии. Стоимость уточняется.

#### 7. ПРОБЛЕМЫ СВЯЗАННЫЕ С ПРОВЕРКОЙ СОБЛЮДЕНИЯ УСЛОВИЙ ВРЕМЕННОГО ВВОЗА СУДОВ, ПЛАВАЮЩИХ ПОД ФЛАГОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Некоторые суда, плавающие под флагом Российской Федерации, находятся в бербоут-чартере у российского судовладельца. Соответственно, при прибытии таких судов на таможенную территорию, они должны быть помещены под процедуру «Временный ввоз». Выяснить, находятся ли такие суда в бербоут-чартере, можно только при проверке таких документов как «Свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Российской Федерации».

Однако данный документ не входит в перечень документов и сведений, предоставляемых перевозчиком в таможенный орган при уведомлении о прибытии/убытии. И, соответственно, не предоставляется в качестве предварительной информации. Выяснить, необходимо ли такое судно помещать под таможенную процедуру «Временный ввоз» с уплатой полагающихся платежей, можно только при фактическом контроле судна сотрудниками таможенных органов.

Но п.4 ст.310 ТК ЕАЭС гласит: «При проведении таможенного контроля таможенные органы исходят из принципа выборочности объектов таможенного контроля.... При выборе объектов таможенного контроля...используется система управления рисками...». Т. е. нет профиля риска, нет оснований выезжать на борт судна. В противном случае, если будет

разработан соответствующий профиль риска, есть опасность попадания под фактический таможенный контроль всех судов, плавающих под флагом Российской Федерации.

Это только несколько примеров нестыковок разработанных ФТС России нормативных документов с реальностью. Таких примеров можно приводить множество.

Все они показывают, что разработчики абсолютно не владеют ситуацией в портах Российской Федерации. Нормативные акты, регламентирующие действия должностных лиц таможенных органов и остальных участников международных перевозок морским транспортом, которые ввела в действие ФТС России, являются «кальками» с автомобильных перевозок

Судно – это «живой организм», во время его нахождения в порту с ним может происходить множество событий. Все эти события учтены международным законодательством, однако по какой-то причине не учитываются разработчиками нормативных актов ФТС.

Мало того, порты различаются интенсивностью движения судов. И то, что приемлемо для порта, в котором приходит/уходит «полтора парохода» в день, абсолютно не подходит для порта с высокой интенсивностью движения.

Такие пробелы в законодательстве приводят к тому, что каждый таможенный орган может трактовать те или иные положения нормативных актов по-своему! А к чему это приводит, я думаю, пояснять не надо!

Пока нет понимания ВСЕХ процессов, происходящих с судном от момента прибытия его в порт, до момента его ухода из порта, невозможно написать Технологические схемы действий должностных лиц таможенных органов, иных ГКО, перевозчиков, Терминалов!

Если ФТС хочет перейти «цифровым технологиям», то необходимо действовать последовательно – сначала расписать ВСЕ действия как должностных лиц таможенных органов, так и участников перевозок морским транспортом, без применения «цифровых технологий» (документы на бумажных носителях), с учетом ВСЕХ особенностей морских перевозок, создать некую блок-схему, и только потом «оцифровывать» эти действия. И на основании только таких технологий дорабатывать (а лучше создавать новый) программный продукт.

Почему необходимо создать технологию действий должностных лиц таможенных органов при оформлении прихода/отхода судна с использованием бумажных документов? Потому что «цифровые технологии» это хорошо, но всевозможные сбои и нештатные ситуации в работе вычислительной техники никто не отменял. Как пример – «обрушение» серверов ФТС. А суда должны ходить без задержек и должностные лица должны знать, что делать при таких нештатных ситуациях и какие

отметки куда ставить, если документы представлены в бумажном виде.

Простой расчет показывает, что на ввод пятисот коносаментов, при условии, что на один коносамент требуется одна минута, инспектор таможни потратит 8,5 часов рабочего времени! А что делать, если одновременно в порт идут несколько контейнеровозов? Кроме этого, каждый коносамент необходимо обработать и принять по нему решение! О каком качестве таможенного контроля может быть речь после этого!

Причем этот программный продукт не должен быть только «для внутреннего потребления» ФТС. Необходимо, чтобы во всем направлении существовала обратная связь таможенных органов с иными ГКО, морскими перевозчиками, операторами морских терминалов, с иными участниками всего процесса международных перевозок морским транспортом.

И только после этого будет возможно (и необходимо) создание единой нормативной базы для работы ВСЕХ ГКО в информационной системе ФТС, причем эти НПА должны быть обязательны для исполнения ВСЕМИ ГКО, осуществляющими контроль судов и товаров.

Соответственно, должен быть единый «координатор», стыкующий все НПА. Предположим – ФТС, или Минтранс. Со всеми вытекающими правами и обязанностями. И ответственностью.

Повторюсь, в ТК ЕАЭС сказано «Таможенное регулирование в Союзе основывается на принципах ... четкости, ясности и последовательности совершения таможенных операций ...». А в Федеральном законе «О таможенном регулировании в Российской Федерации» – «Целями настоящего Федерального закона являются (в числе прочего):

- обеспечение соблюдения прав и законных интересов лиц, осуществляющих деятельность, связанную с ввозом товаров в Российскую Федерацию и вывозом товаров из Российской Федерации, лиц, осуществляющих деятельность в сфере таможенного дела ...
- создание условий для развития внешнеэкономической деятельности и внешнеторговой деятельности...».

Вот лишь небольшая часть проблем, возникающих при таможенном оформлении и таможенном контроле судов заграничного плавания.

Выход из сложившейся ситуации видится в разработке и выделении в отдельную главу в Таможенном кодексе ЕАЭС порядка таможенного оформления и таможенного контроля судов, участвующих в международных перевозках, с обязательным привлечением специалистов из всех структур, не только государственных, но и частных, участвующих в обеспечении технологического процесса обработки как грузов, перевозимых морским транспортом, так и судов, перевозящих такие грузы и пассажиров.

Создать независимый (именно независимый, чтобы никто не мог лоббировать какие-то свои интересы) консультационно-координационный орган для разработки «блок-схемы» взаимодействия ГКО и участников ВЭД, участвующих в процессе международных перевозок морским транспортом. Эта «блок-схема» ляжет в основу типовой схемы взаимодействия государства и морских перевозчиков при реализации механизма «единого окна».

Этот независимый консультационно-координационный орган также должен стать единым «координатором», стыкующим нормативные базы, по которым работают ГКО во всех МПП.

Система управления рисками должна «срабатывать» на этапе оформления разрешения на погрузку товаров в порту до погрузки их на борт судна.

Необходимо ввести разделение ответственности между перевозчиками и лицами, обладающими полномочиями в отношении товаров, за предоставление Предварительной Информации при прибытии/убытии товаров и транспортных средств на/с таможенную(-ой) территорию(-и) ЕАЭС.

Четко определить и разделить действия должностных лиц таможенных органов при осуществлении таможенного контроля:

- в процессе декларирования транспортных средств международных перевозок и транспортных средств как товара;
- товаров, находящихся на борту судна и товаров, выгруженных с борта судна и находящихся на СВХ (склад временного хранения) и (или) в ЗТК (зона таможенного контроля);
- в отношении товаров и транспортных средств при прибытии и при убытии товаров/транспортных средств на/с таможенную территорию ЕАЭС.

Ввести конкретные временные рамки каждого конкретного действия должностных лиц таможенных органов при таможенном оформлении и таможенном контроле судов и грузов в морских портах.

В организации работы таможенных органов необходимо учитывать особенности портов с высокой интенсивностью движения судов, таких как Большой порт Санкт-Петербург, Новороссийский Морской торговый порт, Владивостокский Морской торговый порт.

В итоге, необходимо создать в Морских пунктах пропуска «ЕДИНОЕ ОКНО».

В соответствии с международной рекомендацией №33 ЕЭК ООН «Рекомендация и руководящие принципы по созданию механизма "единого окна" для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами», «"единое окно" определяется как механизм, позволяющий сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять



стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. **Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз**». В случае применения механизма «Единого окна» вместо множества входных документов представляется единый для всех ГКО набор данных, которые требуются всем службам.

«Под "единым окном" понимается механизм взаимодействия между государственными органами, регулирующими внешнеэкономическую деятельность, и участниками внешнеэкономической деятельности, который позволяет участникам внешнеэкономической деятельности однократно представлять документы в стандартизованном виде через единый пропускной канал для последующего использования заинтересованными государственными органами и иными организациями в соответствии с их компетенцией при проведении контроля за осуществлением внешнеэкономической деятельности».

Что даст принцип «Единого окна»:

1. Единый пропускной канал для подачи информации (B2G).

2. Однократная подача информации в электронном формате вместо бумажных документов.
3. Минимизация «человеческого фактора» (контакта с чиновниками).

И в завершение всего вышесказанного – Комитет Международной морской организации (ИМО) на своей сессии, проходившей с 9 по 13 мая 2022 г., одобрил поправки к Конвенции по облегчению международного морского судоходства 1965 года (FAL), согласно которым с 1 января 2024 года «Единое окно» для электронного обмена данными станет обязательным во всех портах мира.

Согласно поправкам к приложению к Конвенции, государственные органы будут обязаны внедрить, поддерживать и использовать системы «Единого окна» для электронного обмена информацией, необходимой для оформления прихода, стоянки и отхода судов в портах.

Кроме того, государственные органы будут должны координировать электронную передачу данных с тем, чтобы обеспечить единоразовую подачу/предоставление информации и ее максимальное повторное использование.