

*Государственная таможенная служба Украины*  
*Академия таможенной службы Украины*

---

А. В. Полищук, П. В. Пашко, В. В. Ченцов

# **ТАМОЖЕННЫЙ КОНТРОЛЬ В МОРСКИХ ПУНКТАХ ПРОПУСКА**

Учебное пособие

УДК 339.543.3 : 341.225.5 (477) (075.8)  
ББК 65.428 : 67 (4Укр) 404.2я73  
П 509

*Одобрено Государственной таможенной службой  
для использования в учебно-воспитательном процессе  
(протокол № 2 заседания научно-методического совета  
Государственной таможенной службы Украины от 16 марта 2007 года)*

*Рецензенты:*

**О. М. Ганжин** — первый заместитель начальника Бердянской таможни;  
**Е. В. Додин** — заведующий кафедрой морского и таможенного права Одесской национальной юридической академии, доктор юридических наук, профессор; **С. А. Кузнецов** — профессор кафедры морского и таможенного права Одесской национальной юридической академии, кандидат юридических наук; преподаватели кафедры **В. В. Прокопенко** — кандидат юридических наук, доцент, **А. П. Федотов** — кандидат юридических наук, доцент; **В. П. Науменко** — директор Департамента декларирования и таможенных режимов Гостаможслужбы Украины.

**Полищук А. В. и др.**

П 509 Таможенный контроль в морских пунктах пропуска: Учебное пособие / А. В. Полищук, П. В. Пашко, В. В. Ченцов. — Одесса: Пласке, 2009. — 480 с.: илл. — *(Таможенное дело в Украине)*

ISBN 978-966-8692-17-8

В книге рассматриваются особенности таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через морские пункты пропуска, оцениваются разнообразные факторы, влияющие на применение таможенных процедур. Авторы анализируют действующую в Украине нормативно-правовую базу, сравнивают требования и рекомендации международных нормативно-правовых актов, Таможенного кодекса Украины, Кодекса торгового мореплавания Украины и других нормативно-правовых актов Украины и Российской Федерации.

Учебное пособие рассчитано на сотрудников таможенных органов, работников контролирующих органов и служб морских портов, а также на студентов (курсантов) высших учебных заведений, готовящих специалистов в сфере внешнеэкономической деятельности. Может также быть полезно для декларантов, таможенных брокеров, перевозчиков, экспедиторов, агентов и других субъектов ВЭД.

© А. В. Полищук, П. В. Пашко, В. В. Ченцов, 2009  
© Академия таможенной службы Украины, 2009  
© «ПЛАСКЕ» ЗАО, 2009

# Оглавление

|   |     |
|---|-----|
| Введение .....  | 7   |
| <i>Раздел 1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания</i> .....                                | 11  |
| 1.1. Определение понятия «судно» в нормативных документах .....   | 11  |
| 1.2. Организация работы таможенных органов в морских пунктах пропуска .....   | 15  |
| 1.3. Предварительное уведомление таможенного органа о приходе или отходе судна .....  | 30  |
| 1.4. Создание комиссии для оформления судна .....   | 37  |
| 1.5. Документы, необходимые для таможенного оформления .....  | 40  |
| 1.6. Действия должностных лиц таможенных органов во время таможенного оформления судов .....                                  | 82  |
| 1.7. Формирование судовых дел .....   | 89  |
| 1.8. Таможенный контроль за лицами, находящимися на борту судов .....   | 94  |
| 1.9. Таможенный контроль за круизными судами .....  | 96  |
| 1.10. Таможенный контроль за пассажирскими судами .....   | 99  |
| 1.11. Таможенный контроль за паромами .....   | 103 |
| 1.12. Пограничный контроль судов .....  | 103 |
| <i>Раздел 2. Таможенный контроль за операциями, которые осуществляются с использованием судов заграничного плавания</i> ..... | 106 |
| 2.1. Таможенный контроль за временным ввозом/вывозом судов .....  | 107 |
| 2.2. Особенности осуществления таможенного контроля за продажей судов .....   | 133 |
| 2.3. Ипотека судов .....  | 137 |
| 2.4. Лизинговые операции с судами .....   | 140 |
| 2.5. Таможенный контроль за судами каботажного плавания .....   | 143 |
| 2.6. Таможенный контроль за ремонтом судов .....  | 169 |

|   |            |
|---|------------|
| <i>Раздел 3. Правовой режим морского пространства прибрежного государства .....</i> | <i>201</i> |
| 3.1. Территориальные воды Украины и их правовой режим...                            | 201        |
| 3.2. Правовой режим прилегающей зоны .....  | 204        |
| 3.3. Правовой режим исключительной экономической зоны .....                         | 205        |
| 3.4. Юрисдикция прибрежного государства на борту иностранного судна.....            | 206        |
| 3.5. Право мирного прохода судов .....  | 210        |
| <i>Раздел 4. Организация работы в морских пунктах пропуска ....</i>                 | <i>216</i> |
| 4.1. Морской порт .....   | 216        |
| 4.2. Портовое буксирование .....  | 219        |
| 4.3. Межпортовое буксирование .....   | 220        |
| 4.4. Лоцманская служба .....  | 221        |
| 4.5. Капитан судна .....  | 231        |
| 4.6. Морское агентирование.....   | 233        |
| 4.7. Договор морского агентирования.....  | 243        |
| 4.8. Экспедиторская деятельность в портах.....                                      | 252        |
| <i>Раздел 5. Торговое мореплавание в Украине .....</i>                              | <i>259</i> |
| 5.1. Основные положения торгового мореплавания .....                                | 259        |
| 5.2. Название судна .....   | 263        |
| 5.3. Государственная регистрация судов .....  | 266        |
| 5.4. Судовые документы .....  | 274        |
| 5.5. Арест и задержание судна.....  | 277        |
| <i>Раздел 6. Морские перевозки .....</i>  | <i>280</i> |
| 6.1. Основные положения .....   | 280        |
| 6.2. Договор морской перевозки груза.....   | 282        |
| 6.3. Договор перевозки груза по коносаменту .....                                   | 283        |
| 6.4. Сдача груза в порту назначения .....   | 303        |
| 6.5. Договор фрахтования судов на определенное время ...                            | 306        |
| 6.6. Договор перевозки пассажиров .....   | 310        |
| 6.7. Договор морского круиза .....  | 312        |
| 6.8. Перевозка вещей членов экипажа .....   | 313        |
| <i>Раздел 7. Таможенный контроль за грузовыми операциями на судах .....</i>         | <i>314</i> |
| 7.1. Таможенный контроль при ввозе товаров на территорию Украины.....               | 314        |

|  |     |
|--|-----|
| 7.2. Таможенный контроль при ввозе товаров на территорию Российской Федерации .....                                      | 325 |
| 7.3. Таможенный контроль при вывозе товаров за пределы территории Украины .....  | 330 |
| 7.4. Таможенный контроль при вывозе товаров за пределы территории Российской Федерации .....                             | 336 |
| 7.5. Таможенный контроль за контейнерными перевозками ...  | 341 |
| 7.6. Таможенный контроль за имуществом, затонувшим в море .....  | 345 |
| 7.7. Упрощенный порядок таможенного оформления отдельных грузов .....  | 348 |
| 7.8. Вопросы, возникающие при таможенном контроле за грузовыми операциями .....  | 349 |
| 7.8.1. Заполнение отдельных граф коносамента .....   | 349 |
| 7.8.2. Время осуществления таможенного контроля за грузовыми операциями .....  | 353 |
| 7.8.3. Таможенное оформление сепарационных материалов .....  | 354 |
| 7.8.4. Смешивание партий однородных грузов .....   | 358 |
| 7.8.5. Таможенный контроль за перевалкой грузов через порты .....  | 359 |
| 7.8.6. Транзит грузов в пределах одного пункта пропуска ..   | 362 |
| 7.8.7. Право собственности на грузы .....  | 363 |
| 7.9. Таможенный контроль запасов, предназначенных для потребления (судовых припасов) .....                               | 364 |
| 7.10. Таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла .....                                      | 380 |
| <i>Раздел 8. Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей</i> .....                                      | 410 |
| 8.1. Правовое положение военных кораблей .....   | 410 |
| 8.2. Права и обязанности военных кораблей в открытом море, территориальных водах Украины .....                           | 417 |
| 8.3. Особенности осуществления таможенного контроля за военными кораблями .....  | 424 |
| 8.4. Таможенное оформление военных кораблей .....  | 429 |
| 8.5. Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей (судов) Черноморского флота Российской Федерации ..... | 436 |
| 8.6. Военная контрабанда .....   | 444 |

|  |     |
|--|-----|
| Литература .....   | 448 |
| <i>Приложения. Документы для таможенного оформления судов</i> .....  | 457 |
| Приложение 1. Генеральная декларация .....   | 458 |
| Приложение 2. Грузовая декларация .....  | 459 |
| Приложение 3. Судовая роль .....   | 460 |
| Приложение 4. Декларация о личных вещах членов экипажа .....   | 461 |
| Приложение 5. Валютная декларация членов экипажа .....   | 462 |
| Приложение 6. Коносамент .....   | 463 |
| Приложение 7. Манифест .....   | 464 |
| Приложение 8. Декларация судовых припасов .....  | 465 |
| Приложение 9. Список пассажиров .....  | 466 |
| Приложение 10. Справка капитана о наличии (отсутствии) на борту судна оружия и боеприпасов .....                 | 467 |
| Приложение 11. Справка капитана о наличии (отсутствии) на борту судна наркотических (психотропных) средств ..... | 468 |
| Приложение 12. Справка капитана о наличии в судовой кассе валюты .....   | 469 |
| Приложение 13. Гарантийное обязательство .....   | 470 |
| Приложение 14. Гарантийное обязательство .....   | 471 |
| Приложение 15. Форма Т2М .....   | 472 |
| Приложение 16. Сертификат Евросоюза на продукты рыболовства .....  | 475 |

# Введение

Таможенные органы осуществляют таможенный контроль и таможенное оформление товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины различными видами транспорта. Особенности перемещения товаров, а также самих транспортных средств, которыми они перемещаются, указаны в главах 16–21 Таможенного кодекса Украины (далее — ТКУ). В главе 16 ТКУ содержатся положения, касающиеся проведения таможенных процедур на морском (речном) транспорте. Учитывая специфику работы таможенных органов в речных пунктах пропуска (она во многом зависит от географического месторасположения пункта пропуска), а также наличие специального законодательства, регламентирующего порядок осуществления таможенных процедур (например, таможенные органы Украины, осуществляющие таможенный контроль за судоходством на реке Дунай, руководствуются Дунайской конвенцией 1948 года), в данной работе основное внимание авторы уделяют проведению таможенного контроля на морском транспорте.

Таможенный контроль и таможенное оформление товаров, перемещаемых морским транспортом, осуществляется в Украине следующими таможнями: Белгород-Днестровской, Бердянской, Измаильской, Крымской, Мариупольской, Николаевской, Южной, Севастопольской, Херсонской и Энергетической региональной.

Таможенные органы Украины расположены в портах городов Белгорода-Днестровского, Измаила, Рени, Ильичевска, Одессы, Николаева, Херсона, Скадовска, Евпатории, Севастополя, Ялты, Феодосии, Керчи, Бердянска, Мариуполя.

Особенностью географического положения Украины является наличие на ее территории судоходных рек, которые можно использовать для перевозки грузов морскими судами. Так, по Днепру и Дунаю осуществляют судоходство морские и речные (река-море) суда.

Интенсивность грузопотока и пассажиропотока в портах Украины различна и зависит как от объективных причин — степени развития инфраструктуры порта и других прилегающих к нему транспортных коммуникаций, его географического расположения, сезонных изменений, потребностей экономики, так и от субъективных — сложившихся традиций, эффективности управления, решений органов государственной власти Украины, налоговой политики государства.

Через морские порты Украины проходит значительный поток внешнеэкономических грузов. По объемам их перевалки через таможенную границу Украины морской транспорт занимает лидирующее место.

Осуществление таможенного контроля за морскими транспортными средствами требует от таможенных органов знания их особенностей, которые связаны, прежде всего, со спецификой их эксплуатации.

К особенностям морских транспортных средств относятся также следующие:

— данный вид транспорта может находиться вне пределов таможенных территорий любых государств на протяжении длительного срока, то есть в водах Мирового океана за пределами территориальных вод;

— на морском транспорте возможно длительное автономное проживание людей (членов экипажа, пассажиров);

— использование морского транспорта в немалой степени зависит от погодных условий;

— морской транспорт — один из самых дорогих при его приобретении (постройке), в то же время перевозки морским транспортом — одни из самых рентабельных и дешевых по сравнению с остальными видами транспорта;

— в коммерческом использовании морского транспорта, как правило, задействовано большое количество субъектов хозяйственной деятельности, осуществляющих различные



функции, связанные с организацией и непосредственной эксплуатацией морских транспортных средств в торговом мореплавании;

— правоотношения в области торгового мореплавания в достаточной степени урегулированы международными нормативно-правовыми актами, которыми установлены требования по безопасности и эксплуатации морских судов, порядку их оформления и пребывания в портах мира и т. д.;

— международными актами и практикой торгового мореплавания выработаны специальные формы и виды документов, которые используются только при перевозках грузов морским транспортом;

— многие из перевозимых морским транспортом категорий грузов не исключают возможности постоянного доступа к ним членов экипажа и других лиц, находящихся на судне.

Указанные особенности морских транспортных средств неразрывно связаны с имеющимися у них определенными преимуществами по сравнению с остальными видами транспорта.

К преимуществам морского транспорта можно отнести следующие:

— по сравнению с остальными видами транспорта он позволяет осуществлять перевозки грузов самого большого веса, количества и габаритов;

— он может использоваться для перевозки практически любых категорий и видов грузов;

— он позволяет перевозить грузы, перемещаемые другими видами транспорта (перевозка контейнеров, автомобилей, железнодорожных вагонов и т. п.);

— он используется для добычи (лова, производства) товаров вне пределов таможенных территорий стран (продукция морского промысла);

— он позволяет совершать продолжительные морские круизы, при этом обеспечивая проживание пассажиров на борту судна;

— процедуры таможенного контроля и таможенного оформления морских судов унифицированы и не имеют существенных отличий в разных странах мира;

— морской транспорт является основным видом транспорта в международной торговле между странами, находящимися на разных континентах;

— за некоторыми исключениями (движение судна в территориальных водах государства, линейное судоходство), он предоставляет возможность в любое время самостоятельно, без согласования с какими-либо государственными органами, изменять маршрут и график движения.

Эффективность осуществления таможенного контроля в морских пунктах пропуска во многом зависит от уровня нормативно-правовой регламентации возникающих в процессе проведения торгового мореплавания вопросов, и прежде всего их соответствия международным нормативно-правовым актам. Поэтому основу данной работы составляет сравнительный анализ положений национального законодательства и требований и рекомендаций международных конвенций — «Об облегчении международного морского судоходства» 1965 года, «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур» 1973 года (Киотская конвенция), «О временном ввозе» 1990 года (Стамбульская конвенция) и других. Авторы также провели сравнительный анализ организации и осуществления таможенного контроля в морских пунктах пропуска в Украине и в Российской Федерации, что связано в первую очередь с тем, что в Таможенном кодексе Российской Федерации в достаточной степени нашли отражение положения конвенции «Об облегчении международного морского судоходства» 1965 года и Киотской конвенции.

Целью данной работы является:

— изучение вопросов осуществления таможенными органами таможенного контроля и таможенного оформления морских транспортных средств и перевозимых ими товаров;

— анализ организации работы таможенных органов в морских пунктах пропуска;

— изучение порядка работы морских пунктов пропуска и основных положений, касающихся правил осуществления торгового мореплавания в Украине, которые непосредственно связаны с работой таможенных органов Украины или влияют на нее.

# Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

## 1.1. Определение понятия «судно» в нормативных документах

Определение понятия *судно* содержится в ряде международных нормативно-правовых актов.

Так, в Конвенции об условиях регистрации судов 1986 года термином *судно* обозначается любое самоходное морское судно, используемое в международной морской торговле для перевозки грузов, пассажиров или того и другого, за исключением судов валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн (статья 2).

Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов на море 1972 года (Украина присоединилась к конвенции 17.11.1992) в термин *судно* включает все виды плавучих средств, которые используются или которые могут быть использованы как средства передвижения по воде. Под *парусным судном* понимается любое судно под парусом, включая имеющие механические устройства, но при условии, что последние не используются. Под *судном, занятым ловлей рыбы* — любое судно, которое проводит вылов рыбы сетями, ярусными крючочными снастями, тралами или другими орудиями лова, ограничивающими его маневренность, но не принадлежащими судну, а также судно, которое проводит вылов рыбы крючочными снастями или другими орудиями лова, которые буксируются и не ограничивают маневренность судна.

В Международной конвенции по предупреждению загрязнения с судов 1973 года (Украина присоединилась к конвенции 21.09.1993, конвенция вступила в силу для Украины 25.01.1994) под термином *судно* понимается эксплуатируемое в морской среде судно любого типа, включая суда на подводных крыльях, суда на воздушной подушке, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.

Конвенция об облегчении международного морского судоходства 1965 года (принята Украиной 21.09.1993, вступила в силу для Украины с 24.12.1993) содержит определение понятия *суда, предназначенные для круизов* — это суда для международных путешествий, которые осуществляют перевозки пассажиров, участников коллективных программ, размещенных на борту с целью запланированных туристических посещений одного или более портов, и на которых при плавании, как правило, не происходит а) посадка или высадка каких-нибудь других пассажиров; б) выгрузка или загрузка судов.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 года (далее — Конвенция 1982 года), ратифицированная Украиной 03.06.1999, содержит определение термина *военный корабль* — это судно, принадлежащее вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его страны, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной военной дисциплине.

Таможенные органы в своей работе чаще всего сталкиваются с морскими судами, которые используются в целях торгового мореплавания.

Определение понятия *торговое судно* дано в статье 15 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее — КТМУ).

Торговое судно — это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, которое используется:

— для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или другого морского промысла, поиска и до-

бычи полезных ископаемых, спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и плавучих объектов, осуществления гидротехнических работ или поднятия имущества, затонувшего в море;

— для несения специальной государственной службы (охрана промыслов, санитарная и карантинная служба, защита моря от загрязнения и т. п.);

— для научных, учебных и культурных целей;

— для спорта;

— для других целей.

Кроме того, в кодексе уточняется, что *рыболовное судно* — это любое торговое судно, которое используется для рыбного или другого морского промысла.

В статье 15 КТМУ дано определение *ядерного судна* — это судно, которое оборудовано ядерной энергетической установкой.

Определение понятия *судно* в нормативных документах Украины, регулирующих правоотношения в области таможенного дела, отсутствует. Как правило, они содержат только ссылки на другие нормативно-правовые акты, в которых дано такое определение. В то же время следует отметить, что в некоторых документах по таможенному регулированию даются определения специальных судов или судов, выполняющих определенные функции. Так, в статье 1 Таможенного кодекса Украины (далее — ТКУ) дано определение *судна каботажного плавания* — это судно, которое без захода в порты других государств осуществляет каботажные перевозки между портами Украины, а также судно флота рыбного хозяйства, которое осуществляет рыбохозяйственную деятельность в пределах Азово-Черноморского бассейна.

В порядке осуществления таможенного контроля водных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими, в пунктах пропуска через государственную границу Украины (далее — порядок), утвержденном постановлением Кабинета министров Украины (далее — ПКМУ) от 24.12.2003 № 1989 «Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевоз-

чнков и товаров, перемещаемых ими» содержится определение *судна заграничного плавания* — это судно, которое осуществляет международные перевозки, а также определение *водных транспортных средств* — это водные транспортные средства перевозчиков.

В приказе Государственной таможенной службы Украины (далее — ГТСУ) от 22.04.2003 № 268 «Об утверждении порядка таможенного контроля и таможенного оформления водных транспортных средств, осуществляющих многократные перемещения через таможенную границу Украины», под *водными транспортными средствами* понимается любое самоходное или несамоходное плавучее сооружение, которое используется:

— для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или другого морского промысла, поиска, добычи полезных ископаемых, спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и плавающих объектов, осуществления гидротехнических работ или поднятия имущества, затонувшего в море;

— для несения специальной государственной службы (охрана промыслов, санитарная и карантинная службы, защита моря от загрязнения и т. п.);

— для научных, учебных, культурных и спортивных целей.

В приказе ГТСУ от 17.09.2004 № 678 «Об утверждении Инструкции об организации таможенного контроля и таможенного оформления судов и товаров, перемещаемых ими» (далее — инструкция, утвержденная приказом ГТСУ № 678) указано, что другие термины употребляются в значениях, приведенных в Таможенном кодексе Украины, Кодексе торгового мореплавания Украины, постановлениях Кабинета министров Украины от 24.12.2003 № 1989 «Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими» (с изменениями), от 18.01.2003 № 63 «Об утверждении порядка таможенного оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих таможенную границу Украины».

Как видно из приведенных выше определений, ни один нормативный документ по таможенному регулированию не содержит унифицированного определения судна. Поэтому таможенным органам для целей таможенного контроля и таможенного оформления следует руководствоваться определениями, приведенными в Кодексе торгового мореплавания Украины, а также международных конвенциях, к которым присоединилась Украина. При осуществлении таможенного контроля за специальными судами или судами, выполняющими специальные операции (функции), таможенные органы должны использовать определения, которые приведены в вышеперечисленных нормативных актах.

Аналогичный порядок предусмотрен таможенным законодательством Российской Федерации. В приказе ГТК России от 12.09.2001 № 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» дано следующее определение понятия *судно*: это самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. В примечаниях к данному приказу указывается, что термин *судно* в нем применяется в соответствии с определением, приведенным в Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации.

## **1.2. Организация работы таможенных органов в морских пунктах пропуска**

Таможенные процедуры, которые осуществляются во время таможенного контроля и таможенного оформления транспортных средств, как указано в статье 111 ТКУ, должны быть унифицированы и не должны зависеть от страны регистрации или страны — владельца транспортного средства, страны, из которой прибыло транспортное средство, или страны, куда оно направляется, за исключением случаев, предусмотренных международными договорами

Украины, заключенными в установленном законом порядке, и соответствующими международными актами, в части применения санкций и ограничений в торговле с отдельными странами.

Принципы проведения таможенного контроля и таможенного оформления транспортных средств, заложенные данной статьей, во многом базируются на положениях международных нормативно-правовых актов, многие из которых приняты Украиной и в настоящее время являются неотъемлемой частью ее национального законодательства.

Одним из основных международных документов, регламентирующих порядок прихода на таможенную территорию, пребывания на ней и отхода за ее пределы морских судов, принимающих участие в международном морском сообщении, является Конвенция об облегчении международного морского судоходства 1965 года (далее — Конвенция ИМО), вступившая в силу 24.12.1993 (см. ПКМУ от 21.09.1993 № 775).

Принятие Конвенции ИМО было обусловлено желанием облегчить морское судоходство «путем упрощения и сведения до минимума формальностей, необходимой документации и процедур прибытия, пребывания и убытия судов, которые принимают участие в международном судоходстве». Договаривающиеся стороны обязались принимать в соответствии с положениями Конвенции ИМО и ее приложений «все необходимые меры для облегчения международного морского судоходства и предотвращения неоправданных задержек судов, людей и собственности на борту».

Для достижения целей Конвенции ИМО договаривающиеся стороны обязались «сотрудничать друг с другом через Межправительственную морскую консультативную организацию по вопросам, которые касаются формальностей, необходимой документации и процедур, а также их применения в международном морском судоходстве»\*.

---

\* Межправительственная морская консультативная организация (ИМКО) была учреждена Конвенцией ООН в 1948 году на Международной морской



## 1.2. Организация работы таможенных органов в морских пунктах пропуска

Таможенные органы, согласно Конвенции ИМО, относятся к государственным властям, то есть «органам или должностным лицам государства, ответственным за применение и исполнение законов и правил этого государства». Меры по облегчению международного морского судоходства в соответствии со статьей 6 Конвенции ИМО делятся на *стандарты* — правила, унифицированное применение которых договаривающимися правительствами является необходимым и возможным, и *рекомендованную практику* — правила, применение которых является желательным.

В Конвенции ИМО изложены положения, касающиеся формальностей, исполнения которых государственные власти требуют от судовладельцев на момент прихода и после него, во время стоянки и при отходе судна заграничного плавания. Кроме того, конвенция затрагивает вопросы организации работы государственных органов в порту пребывания судна.

Приложением Е к разделу 2 Конвенции ИМО предусмотрены меры по упрощению процедур очистки груза, пассажиров, экипажа и багажа. Они включают целый комплекс организационно-распорядительных действий, направленных на упрощение и ускорение механизма обработки судов и перевозимых на них грузов, а также на обустройство инфраструктуры портов.

Государственным властям рекомендуется совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать все меры по сокращению до минимума времени стоянки судна в порту. Для этого необходимо обеспечить удовлетворительную организацию работы порта, постоянно пересматривать все процедуры, связанные с прибытием и отправлением судов, включая организацию посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки грузов, их обслуживания и прочие меры.

---

конференции в Женеве. С 22 мая 1982 года по решению ассамблеи Межправительственной морской консультативной организации она была переименована в Международную морскую организацию (ИМО).

Конвенция ИМО рекомендует, чтобы грузовые суда с грузами, по мере возможности, принимались и выпускались в районе обработки таких судов и желательно без задержки.

Меры должны охватывать все этапы — с момента постановки судна под разгрузку до завершения таможенной очистки, а в случае необходимости — хранения и последующей переотправки груза. Между грузовым складом и таможенной зоной, которые должны находиться вблизи района разгрузки, следует обеспечить удобное и безопасное сообщение и, где это возможно, применять механизированные транспортные средства.

Государственным властям следует оказывать содействие собственникам и операторам грузовых доков и складов в обеспечении их специализированными помещениями, предназначенными для временного или длительного хранения грузов, с целью последующей транспортировки или доставки к месту назначения, а также принимать меры по предотвращению доступа посторонних лиц к грузам.

Таким образом, в Конвенции ИМО большое внимание уделено вопросам организации работы морских портов, связанной с приемом и отправлением судов, их обслуживанием, а также обработкой, оформлением и выпуском прибывающих и убывающих на них пассажиров и грузов. Немаловажную роль в организации этих процессов играют таможенные органы, эффективная работа которых существенно влияет на выполнение портами своих функций и развитие внешнеэкономических связей государства.

Основные положения, касающиеся организации работы таможенных органов Украины по осуществлению таможенного контроля и таможенного оформления прихода и отхода судов заграничного плавания, изложены в ТКУ, ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, приказе ГТСУ от 17.09.2004 № 678.

В соответствии со статьей 121 ТКУ таможенные органы осуществляют таможенные процедуры в зонах таможенного контроля на территории морских и речных портов, а также в акватории портов, открытых для международных перевозок.

Зоны таможенного контроля в морских и речных портах, согласно статье 122 ТКУ, располагаются в пределах отведенных администрацией этих портов территорий и акваторий.

Порядок создания и функционирования зон таможенного контроля в морских и речных портах определен ПКМУ от 25.12.2002 № 1947 «Об утверждении порядка создания зон таможенного контроля и их функционирования и порядка предоставления разрешения на размещение в зонах таможенного контроля сооружений и объектов инфраструктуры, принадлежащих другим, чем таможенные, органам государственной власти, которые осуществляют контроль во время перемещения товаров через таможенную границу Украины».

В соответствии с ПКМУ от 25.12.2002 № 1947 зоны таможенного контроля в пределах пунктов пропуска через государственную границу создаются ГТСУ по согласованию с органами охраны государственной границы и Министерством транспорта и связи Украины. Зоны таможенного контроля в морских и речных портах создаются соответствующим таможенным органом по согласованию с администрацией портов и органом охраны государственной границы.

Границы зон таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу определяются таможенным органом по согласованию с органом охраны государственной границы, а в пунктах пропуска через государственную границу для морского, речного сообщения — также по согласованию с администрацией морских и речных портов:

- в залах таможенного досмотра;
- на судах на время осуществления таможенных процедур;
- на контейнерных терминалах и в других местах, определенных в портах.

Зоны таможенного контроля в зависимости от режима функционирования могут быть постоянными или временными.

Постоянные зоны таможенного контроля функционируют в пределах пунктов пропуска через государственную границу и в местах расположения подразделений таможенных органов.

Временные зоны таможенного контроля функционируют вне места расположения подразделений таможенных органов во время осуществления таможенных процедур.

В инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678, указано, что в пунктах пропуска через государственную границу Украины в морских (речных) портах, а также в акваториях портов, открытых для международных перевозок, таможенные органы по согласованию с органами охраны государственной границы устанавливают постоянные или временные зоны таможенного контроля. На судах таможенные органы устанавливают временные зоны таможенного контроля. Режим временных зон таможенного контроля доводится до сведения лиц, непосредственно присутствующих во время проведения таможенного контроля и таможенного оформления. Обеспечение охраны зон таможенного контроля возлагается на подразделения таможенной стражи.

Контроль за перемещением товаров, транспортных средств и граждан через зоны таможенного контроля в соответствии с положениями ПКМУ от 25.12.2002 № 1947 возложен на таможенные органы.

Доступ в зоны таможенного контроля разрешается только должностным лицам таможенных органов, которые непосредственно принимают участие в осуществлении таможенных процедур. Прочие должностные лица таможенных органов и других органов государственной власти, осуществляющие предусмотренные статьей 27 ТКУ виды контроля во время перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу Украины, допускаются в эти зоны в порядке, определенном ГТСУ.

Во исполнение указанных выше требований, установленных ПКМУ от 25.12.2002 № 1947, Типовой технологической схемой пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, переме-

щаемых ими, утвержденной ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, а также инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678, определен порядок соблюдения режима временной зоны таможенного контроля при проведении контроля судов во время их перемещения через таможенную границу Украины. Он предусматривает осуществление контроля комиссией, которая состоит из представителей органа охраны государственной границы, таможенного органа, агентской организации (морского агента) и администрации порта, а в предусмотренных законодательством случаях — других контролирурующих органов.

С разрешения таможенного органа и органа охраны государственной границы в состав комиссии, которая осуществляет контроль судов при их перемещении через таможенную границу Украины, в случае необходимости могут быть включены представители других органов, учреждений и организаций.

Члены комиссии и лица, которым разрешено посещение судна во время осуществления контроля, не должны заносить на судно и выносить с него предметы, кроме тех, что используются ими для выполнения своих служебных обязанностей.

Таможенный контроль предметов, валютных и других ценностей лиц, которым разрешено посещение судна во время осуществления комиссией контроля, реализуется путем устного или письменного декларирования.

Доступ в зоны таможенного контроля и пребывание в них должностных лиц правоохранительных органов и органов прокуратуры разрешается в случаях и в порядке, предусмотренных законом.

Проведение хозяйственных работ в зоне таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу, перемещение через границы и в пределах этой зоны товаров, транспортных средств и граждан, в том числе должностных лиц органов государственной власти, которые не пересекают таможенную границу Украины, допускается только с разрешения руководителя или заместителя руководителя соответствующего таможенного органа по согласованию с органом охраны государственной гра-

ницы и под контролем должностных лиц этих органов, кроме случаев, предусмотренных законодательством.

Лица, виновные в нарушении режима зоны таможенного контроля, в том числе требований относительно перемещения через границы зоны товаров и транспортных средств, несут ответственность, предусмотренную законодательством.

В соответствии с положениями ПКМУ от 25.12.2002 № 1947 таможенные органы по согласованию с органами охраны государственной границы (вместе с территориальным органом Минтранса) могут осуществлять инженерно-технические мероприятия по обустройству зон таможенного контроля, созданных в пределах пунктов пропуска через государственную границу для морского, речного сообщения.

В инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), указано, что таможенный контроль за перемещением судов и находящихся на них товаров осуществляется в пунктах пропуска через государственную границу Украины, которые определяются Кабинетом министров Украины.

Таможенный контроль за судами и товарами, перемещаемыми ими через таможенную границу Украины, осуществляется таможенным органом, как правило, возле причалов, в акваториях портов или на месте якорной стоянки на рейде.

Таможенный контроль в акваториях портов и на месте якорной стоянки на рейде осуществляется по согласованию с органом охраны государственной границы.

В Российской Федерации приказом ГТК России от 03.12.2003 № 1379 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций в морских и речных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации» определено, что решение о возможности проведения таможенного оформления судов на рейде принимается начальником таможенного органа в письменном виде по заявке перевозчика, оформленной в произвольной форме и согласованной им с администрацией пункта пропуска.

Иногда в силу каких-либо объективных причин (аварии, стихийного бедствия, других форс-мажорных обстоя-

тельств) судно не может прибыть к установленному месту проведения таможенного контроля. Такие ситуации урегулированы статьей 126 ТКУ. В ней предусмотрено, что если судно вследствие аварии, стихийного бедствия или других обстоятельств, которые имеют характер непреодолимой силы, не может достичь одного из мест осуществления таможенного контроля на таможенной территории Украины, то выгрузка с него товаров допускается в местах, где нет таможенных органов. В таких случаях капитан судна должен принять все необходимые меры для обеспечения сохранности этих товаров и предъявления их и судна ближайшему таможенному органу.

Статьей 131 ТКУ и порядком, утвержденным ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, оговорено, что администрация порта не разрешает капитану судна заграничного плавания выходить из акватории порта без отметки таможенного органа в соответствующем судовом документе.

Для временного выхода судна из порта в связи с обстоятельствами непреодолимой силы, стихийным бедствием, а также с целью спасения людей наличие разрешения таможенного органа не обязательно. О таких фактах администрация порта немедленно информирует таможенный орган.

В статье 125 ТКУ указано, что районы разгрузки и загрузки судов заграничного плавания, посадки и высадки пассажиров этих судов, а также места стоянки судов для осуществления таможенного контроля определяются администрацией порта с учетом функциональной и технологической деятельности порта и по представлению таможенного органа, согласованному с органом охраны государственной границы.

Изменение места стоянки судов производится администрацией порта по согласованию с соответствующим таможенным органом и органом охраны государственной границы.

В приложении С к разделу 5 Конвенции ИМО государственным властям рекомендовано обеспечить бесплатную работу их служб в порту на протяжении обычного времени их работы. Государственным властям следует стремиться

согласовывать обычное время работы своих служб в портах с периодами активизации работы в них. Реализация данных рекомендаций проводится таможенными органами Украины путем размещения их подразделений непосредственно в морских пунктах пропуска, многие из которых осуществляют таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортных средств круглосуточно.

Конвенция ИМО рекомендует властям принимать все необходимые меры для организации работы государственных служб в портах таким образом, чтобы избежать необоснованных задержек судов после их прихода или после их готовности к отходу и до минимума сокращать время, необходимое для осуществления формальностей, при условии, что государственные власти будут заранее уведомлены о вероятном времени прихода или отхода судна.

Когда государственные власти вынуждены функционировать вне времени их работы, им рекомендуется исполнять свои обязанности на условиях разумной оплаты, которая не превышает фактическую стоимость выполненной работы. ПКМУ от 18.01.2003 № 93 «О взимании платы за таможенное оформление товаров и транспортных средств вне места расположения таможенных органов или вне рабочего времени, установленного для таможенных органов» были установлены ставки таможенных сборов, которые должны взиматься таможенными органами Украины за работу вне места их расположения или в нерабочее время.

Конвенция ИМО обращает внимание на то, что государственные власти должны обеспечивать работу своих служб по оформлению груза и багажа, независимо от их ценности и характера. Таможенным законодательством Украины не установлены различия в правилах таможенного контроля и таможенного оформления грузов в зависимости от их ценности и характера, за исключением грузов, указанных в статье 79 ТКУ, которые с учетом цели их перемещения через таможенную границу Украины (грузы для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий, катастроф, эпидемий, а также живые животные, органы и другие анатомические материалы человека, необходи-



мые для трансплантации, товары, которые имеют ограниченный срок или особый режим хранения, радиоактивные материалы, фото-, аудио- и видеоматериалы для средств массовой информации, товары международной технической и гуманитарной помощи) оформляются в первоочередном упрощенном порядке.

Статьей 124 ТКУ предусмотрено, что в зависимости от водоизмещения и назначения судов заграничного плавания их таможенное оформление проводится в срок, который определяется руководителем таможенного органа по согласованию с руководителем соответствующего органа охраны государственной границы Украины и другими контрольными службами.

В соответствии с подпунктом 2.2.9 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678, таможенный контроль и таможенное оформление судов в зависимости от их водоизмещения и назначения должны проводиться в следующие сроки:

| Пассажирское судно, которое прибывает на таможенную территорию Украины или убывает за ее границы |        |           | Любое другое судно, которое прибывает на таможенную территорию Украины или убывает за ее границы |          |             |
|--|--------|-----------|--|----------|-------------|
| Пассажировместимость, чел.   |        |           | Водоизмещение, т   |          |             |
| До 300   | До 500 | Более 500 | До 5000  | До 20000 | Более 20000 |
| Срок, ч.   |        |           | Срок, ч.   |          |             |
| 3,0  | 3,5    | 4,0       | 1,5  | 2,5      | 3,0         |

Данный подпункт был исключен приказом ГТСУ от 10.10.2007 № 842 «О внесении изменений в некоторые приказы Гостаможслужбы», которым были утверждены изменения в инструкцию об организации таможенного контроля и таможенного оформления судов и товаров, перемещаемых этими судами (утвержденную приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678).

Следует отметить, что хотя подпункт 2.2.9 и был исключен из приказа ГТСУ, редакция статьи 124 ТКУ осталась неизменной.

Совместным приказом ГТСУ, администрации Государственной пограничной службы Украины, Министерства транспорта и связи Украины, Министерства охраны здоровья Украины, Министерства аграрной политики Украины, Министерства охраны окружающей природной среды Украины, Министерства культуры и туризма Украины, Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 28.11.2005 № 1167/886/824/643/655/424/858/900 «Об утверждении Временных нормативов исполнения контрольных операций должностными лицами, осуществляющими контроль лиц, товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины» на основании статей 27, 112 ТКУ, ПКМУ от 03.08.2000 № 1203 «Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу», от 24.12.2003 года № 1989 «Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, перемещаемых ими», с целью упрощения процедур государственного контроля лиц, товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины были установлены временные нормативы исполнения каждой службой своих непосредственных обязанностей, в том числе и для морских (речных) пунктов пропуска:

| Виды контроля | Временные нормативы |  |  |
|---------------|---------------------|--|--|
|               | лицо                | транспортное средство  | товар  |
| Пограничный   | До 2 мин.           | До 1 ч. (до 2 ч. с учетом времени на проведение углубленного досмотра) | До 1 ч. (до 2 ч. с учетом времени на проведение углубленного досмотра) |

## 1.2. Организация работы таможенных органов в морских пунктах пропуска

| Виды контроля                   | Временные нормативы            |   |                                |
|---------------------------------|--------------------------------|---|--------------------------------|
|                                 | лицо                           | транспортное средство   | товар                          |
| Таможенный                      | До 3 мин.                      | До 1 ч. (до 2 ч. с учетом времени на проведение углубленного досмотра)                  | До 6 ч.                        |
| Санитарно-эпидемиологический    | При необходимости — до 30 мин. | При необходимости — до 30 мин.  | При необходимости — до 30 мин. |
| Фитосанитарный                  | —                              | При необходимости — до 2 ч.   | При необходимости — до 2 ч.    |
| Ветеринарный                    | —                              | При необходимости — до 2 ч.   | При необходимости — до 2 ч.    |
| Экологический (радиологический) | —                              | До 30 мин. (совместно с таможенными органами и органами охраны государственной границы) | При необходимости — до 30 мин. |

Пунктом 7 совместного приказа предусмотрено, что временные нормативы могут не соблюдаться, если есть достаточные основания считать, что лица, товары и транспортные средства перемещаются через государственную границу Украины с нарушением норм законодательства о государственной границе Украины, таможенных правил, других норм законодательства или угрожают безопасности авиации, а также в случае задержания этих лиц, товаров и транспортных средств вследствие выявленных нарушений.

Ссылка на данный приказ содержится в подпункте 1.23 изменений, утвержденных приказом ГТСУ от 10.10.2007 № 842.

## 1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

Следует отметить, что положения приказа по установлению временных нормативов досмотра лиц, товаров и транспортных средств вступают в противоречие со статьей 124 ТКУ, согласно которой срок таможенного оформления судов заграничного плавания устанавливается *в зависимости от водоизмещения и назначения судов*, а также статьей 123 ТКУ, согласно которой судно на протяжении всего времени стоянки в порту находится под таможенным контролем и таможенный орган имеет право в этот период осуществлять в числе прочего досмотр и передосмотр судна.

В Российской Федерации приказами ГТК России от 12.09.2001 № 892 и от 03.12.2003 № 1379 установлены следующие сроки оформления судов:

| Тип судна   | Грузоподъемность, т |           |            |             |
|-------------|---------------------|-----------|------------|-------------|
|             | до 3000             | 3001–5000 | 5001–15000 | более 15000 |
| Сухогрузное | 1,5 ч.              | 2,5 ч.    | 3,0 ч.     | 3,0 ч.      |
| Наливное    | 1,0 ч.              | 1,5 ч.    | 1,5 ч.     | 2,5 ч.      |

Указанная выше продолжительность оформления судов не может быть сокращена в ущерб проведению таможенного контроля и таможенного оформления.

Таможенное оформление судов заграничного плавания осуществляется круглые сутки в порядке их прихода (отхода).

Таможенный контроль и таможенное оформление пассажирских судов проводятся вне очереди, согласно графику их движения, предварительно согласованному с таможенным органом и органом охраны государственной границы.

Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей осуществляются в первоочередном порядке.

Согласно инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), таможенный контроль и тамо-

женное оформление судна, которое прибывает на таможенную территорию Украины или убывает за ее границы, осуществляются, как правило, на его борту. Досмотр судна контролирующими органами проводится после согласования с органом охраны государственной границы и таможенным органом. Таможенный контроль и таможенное оформление товаров, перемещаемых членами экипажей этих судов, может осуществляться непосредственно на борту судна.

Таможенный контроль и таможенное оформление иностранных судов могут осуществляться документально, при условии их постоянного пребывания под контролем таможенного органа в зонах таможенного контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины. Таможенный контроль и таможенное оформление товаров, перемещаемых членами экипажей и пассажирами этих судов, производится возле борта судна или в другом месте в границах зоны таможенного контроля, которые определены администрацией порта и согласованы с таможенным органом и органом охраны государственной границы.

Если есть основания считать, что судно и товары перемещаются через таможенную границу с нарушением норм ТКУ и других законодательных актов по вопросам таможенного дела, то обязательно производится их таможенный досмотр.

Как было указано выше, судно заграничного плавания в соответствии со статьей 123 ТКУ на протяжении всего времени стоянки в порту находится под таможенным контролем. Таможенный орган имеет право в этот период досматривать и передосматривать судно, пломбировать и опечатывать отдельные трюмы и помещения, где находятся товары, у которых отсутствуют основания для ввоза на таможенную территорию Украины, вывоза за границы таможенной территории Украины или транзита через территорию Украины.

В соответствии с изменениями к инструкции суда каботажного плавания находятся под таможенным контролем на протяжении всего времени каботажа. Таможенный

контроль судна каботажного плавания, которое плавают под Государственным флагом Украины, заканчивается после завершения им каботажной перевозки и при отсутствии на нем товаров и транспортных средств, которые находятся под таможенным контролем, и/или судовых помещений либо других специально оборудованных мест с наложенным таможенным обеспечением.

Во время пребывания судна под таможенным контролем причаливание к нему любых плавучих средств возможно только при наличии разрешения таможенного органа и органа охраны государственной границы.

### **1.3. Предварительное уведомление таможенного органа о приходе или отходе судна**

В приложении В к разделу 3 Конвенции ИМО предусмотрен ряд мер, направленных на ускорение таможенных процедур.

Одной из таких мер является предоставление судовладельцем государственным (в том числе таможенным) властям предварительной информации с указанием наиболее точного времени прихода судна с последующим сообщением о любых изменениях и указанием маршрута рейса в тех случаях, когда это может отразиться на порядке выполнения контрольных функций. Другая мера — обязательство судовладельца обеспечить предварительную подготовку судовых документов судовым персоналом для последующего предъявления в порту прихода.

Учитывая важность предварительной подготовки властей к приему судов заграничного плавания и ее прямое влияние на длительность процесса их оформления, приложением С к разделу 5 Конвенции ИМО всем участникам конвенции рекомендуется предварительно информировать друг друга до начала и во время рейса о судне, пассажирах, членах экипажа, багаже, грузе и документации для таможенных, эмиграционных, санитарных, фитосани-

тарных и ветеринарных целей, если такие меры упростят формальности по приходе в порт такого государства.

Приведенные выше положения приложения В к разделу 3 Конвенции ИМО нашли свое отражение в таможенном законодательстве Украины.

В соответствии с Типовой технологической схемой, утвержденной ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, и инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), капитан судна или агентская организация (морской агент) лично или через администрацию порта не позднее чем за 4 часа до прихода (отхода) судна подает в таможенный орган заявку на проведение таможенного контроля судна со следующим уточнением ее содержания за 1 час до начала таможенного контроля.

Заявка подается в произвольной форме (порядок ее регистрации определяется таможенным органом) и должна содержать следующую информацию:

- название судна, его тип, национальная принадлежность;
- дата и время прихода (отхода);
- место стоянки;
- характер и количество товаров;
- количество членов экипажа и пассажиров (с указанием количества граждан Украины);
- последний порт захода (порт следования);
- агентская организация (морской агент) — при наличии.

После получения заявки таможенный орган регистрирует ее по установленной форме и сообщает о ее получении старшему смены, который отвечает за организацию работы таможенного наряда в составе комиссии.

В обязанности старшего смены входит:

- проверка наличия оперативной информации, ориентировок по этому судну, последнему порту его захода и грузу, который оно перевозит;
- доведение до инспекторского состава наряда имеющихся ориентировок и постановка общих задач по досмотру, исходя из полученной оперативной информации.

Постановлением КМУ от 06.06.2007 № 811 «О внесении изменений в постановление Кабинета министров Украины от 24 декабря 2003 № 1989» были внесены изменения в порядок осуществления таможенного контроля водных транспортных средств. Одно из них касается установления предварительного информирования таможенных органов о прибытии в порт Украины судов, осуществляющих перевозки контейнеров.

Согласно положениям указанного нормативного документа агентская организация (морской агент) обязана не позднее чем за сутки до прибытия судна в порт назначения на таможенной территории Украины предоставить таможенному органу, в зоне деятельности которого расположен порт, информацию в электронном виде по установленной Гостаможслужбой форме о товарах, принятых к перевозке в контейнерах. Поданная в порядке, установленном Гостаможслужбой, информация должна использоваться таможенным органом исключительно для определения форм и объема контроля, достаточного для обеспечения соблюдения таможенного законодательства.

Кроме того, ПКМУ от 06.06.2007 № 811 предусмотрено установление порядка и формы предоставления информации о товарах, которые подлежат санитарно-эпидемиологическому, ветеринарному, фитосанитарному, радиологическому, экологическому контролю, а также контролю за перемещением культурных ценностей, органам государственной власти, которые осуществляют данные виды контроля.

Изменениями к инструкции в таможенном законодательстве Украины был утвержден порядок предоставления таможенным органам предварительной информации о товарах, принятых к перевозке в контейнерах в порт назначения на таможенной территории Украины.

Информация должна подаваться сотрудниками агентской организации (морского агента) на определенный почтовый ящик Гостаможслужбы в интернете, со структурой и в формате, утвержденными Гостаможслужбой и согласованными с каждой из агентских организаций (с каждым



из морских агентов) путем заключения соглашения об информационном обмене и соответствующего протокола.

Информация о товарах, принятых к перевозке в контейнерах в порт назначения на таможенной территории Украины, должна содержать следующие сведения:

- агентская организация (морской агент);
- дата и время предоставления информации агентской организацией (морским агентом);
- порт на таможенной территории Украины;
- наименование судна;
- запланированная дата и время прибытия судна;
- номер коносамента (речной накладной);
- номер контейнера;
- код типа контейнера в соответствии с Классификатором типов контейнеров;
- общее наименование товаров (в соответствии с коносаментом или речной накладной);
- общий вес товаров (брутто, кг) (в соответствии с коносаментом или речной накладной);
- отправитель;
- получатель (при наличии);
- индоссат (при наличии);
- местонахождение (место проживания) получателя (при наличии);
- экспедитор (при наличии);
- перевозчик (при наличии);
- дополнительные сведения (агентской организацией или морским агентом может быть предоставлена любая имеющаяся информация, которая может иметь значение при определении форм и объема контроля товаров, перемещаемых в контейнерах).

В нормативном документе уточняется, что информация о наименовании агентской организации (морского агента) и судна должна указываться латинскими литерами (в соответствии с регистрационными документами судна), информация об общем наименовании товаров может предоставляться на иностранном языке, если перевод на государственный язык этой информации может существенно

повлиять на применение мер тарифного или нетарифного регулирования или же неправильный перевод может исказить информацию о перемещаемых товарах.

Следует отметить, что реализация отдельных требований указанных выше положений может быть затруднительна, так как, во-первых, в регистрационных документах судна нет сведений о наименовании агентской организации (морского агента), во-вторых, агентская организация (морской агент) на момент предоставления информации не может иметь регистрационных документов судна (вряд ли они будут ей предъявлены и после его прихода в порт).

Информация о товарах, принятых к перевозке в контейнерах, должна приниматься таможенными органами круглосуточно.

В случае если товары были приняты к перевозке в контейнерах в портах других государств Азово-Черноморского бассейна менее чем за сутки до прибытия судна в порт на таможенной территории Украины, информация об этих товарах подается агентской организацией (морским агентом) с указанием в графе «дополнительные сведения» даты и времени принятия этих товаров к перевозке.

Согласно приказу ГТК России от 12.09.2001 № 892 во избежание необоснованной задержки судов после их прихода и в целях сокращения времени, необходимого для производства таможенного оформления и проведения таможенного контроля, таможенный орган должен быть заблаговременно проинформирован (в произвольной форме) о предполагаемом времени прихода судна в порт.

О пересечении судном таможенной границы капитан судна (уполномоченное им лицо) уведомляет в письменном виде таможенный орган. Это уведомление подписывает капитан судна или уполномоченное им лицо.

Таможенный орган регистрирует уведомление в журнале уведомлений и хранит в своих делах.

Уведомление должно содержать следующие сведения:

- название судна;
- национальная принадлежность судна;
- наименование судовладельца;
- количество пассажиров на судне;

### 1.3. Предварительное уведомление о приходе или отходе судна

- количество членов экипажа;
- наименование и общее количество грузов (товаров);
- дата и время подачи уведомления.

Не позднее чем через 30 минут после прихода судна в порт капитан судна (уполномоченное им лицо) обязан письменно уведомить таможенный орган о приходе судна, уточнив информацию, предоставленную ранее, и указав точное место стоянки судна. Это уведомление подписывается капитаном судна (уполномоченным им лицом). Уведомление принимает сотрудник таможенного органа и приобщает к информации, представленной ранее и хранящейся в делах таможенного органа.

Перед отходом судна капитан судна (уполномоченное им лицо) уведомляет в письменном виде таможенный орган о намерении пересечь таможенную границу Российской Федерации не менее чем за 3 часа до предполагаемого отхода судна из порта.

Таможенный орган регистрирует уведомление в журнале уведомлений и хранит в своих делах.

Уведомление должно содержать следующие сведения:

- название судна;
- национальная принадлежность судна;
- наименование судовладельца;
- количество пассажиров на судне;
- количество членов экипажа;
- наименование и общее количество товаров;
- отправители товаров;
- порты и страны назначения;
- расчетное время отхода судна из порта;
- дата и время подачи уведомления;
- печать и подпись лица, подавшего уведомление.

В приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 предусмотрен порядок уведомления таможенного органа о прибытии судна в пункт пропуска администрацией пункта пропуска на основании положений статьи 71 ТК РФ. Так, согласно приказу таможенному органу могут быть представлены предусмотренные статьей 74 ТК РФ документы, в том числе в электронном виде, до фактического прибытия судна на таможенную территорию или в ходе следования судна

от места пересечения таможенной границы Российской Федерации в место прибытия.

На основании полученной и имеющейся информации уполномоченное должностное лицо таможенного органа определяет формы таможенного контроля в отношении судна и перевозимых им товаров. Таможенный наряд до убытия на судно должен ознакомиться со сведениями о прибывшем судне и документами, имеющимися в таможенном органе.

Вышеизложенные положения международных и украинских нормативно-правовых актов позволяют сделать следующие выводы:

— международным законодательством, национальным законодательством Украины и Российской Федерации предусмотрен порядок обязательного предварительного уведомления таможенных органов о приходе судов, а также предоставления сведений о судне, его рейсе и грузе;

— таможенным законодательством Украины и Российской Федерации установлен порядок обязательного предварительного уведомления таможенных органов об отходе судов;

— таможенное законодательство Украины и Российской Федерации отличается по объему требуемой информации, формам ее получения, срокам предоставления;

— предварительное уведомление таможенных органов Российской Федерации о прибытии транспортных средств и товаров на таможенную территорию Российской Федерации базируется не только на положениях Конвенции ИМО, но и на нормах ТК РФ; в ТКУ такие нормы отсутствуют, статья 93 ТКУ регламентирует только процедуру уведомления таможенных органов о намерении ввезти *товары* на таможенную территорию Украины или намерении вывезти *товары* за пределы таможенной территории Украины, что является обязанностью декларанта;

— таможенным законодательством Украины установлено обязательное требование предоставлять заранее информацию о товарах, перемещаемых на судах в контейнерах, с целью определения форм и объема контроля за ними;

— полученная предварительно информация необходима для проведения ее анализа должностными лицами таможенных органов с целью постановки задач перед таможенным нарядом и определения форм проведения таможенного контроля судна и находящихся на нем грузов;

— между Украиной и другими государствами, являющимися участниками Конвенции ИМО (в том числе и Российской Федерацией), до настоящего времени не заключены договоры и соглашения, направленные на реализацию рекомендаций, указанных в приложении С к разделу 5 Конвенции ИМО, которыми предусмотрены меры по предварительному взаимному информированию таможенными органами разных стран до начала и во время рейса о судне, пассажирах, членах экипажа, багаже, грузе и документации на него.

## **1.4. Создание комиссии для оформления судна**

Таможенный контроль судов при их перемещении через таможенную границу Украины осуществляется комиссией, которая состоит из представителей органа охраны государственной границы, таможенного органа, агентской организации (морского агента) и администрации порта, а в предусмотренных законодательством случаях — других контролирующих органов. Руководство комиссией осуществляет старший наряда органа охраны государственной границы.

При осуществлении контроля наливных судов в состав комиссии могут быть включены представители государственной пожарной охраны. Как указывалось выше, с разрешения таможенного органа и органа охраны государственной границы в состав комиссии, в случае необходимости, могут быть включены представители других органов, учреждений и организаций.

Комиссия создается по заявкам администрации порта или представителя агентской организации (морского агента).

После получения заявки на осуществление таможенного контроля должностное лицо таможенного органа регистрирует ее и уведомляет о ее получении старшего смены, который отвечает за организацию работы таможенного наряда в составе комиссии.

Капитан судна или агентская организация (морской агент) должны обеспечить доставку членов комиссии на судно с целью выполнения возложенных на них функций, а также возвращение их в свои учреждения.

На судно, которое прибыло из-за границы, комиссия поднимается после завершения санитарного контроля с разрешения представителя санитарно-эпидемиологической службы.

При проведении санитарного контроля государственными властям следует обращать внимание на рекомендации, данные в разделе 4 Конвенции ИМО.

Государственным властям государств, которые не являются участниками Международных правил охраны здоровья, следует стремиться применять те положения этих правил, которые относятся к международному судоходству.

Так, государственным властям следует, когда это возможно, разрешать судну свободную практику по радио, если санитарные власти вероятного порта захода примут такое решение на основании сведений, полученных от судна до его прихода, и если заход не повлечет за собой вывоза или распространения карантинной болезни. Санитарным властям следует, по возможности, разрешать подниматься на борт до входа судна в порт.

Государственным властям следует заручиться содействием судовладельцев в выполнении требований о немедленном извещении по радио санитарных властей порта назначения судна о случаях болезни на борту, для того чтобы было обеспечено присутствие специального медицинского персонала и оборудования, необходимого для выполнения санитарных формальностей по приходе судна.

Государственные власти принимают меры для того, чтобы бюро путешествий и другие подобные организации заранее представляли отъезжающим пассажирам перечни прививок, которых требуют государственные власти со-

ответствующих стран, а также бланки свидетельств о прививках, предусмотренных Международными правилами охраны здоровья. Для обеспечения единообразия государственные власти должны принимать все возможные меры, чтобы персонал, который делает прививки, выдавал международные свидетельства о вакцинации и ревакцинации.

Государственные власти обеспечивают порядок, в силу которого санитарные меры и формальности должны осуществляться немедленно, реализовываться без задержки и применяться без дискриминации.

Государственным властям следует иметь в как можно большем количестве портов надлежащее оборудование и службы для принятия эффективных санитарных, фитосанитарных и ветеринарных мер.

Для предоставления немедленной медицинской помощи членам экипажа и пассажирам желательно предусмотреть ее оказание в как можно большем количестве портов государства.

Исключая чрезвычайные случаи, которые представляют серьезную опасность для здоровья населения по причине эпидемической болезни, портовые санитарные власти не должны лишать судно, которое не инфицировано или не подозревается в том, что инфицировано какой-нибудь карантинной болезнью, возможности осуществлять разгрузку или загрузку, пополнять припасы, запасы топлива или питьевой воды.

В приложении С к разделу 5 Конвенции ИМО изложено стандартное правило, которое обязывает санитарные власти не взимать плату за какой бы то ни было санитарный контроль либо дополнительный бактериологический или другой анализ, который проводится в любое время дня или ночи, если такой анализ требуется для выяснения состояния здоровья лица. Они также не должны взимать плату за отход судна с карантинной целью, за исключением отхода судна для выдачи ему свидетельства о дератизации или об освобождении от дератизации.

Плата не должна взиматься за осуществление любой прививки лицу, прибывающему на судно, или за выдачу свидетельства о вакцинации. Однако в тех случаях, ког-

да требуется принятие других мер, кроме вышеуказанных, в отношении судна, его пассажиров или экипажа и за них санитарными властями взимается плата, такая плата устанавливается по единому тарифу, который действует на данной территории для всех лиц, независимо от их национальности, происхождения, местожительства, флага, места регистрации или собственника судна.

После завершения санитарного контроля комиссия начинает свою работу.

Таможенный контроль и таможенное оформление судов, которые прибыли из-за границы, осуществляются после проведения пограничного контроля, а судов, которые убывают за границу, — до начала пограничного контроля.

### **1.5. Документы, необходимые для таможенного оформления**

В приложении к Конвенции ИМО содержится перечень документов, которые должны предъявляться при приходе и отходе судна, причем он не включает «требование предъявления для проверки соответствующими властями сертификатов и других документов, которые находятся на судне и касаются его регистрации, обмера, безопасности и других соответствующих вопросов».

В соответствии со стандартными правилами приложения А к разделу 2 Конвенции ИМО при прибытии или отправлении судов государственные власти не должны требовать каких-нибудь других документов, кроме тех, что указаны ниже:

- общая декларация;
- декларация о грузе;
- декларация о судовых припасах;
- декларация о личных вещах экипажа судна;
- судовая роль;
- список пассажиров;
- документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией;
- морская санитарная декларация.



Законодательными актами Украины не установлен перечень документов, которые должны быть предъявлены судовой администрацией при прибытии или убытии судна заграничного плавания. В соответствии со статьей 35 КТМУ судно, которое плавает за границу, помимо указанных в этой статье документов, должно также иметь документы, предусмотренные международными договорами Украины. Статьей 45 ТКУ полномочия по определению перечня документов и сведений, необходимых для осуществления таможенного контроля, делегированы Кабинету министров Украины.

Согласно пункту 14 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, для осуществления таможенного контроля судов заграничного плавания капитан судна или уполномоченное им лицо представляют таможенному органу следующие документы:

- генеральную декларацию;
- обязательство капитана судна об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввозе на таможенную территорию Украины) судна заграничного плавания по форме, установленной Гостаможслужбой;
- грузовую декларацию;
- коносамент, речную накладную, где указываются наименование, маркировка, количество и/или мера (масса, объем) груза и количество мест, которое он занимает, а в случае необходимости — сведения о внешнем виде, состоянии и особых качествах груза;
- список членов судового экипажа (судовую роль);
- список пассажиров;
- декларацию о личных вещах членов экипажа судна;
- декларацию о судовых припасах;
- справку капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов;
- справку о наличии в судовой кассе валюты;
- обязательство капитана судна, которое плавает под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна;

— документы, предусмотренные Таможенным кодексом Украины, другими законодательными актами Украины по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (в случае необходимости).

Представленные документы, согласно положениям порядка, должны быть удостоверены судовой печатью и подписью капитана судна или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном. В случае перевозки товаров в контейнерах допускается представление коносамента, скрепленного печатью и заверенного подписью руководителя или другого надлежащим образом уполномоченного сотрудника агентской организации (морского агента). Должностное лицо таможенного органа осуществляет таможенное оформление представленных документов в порядке, установленном Гостаможслужбой.

В соответствии с требованиями инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления администрация судна подает таможенному наряду в необходимом количестве следующие документы:

- генеральную декларацию;
- обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, которое плавает под иностранным флагом;
- декларацию о грузе;
- грузовые документы, в том числе коносаменты (речные накладные), в которых указываются наименование, маркировка, количество и/или мера (масса, объем) груза и количество мест, которое он занимает, а в случае необходимости — сведения о внешнем виде, состоянии и особых качествах груза;
- список членов судового экипажа (судовую роль);
- список пассажиров;
- декларацию о личных вещах членов экипажа судна;
- декларацию о судовых припасах;
- справку капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов;

- справку о наличии в судовой кассе валюты;
- обязательство капитана украинского судна о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна;
- второй экземпляр оформленного при убытии за пределы Украины обязательства об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавает под Государственным флагом Украины;
- документы, предусмотренные Таможенным кодексом Украины, другими законодательными актами Украины по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (в случае необходимости).

Представленные документы должны быть заверены судовой печатью и подписью капитана судна или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном и лично проинформирован. В случае перевозки товаров в контейнерах допускается представление коносамента, скрепленного печатью и заверенного подписью руководителя или другого надлежащим образом уполномоченного сотрудника агентской организации (морского агента).

Следует отметить, что в указанных выше нормативных документах Украины отсутствуют ссылки на Конвенцию ИМО, несмотря на то, что Украина с 1993 года является одним из участников данного международного нормативно-правового акта. Кроме того, заверение коносаментов капитаном судна или другим представителем командного состава судна, а также руководителем или другим надлежащим образом уполномоченным сотрудником агентской организации (морским агентом) при перевозках товаров в контейнерах является нормой, ограничивающей права субъектов внешнеэкономической деятельности, так как в соответствии с пунктом 11 статьи 137 КТМУ коносамент может быть подписан капитаном или другим представителем перевозчика.

Требования действующих нормативных документов, которыми регулируется в Украине порядок представления документов при приходе/отходе судов заграничного плавания, классифицированы в таблице на стр. 44.

1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

| Конвенция ИМО                     | ПКМУ от 24.12.2003 № 1989  | Приказ ГТСУ от 17.09.2004 № 678   |
|-----------------------------------|--|---|
| Общая декларация                  | Генеральная декларация   | Генеральная декларация  |
| Декларация о грузе                | Декларация о грузе   | Декларация о грузе  |
|                                   | Коносамент, речная накладная   | Грузовые документы, в том числе коносаменты (речные накладные)  |
| Судовая роль                      | Список членов судового экипажа (судовая роль)  | Список членов судового экипажа (судовая роль)   |
| Список пассажиров                 | Список пассажиров  | Список пассажиров   |
| Декларация о судовых припасах     | Декларация о судовых припасах  | Декларация о судовых припасах   |
| Декларация о личных вещах экипажа | Декларация о личных вещах экипажа судна  | Декларация о личных вещах экипажа судна   |
|                                   | Обязательство капитана судна об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввозе на таможенную территорию Украины) судна заграничного плавания по форме, установленной ГТСУ | Обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, плавающего под иностранным флагом, или обязательство об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, плавающего под Государственным флагом Украины |
|                                   | Справка капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов   | Справка капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов  |

1.5. Документы, необходимые для таможенного оформления

| Конвенция ИМО   | ПКМУ от 24.12.2003 № 1989  | Приказ ГТСУ от 17.09.2004 № 678  |
|---|--|--|
|   | Справка о наличии в судовой кассе валюты   | Справка о наличии в судовой кассе валюты   |
|   | Обязательство капитана судна, плавающего под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна | Обязательство капитана судна, плавающего под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна |
|   | Документы, предусмотренные Таможенным кодексом Украины, другими законодательными актами Украины по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины                         | Документы, предусмотренные Таможенным кодексом Украины, другими законодательными актами Украины по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины                         |
| Документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией* |  |  |
| Морская санитарная декларация**                         |  |  |

\* Почтовые отправления и другие предметы, которые сдаются на судно почтовыми службами и предназначены для доставки почтовыми службам.

\*\* Представляется портовым санитарным властям.

В Российской Федерации представление документов при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания регламентировано

но статьей 74 Таможенного кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ), вступившего в силу 1 января 2004 года.

Пункт 9 инструкции, утвержденной приказом Федеральной таможенной службы РФ от 02.12.2005 № 1132 «Об утверждении Инструкции об организации деятельности должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами» (далее — приказ ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132), требует при приходе/отходе судна представления документов, предусмотренных Конвенцией ИМО, и дополнительно к ним «коносаментов или иных документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской перевозки». Такой же перечень документов указан и в статье 74 ТК РФ.

В этом же пункте инструкции, утвержденной приказом ФТС РФ от 05.12.2005 № 1132, уточняется, что в представленных таможенному органу документах при прибытии судна должны содержаться:

- сведения о регистрации судна и его национальной принадлежности;
- наименование и описание судна;
- фамилия капитана;
- фамилия и адрес судового агента;
- количество пассажиров на судне, их фамилии, имена, гражданство (подданство), дата и место рождения, порты посадки и высадки;
- количество и состав членов экипажа;
- наименование порта отправления и порта захода;
- наименование, общее количество и описание товаров;
- количество грузовых мест, их маркировка и виды упаковок товаров;
- наименование порта погрузки и порта выгрузки товаров;
- номера коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, на товары, подлежащие выгрузке в данном порту;

- наименование портов выгрузки остающихся на борту товаров;
- наименование первоначальных портов отправления товаров;
- наименование и количество судовых припасов, имеющих на судне;
- описание размещения товаров на судне;
- сведения о наличии (отсутствии) на борту судна международных почтовых отправлений;
- сведения о наличии (отсутствии) на борту судна товаров, ввоз которых на территорию Российской Федерации запрещен или ограничен, в том числе валюты Российской Федерации и валютных ценностей, которые находятся у членов экипажа, лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества;
- сведения о наличии (отсутствии) на борту судна опасных товаров, в том числе оружия и боеприпасов.

Если представленные документы не содержат всех необходимых сведений, таможенный наряд принимает от перевозчика другие имеющиеся у него документы или дополнительные документы, содержащие недостающие сведения и составленные в произвольной форме, в том числе судовые манифесты, справку о наличии валюты и валютных ценностей в судовой кассе, список оружия и боеприпасов и список лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества.

Следует отметить, что представление при таможенном оформлении судна документов, указанных в Конвенции ИМО, было предусмотрено и до вступления в силу нового Таможенного кодекса РФ. Так, это оговорено приказом ГТК России от 12.09.2001 № 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», при этом сам приказ содержит ссылку на Конвенцию ИМО.

**Представление документов при приходе/отходе  
судов заграничного плавания в РФ**

| Конвенция ИМО  | Приказ ГТК России<br>от 12.09.2001<br>№ 892   | Ст. 74 ТК РФ,<br>приказ ФТС РФ<br>от 02.12.2005 №1132   |
|--|---|---|
| Общая декларация                                       | Общая декларация  | Общая декларация  |
| Декларация о грузе (судовой манифест)                  | Декларация о грузе  | Декларация о грузе (судовой манифест)   |
|  | Судовые манифесты на все грузы  | Коносаменты либо другие документы, подтверждающие наличие и содержание договора морской (речной) перевозки  |
| Судовая роль   | Судовая роль  | Судовая роль  |
| Список пассажиров                                      | Список пассажиров   | Список пассажиров   |
| Декларация о судовых припасах                          | Декларация о судовых припасах   | Декларация о судовых припасах   |
| Декларация о личных вещах экипажа                      | Декларация о личных вещах экипажа   | Декларация о личных вещах экипажа   |
| Документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией | Документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией (накладная SN-37) — только в случае наличия на борту;<br><br>справка о наличии валюты и валютных ценностей (только в случае их наличия в судовой кассе); | Документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией<br><br>При отсутствии в представленных документах:<br>— сведений о наличии валюты и валютных ценностей;<br>лекарственных средств, в составе которых содержатся |



| Конвенция ИМО | Приказ ГТК России<br>от 12.09.2001<br>№ 892   | Ст. 74 ТК РФ,<br>приказ ФТС РФ<br>от 02.12.2005 №1132  |
|---------------|---|--|
|               | <p>список оружия и боеприпасов с обязательством об их сохранности и невыносе с судна (только в случае их наличия на борту);</p> <p>список лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, с обязательством об их сохранности и невыносе с судна (только в случае их наличия на борту).</p> <p><i>В случае отсутствия вышеуказанной информация об этом указываетя в графе 1б общей декларации</i></p> | <p>наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества;</p> <p>— сведений о наличии на борту опасных товаров, в том числе оружия и боеприпасов, — дополнительно представляются соответствующие справки и списки (приказ ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132)</p> |

В приложении В к разделу 2 Конвенции ИМО указаны основные требования к представляемым при приходе/отходе судна документам.

**Общая декларация** служит основным документом, содержащим сведения о судне, которых требуют государственные власти при его приходе или отходе.

Конвенция ИМО рекомендует при приходе или отходе судна применять единообразную форму общей декларации, в которую должны быть включены только следующие сведения:

- название и описание судна;
- национальная принадлежность судна;
- данные о регистрации;
- данные о тоннаже;
- фамилия капитана;
- фамилия и адрес судового агента;
- краткое описание груза;
- количество членов экипажа;
- количество пассажиров;
- краткие сведения о рейсе;
- дата и время прибытия или дата отправления;
- порт прибытия или отправления;
- место стоянки судна в порту.

Государственные власти должны принимать общую декларацию, датированную и подписанную капитаном, судовым агентом или другим лицом, которое надлежащим образом уполномочено на это капитаном.

Определение генеральной (общей) декларации в нормативных документах Украины дано в пункте 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989: это документ, который содержит общие сведения о судне и наличии или отсутствии на борту огнестрельного оружия, боеприпасов, наркотических (психотропных) лекарственных средств в судовой аптечке, а также сведения о судовой кассе. Других требований к содержанию генеральной (общей) декларации нормативными документами Украины не установлено. Обращает на себя внимание факт несоответствия названия данного документа в международном и национальном законодательстве: общая декларация — в Конвенции ИМО, генеральная декларация — в нормативных документах Украины.

**Декларация о грузе**, согласно приложению В к разделу 2 Конвенции ИМО, является основным документом, содержащим сведения о грузе судна, которых требуют го-

сударственные власти при его приходе и отходе. Однако кроме этого может возникнуть потребность в предоставлении дополнительных сведений об опасных грузах.

Под грузами в приложении А к разделу 1 Конвенции ИМО понимаются «любые товары и любого рода предметы, перевозимые на судне, за исключением почты, судовых припасов, судовых запасных частей и снаряжения, личных вещей экипажа и багажа, который следует с пассажирами».

Государственным властям, согласно рекомендациям Конвенции ИМО, не следует требовать включения в декларацию о грузе иных сведений, кроме следующих:

а) при приходе:

- название и национальная принадлежность судна;
- фамилия капитана;
- порт отправления;
- порт составления декларации;
- марка и серийный номер, количество и тип упаковки;
- количество и описание груза;
- номера коносаментов на груз, который подлежит выгрузке в данном порту;
- порты выгрузки груза, который остается на борту;
- первоначальные порты отправления грузов, которые перевозятся по коносаментам;

б) при отходе:

- название и национальная принадлежность судна;
- фамилия капитана;
- порт назначения.

В отношении груза, который взят на борт в данном порту: марка и серийный номер, количество и тип упаковки, количество и описание груза, а также номера коносаментов.

В отношении грузов, которые остаются на борту, государственные власти должны требовать предоставления минимально необходимого количества сведений.

Декларация о грузе должна быть датирована и подписана капитаном, судовым агентом или другим лицом, которое надлежащим образом уполномочено на это капитаном.

Государственным властям рекомендовано принимать вместо декларации о грузе экземпляр **судового манифеста** при условии, что он содержит все сведения, которые указаны выше для декларации о грузе.

В качестве альтернативы Конвенция ИМО рекомендует государственным властям принимать экземпляр коносамента или его заверенную копию, если это целесообразно с точки зрения характера и количества груза и при условии, что любые указанные выше сведения, которые не содержатся в таких документах, предоставляются в другой форме и надлежащим образом заверяются. Кроме того, государственным властям следует разрешать не указывать в декларации о грузе не внесенные в манифест вещи, которые принадлежат капитану, при условии, что сведения об этих вещах будут предоставлены отдельно.

В подпункте 1.2 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), дано следующее определение декларации о грузе: это документ, который содержит сведения о товарах, находящихся на судне. Требования к содержанию представляемой при приходе/отходе судна декларации о грузе нормативные документы Украины не устанавливают. Не предусмотрена в них и возможность использования вместо декларации о грузе других документов, указанных в Конвенции ИМО. Эти документы — коносаменты (штурманские расписки), манифесты, карго-планы, речные накладные и другие — согласно пункту 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, относятся к грузовым и являются основанием для пересечения таможенной границы водными транспортными средствами и товарами.

В соответствии с приложением В к разделу 2 Конвенции ИМО основным документом о судовых припасах, который содержит сведения, требуемые государственными властями при приходе и отходе судна, является **декларация о судовых припасах**.

К судовым припасам Конвенция ИМО (приложение А к разделу 1) относит товары, предназначенные для потребления на судне, включая продовольственные товары, то-

вары, которые подлежат продаже пассажирам и членам экипажа, топливо и смазочные материалы. В эту категорию не входят предметы судового снаряжения и судовые запасные части.

К судовому снаряжению Конвенция ИМО (приложение А к разделу 1) относит предметы, за исключением судовых запасных частей, которые находятся и предназначены для использования на судне, являются движимыми, но не имеют потребительского характера, включая такие принадлежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные средства, мебель и прочие предметы судового снаряжения и обстановки.

Под судовыми запасными частями в Конвенции ИМО (приложение А к разделу 1) подразумеваются предметы, предназначенные для ремонта или замены частей оборудования судна, на котором они перевозятся.

Согласно Конвенции ИМО государственные власти принимают декларацию о судовых припасах, датированную и подписанную капитаном или другим представителем судового командного состава, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном и лично проинформирован о судовых припасах.

Нормативными актами Украины — ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 (с изменениями) и приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями) — предусмотрено предъявление при таможенном оформлении судов декларации о судовых припасах.

Однако определение декларации о судовых припасах в данных нормативных актах отсутствует.

В статье 115 ТКУ дано следующее определение термина *запасы, предназначенные для потребления*:

1) товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту судов, самолетов, в поездах, других транспортных средствах, независимо от того, продаются эти товары или нет;

2) товары, включая горюче-смазочные материалы, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания судов, самолетов, средств железнодорожного и иного

транспорта, в том числе приобретенные за границей в связи с ликвидацией аварии, либо для осуществления необходимого текущего ремонта этих транспортных средств;

3) товары, предназначенные для материально-технического снабжения и снаряжения, горюче-смазочные материалы, сырье для промышленной переработки, продовольствие, другие товары, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, которые осуществляют морской промысел.

В ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 и приказе ГТСУ от 17.09.2004 № 678 не дается определения судовых припасов для морского (речного) транспорта. Оба документа ссылаются на то, что не указанные в них термины применяются в значении, приведенном в ТКУ и других нормативно-правовых актах.

В подпункте 8.1 порядка, утвержденного приказом ГТСУ от 30.06.1998 № 380 «Об утверждении порядка заполнения граф грузовой таможенной декларации согласно таможенным режимам экспорта, импорта, транзита, временного ввоза (вывоза), таможенного склада, магазина беспошлинной торговли», который регламентирует таможенное оформление запасов, предназначенных для потребления, указывается, что термин *запасы, предназначенные для потребления* понимается в значении, указанном в статье 115 ТКУ.

Таким образом, в таможенном законодательстве Украины отсутствует определение понятия судовых припасов для морского (речного) транспорта, а определение понятия *запасы, предназначенные для потребления*, намного шире, чем понятие *судовые припасы* в Конвенции ИМО, и, по существу, включает в себя судовое снаряжение и судовые запасные части. Декларирование запасов потребления, указанных в статье 115 ТКУ, на основании представления декларации о судовых припасах не отвечает требованиям Конвенции ИМО о декларировании судовых припасов при оформлении судов заграничного плавания.

В Российской Федерации определение понятия *припасы* дано в статье 265 ТК РФ.

В отличие от ТКУ, российское таможенное законодательство не допускает заявления в таможенный режим перемещения припасов запасных частей и оборудования, которые необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, воздушных судов и поездов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки или стоянки (часть 3 статьи 265 ТК РФ). Кроме того, статья 265 ТК РФ, в отличие от статьи 115 ТКУ, не включает в припасы сырье для промышленной переработки, товары, закупленные за границей в связи с ликвидацией аварии или для осуществления необходимого текущего ремонта судна. В то же время содержащееся в ТК РФ определение понятия *припасы* более широкое, чем определение понятия *судовые запасы*, содержащееся в Конвенции ИМО. В отличие от таможенного законодательства Украины, перемещение припасов согласно ТК РФ является одним из специальных таможенных режимов.

С учетом требований Конвенции ИМО в приказе ГТК России от 12.09.2001 № 892 даны определения судовых припасов, судового снаряжения, судовых запасных частей, указан порядок заверения декларации о судовых припасах, а также ее использования при проведении таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания (см. таблицу на стр. 56–57).

**Декларация о личных вещах экипажа** (приложение В к разделу 2 Конвенции ИМО) является основным документом о личных вещах экипажа и содержит сведения, необходимые государственным властям.

К личным вещам экипажа судна Конвенция ИМО (приложение А к разделу 1) относит одежду, предметы повседневного пользования и любые другие вещи, которые принадлежат членам экипажа судна и перевозятся на судне, включая валюту.

Подавать декларацию о личных вещах экипажа при отходе не требуется.

| <p>Конвенция ИМО и приказ ГТК РФ от 12.09.2001 № 892</p>  | <p>ТК РФ</p>  | <p>ТКУ</p>  |
|---|---|---|
| <p><b>Судовые припасы</b></p> <p>Товары для потребления на судне, включая продовольственные товары, товары, которые подлежат провозу даже пассажирам и членам экипажа судна, топливо и смазочные материалы, за исключением судового снаряжения и судовых запасных частей</p> <p>Исключения:<br/>— <i>судовое снаряжение</i> — предметы, за исключением судовых запасных частей, которые находятся и предназначены для использования на судне, являются движимыми, но не имеют потребительского характера, включая такие принад-</p> | <p><b>Припасы</b></p> <p>Товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту судов, независимо от того, продаются эти товары или нет</p> <p>Товары, предназначенные для провоза пассажирам и членам экипажей судов без цели потребления этих припасов на борту судна</p> <p>Товары, необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания судов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки (в том числе топлива и горюче-смазочные материалы)</p> | <p><b>Запасы, предназначенные для потребления</b></p> <p>Товары, предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту судов, независимо от того, продаются эти товары или нет</p> <p>Товары, включая горюче-смазочные материалы, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания судов, в том числе приобретенные за границей в связи с ликвидацией аварии либо для осуществления необходимого текущего ремонта этих транспортных средств</p> |



| <p>Конвенция ИМО и приказ ГТК РФ от 12.09.2001 № 892</p>  | <p>ТК РФ</p>  | <p>ТКУ</p>  |
|---|---|---|
| <p>лежности судна, как спасательные шлюпки, спасательные средства, мебель и прочие предметы судового снаряжения и обстановки.<br/>— судовые запасные части — предметы, предназначенные для ремонта или замены частей оборудования судна, на котором они перевозятся</p> | <p><i>Примечание:</i><br/>Не допускается помещение запасных частей и оборудования, которые необходимы для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания судов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки, в таможенный режим перемещения припасов</p> | <p>Товары, предназначенные для материально-технического снабжения и снаряжения, горюче-смазочные материалы, сырье для промышленной переработки, продовольствие, другие товары, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел</p> |

Государственные власти принимают декларацию о личных вещах экипажа, датированную и подписанную капитаном или другим представителем командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном. Государственные власти могут также требовать от каждого члена экипажа судна его подписи или, если он этого сделать не может, его отметки напротив сведений о его личных вещах.

Конвенция ИМО рекомендует требовать сведения лишь о таких личных вещах экипажа, которые подлежат таможенному налогообложению, подпадают под запреты или ограничения.

В пункте 2 порядка (с изменениями), утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, дано определение термина *декларация о личных вещах членов экипажа судна*: это документ, использующийся для таможенного оформления судов заграничного плавания, в котором приведены сведения о наличии у членов экипажа товаров, валюты и ценностей.

Следует отметить, что нормативными документами Украины не предусмотрено выполнение стандартного правила Конвенции ИМО о непредставлении декларации о личных вещах экипажа при отходе судна.

**Судовая роль**, как указано в приложении В к разделу 2 Конвенции ИМО, служит основным документом, который содержит сведения о количестве и составе экипажа при приходе и отходе судна.

Членами экипажа судна согласно приложению А раздела 1 Конвенции ИМО, считаются «любые лица, которые во время выполнения рейса действительно заняты на борту исполнением обязанностей, связанных с эксплуатацией судна или обслуживанием на нем, и включены в судовую роль».

Конвенция ИМО рекомендует государственным властям не требовать включения в судовую роль иных сведений, кроме следующих:

- название и национальная принадлежность судна;
- фамилия;
- имя;
- национальность;

- звание или должность;
- дата и место рождения;
- вид и номер документа, удостоверяющего лицо;
- порт и дата прибытия;
- откуда прибыл.

Судовая роль должна быть датирована и подписана капитаном или другим представителем командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном.

Пунктом 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, дано следующее определение судовой роли: это список лиц судового экипажа. В пункте 14 этого же порядка (с изменениями) приводится и другое наименование судовой роли — *список членов судового экипажа*.

Требования к содержанию судовой роли нормативными документами Украины не установлены.

**Список пассажиров** является согласно Конвенции ИМО (приложение В к разделу 2) основным документом, который содержит сведения о пассажирах при приходе и отходе судна.

Конвенция ИМО не рекомендует государственным властям требовать предъявления списка пассажиров при коротких морских рейсах или смешанном железнодорожно-морском сообщении между соседними странами.

Не рекомендуется также требовать в дополнение к спискам пассажиров посадочных карточек (на посадку или высадку) в отношении тех пассажиров, чьи фамилии числятся в этих списках. Однако в тех случаях, когда у государственных властей возникают особые проблемы, например, существование серьезной угрозы здоровью населения, у лица, которое завершает заграничную поездку, по прибытии может быть истребован в письменной форме адрес места его следования.

Конвенцией ИМО рекомендуется требовать включение в список пассажиров только следующих сведений:

- название и национальная принадлежность судна;
- фамилия;
- имя;

- национальность;
- дата рождения;
- место рождения;
- порт посадки;
- порт высадки;
- порт и дата прибытия судна.

Конвенция ИМО допускает принятие вместо списка пассажиров списка, составленного пароходством для своих нужд, при условии, что он содержит необходимые сведения и, кроме того, так же как и список пассажиров, датируется и подписан капитаном, судовым агентом или другим лицом, которое надлежащим образом уполномочено на это капитаном.

Конвенция ИМО требует от государственных властей при приходе судов осуществлять контроль за выявлением на борту безбилетных пассажиров. Судовладельцы уведомляют о выявленных безбилетных пассажирах компетентные органы государства пребывания судна.

Нормативными документами Украины по таможенному делу требования к содержанию и особенностям применения судовой роли не установлены.

Приведенные выше документы, которые представляются при проведении таможенного оформления судов заграничного плавания, согласно пункту 14 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, должны быть заверены судовой печатью и подписью капитана. Аналогичное требование содержится в подпунктах 2.2.2 и 2.3.2 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями).

Следует отметить, что Конвенция ИМО допускает подписание вышеуказанных документов более широким кругом лиц.

В Российской Федерации определения общей декларации, грузовой декларации, декларации о судовых припасах, декларации о личных вещах экипажа, судовой роли, списка пассажиров, их содержание, порядок заверения, особенности применения изложены в приказе ГТК России от 12.09.2001 № 892 и полностью соответствуют требованиям Конвенции ИМО.

В приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 (пункты 9–11, 68, 69) в обобщенной форме указаны требования к представлению документов и их содержанию при таможенном контроле и таможенном оформлении судов заграничного плавания, аналогичные требованиям Конвенции ИМО.

Таким образом, в Российской Федерации представление документов при приходе/отходе судов заграничного плавания регламентировано как законодательными актами (Конвенция ИМО, статья 74 ТК РФ), так и ведомственными приказами таможенной службы, которые полностью им соответствуют.

В отличие от Российской Федерации в нормативных актах Украины:

— отсутствуют на уровне законов нормы, регламентирующие порядок представления документов при таможенном оформлении судов заграничного плавания (в частности, такой нормы нет в ТКУ);

— не содержится ссылок на Конвенцию ИМО, участником которой Украина является, а следовательно, должна соблюдать ее положения;

— имеются существенные отличия от требований Конвенции ИМО к оформлению прихода/отхода судов заграничного плавания, а также содержанию и порядку применения документов, предусмотренных конвенцией.

Реализация основных положений Конвенции ИМО осуществляется в Украине не посредством исполнения требований, принятых в соответствии с требованиями ее нормативных актов, а посредством использования при таможенном оформлении судов заграничного плавания унифицированных международных бланков судовых документов (БИМКО), которые отвечают стандартам и рекомендациям Конвенции ИМО.

При оформлении судов заграничного плавания Конвенцией ИМО (приложение В к разделу 2) предусмотрено представление ряда дополнительных документов.

Так, государственным властям предписывается при прибытии или отправлении судна не требовать каких-либо письменных деклараций в отношении *почты*, кроме

тех, которые рекомендованы Всемирной почтовой конвенцией от 11.07.1952.

Нормативными документами по таможенному делу в Украине не предусмотрено представление документов, которые рекомендованы Всемирной почтовой конвенцией от 11.07.1952. Однако почтовые накладные SN-37 можно отнести к грузовым документам, которые указаны в приказе ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями).

Конвенцией ИМО (приложение В к разделу 2) предусмотрено представление **Морской санитарной декларации** — она является основным документом, содержащим сведения о благоприятной санитарной обстановке на борту во время рейса и по прибытии судна в порт, который требуется для предъявления портовым санитарным властям.

В ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 (с изменениями) и в приказе ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями) содержатся требования о представлении при таможенном оформлении прихода/отхода судов заграничного плавания еще ряда документов, не указанных в Конвенции ИМО. Их условно можно разделить на две группы.

К первой следует отнести документы, представление которых предусмотрено различными международными актами и нормативно-правовыми актами национального законодательства, — это грузовые документы.

Ко второй относятся документы, предъявление которых предусмотрено только положениями ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 и приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями):

— справки о наличии в судовой кассе валюты, о наличии на борту судна наркотических (психотропных) веществ, оружия и боеприпасов;

— обязательство капитана судна, которое плавает под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна;

— обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, которое плавает под иностранным флагом, или второй экземпляр оформлен-

ного при убытии за пределы Украины обязательства об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавает под Государственным флагом Украины.

**Грузовые документы** представляются в соответствии с международными конвенциями о перевозках грузов, ТКУ, КТМУ в случае наличия на борту судна перевозимых грузов. В пункте 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, дано следующее определение *грузовых документов*: это коносаменты (штурманские расписки), манифесты, каргопланы, речные накладные и другие документы, которые являются основанием для пересечения таможенной границы водными транспортными средствами и товарами. В этом же пункте порядка даны определения коносаментов (речных накладных) и манифестов. *Коносамент, речная накладная* — это документы, которые регулируют правоотношения между отправителем, перевозчиком и получателем транспортных средств и товаров, свидетельствуют о принятии перевозчиком транспортных средств и товаров, сведения о которых приведены в коносаменте, речной накладной, и являются документами, подтверждающими наличие и содержание договора перевозки водным транспортным средством. *Манифест* — это перечень коносаментов. Конвенцией ИМО, как указывалось ранее, допускается предъявление вместо декларации о грузе судового манифеста.

Исходя из содержания определения грузовых документов в таможенном законодательстве Украины к ним следует отнести и *декларацию о грузе*. Ее определение дано в пункте 1.2 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями): это документ, который содержит сведения о товарах, находящихся на судне. Кроме того, согласно нормативным документам она является основанием для пересечения таможенной границы водными транспортными средствами и товарами.

Определение грузовых документов в ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, по мнению авторов, имеет ряд недостатков. Во-первых, ни один из перечисленных в определении документов не может служить основанием для

пересечения таможенной границы самим судном. Такие документы указаны в Конвенции ИМО, но их, за исключением декларации о грузе (судового манифеста), нельзя отнести к грузовым документам. Во-вторых, указанные в определении штурманские расписки и карго-планы не служат основанием для пересечения товарами таможенной границы, эти документы носят вспомогательный характер для осуществления таможенного контроля за проведением грузовых операций на судне. В-третьих, определение коносамента, данное в ПКМУ, отличается от его определений в международных нормативно-правовых актах.

Так, в Конвенции Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов 1978 года (подписана 31.03.1978, вступила в силу 01.11.1992) дано следующее определение термина *коносамент*: это документ, который подтверждает договор морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик обязуется сдать груз предъявителю этого документа. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан по приказу поименованного лица или предъявителю, представляет собой такое обязательство. В этой же конвенции дано определение понятия *договор морской перевозки* — это любой договор, в соответствии с которым перевозчик за оплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой. Определение грузовых документов в конвенции не дается.

В нормативных документах Российской Федерации отсутствует определение грузовых документов. Согласно приказу ГТК России от 12.09.2001 № 892 при приходе судна на все грузы (товары) должны быть предъявлены судовые манифесты. При отходе судна на все находящиеся на нем грузы (товары) представляются коносаменты, декларация о грузе, судовые манифесты и другие документы.

Согласно приказу ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 при приходе судна таможенному наряду должны быть предъявлены коносаменты либо другие документы, подтверждающие наличие и содержание договора морской (речной)



перевозки. Кроме того, в предъявленных таможенному наряду документах должно содержаться описание размещения товаров на судне (грузовой план). По окончании таможенного оформления судна экземпляр декларации о грузе и документы, подтверждающие наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, направляются в подразделение, которое будет осуществлять дальнейшее таможенное оформление товаров.

При отходе судна таможенному наряду, так же как и при приходе, предъявляются коносаменты либо другие документы, подтверждающие наличие и содержание договора морской (речной) перевозки и грузовые планы.

**Справки о наличии в судовой кассе валюты, о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов** — документы, которые предъявляются при оформлении судов заграничного плавания. В то же время необходимо отметить, что представление отдельных справок, указанных выше, дублирует по содержанию генеральную декларацию, определение которой приведено в пункте 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989. В генеральной декларации, согласно определению, указываются сведения о *наличии или отсутствии* на борту огнестрельного оружия, боеприпасов, наркотических (психотропных) лекарственных средств в судовой аптечке, а также о судовой кассе. Пунктом 14 этого же порядка предусмотрено представление отдельных справок, содержащих сведения о *наличии* на борту огнестрельного оружия, боеприпасов, наркотических (психотропных) средств, а также о *наличии* в судовой кассе валюты. По мнению авторов, в содержание данного нормативного акта следует внести следующие изменения:

— в определении генеральной декларации изъять слова «о наличии» — необходимость представления отдельных справок возникает только при наличии указанных товаров на борту, а в случае их отсутствия достаточно только указания об этом в генеральной декларации. Тогда противоречий между определением генеральной декларации и содержанием пункта 14 порядка не будет;

## 1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

— привести содержание справок, требуемых в соответствии с пунктом 14 порядка, в соответствие с определением генеральной декларации.

| Выдержки из определения генеральной декларации согласно пункту 2 порядка           | Содержание пункта 14 порядка  |
|--|---|
| Наркотические (психотропные) лекарственные средства, находящиеся в судовой аптечке | Справка о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств |
| Сведения о судовой кассе   | Сведения о наличии в судовой кассе валюты                             |

В определении генеральной декларации содержание понятия наркотических (психотропных) средств дано более подробно, чем в пункте 14 порядка. В то же время сведения о судовой кассе в пункте 14 порядка ограничиваются только валютой и не включают в себя валютные ценности. Аналогичные определения справок, как и в пункте 14 порядка, содержатся в инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями).

В Российской Федерации приказом ГТК России от 12.09.2001 № 892 предусмотрено, что справка о наличии в судовой кассе валюты и валютных ценностей, список оружия и боеприпасов, список лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, представляются только в случае наличия таких товаров на борту судна. При их отсутствии вместо представления указанных справок и списков делаются соответствующие записи в графе 16 общей декларации. В отличие от нормативных документов Украины, подпунктом 4б приказа ГТК России от 12.09.2001 № 892 определено содержание списка о наличии оружия и боеприпасов на судне. Он должен включать сведения о количестве оружия (с указанием его марки) и боеприпасов, заводской номер оружия, сведения о владельце оружия и боеприпасов.

Приказом ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 также оговорено, что представление справок о наличии в судовой кассе валюты и валютных ценностей, списка оружия и боеприпасов, списка лекарственных средств, в составе которых содержатся наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества, необходимо только если предъявленные документы, предусмотренные Конвенцией ИМО, не содержат всех необходимых сведений.

**Обязательство капитана судна, которое плавает под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна** — данный документ предусмотрен только порядком, утвержденным ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 и инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями).

Представление судами, которые плавают под Государственным флагом Украины, указанного выше обязательства вызывает вопрос: почему такого же обязательства не требуют от остальных судов заграничного плавания?

Предположение о необходимости его представления в связи с тем, что таможенные органы осуществляют таможенный контроль за украинскими судами заграничного плавания после завершения всех таможенных процедур, не находит подтверждения в положениях действующих нормативных документов.

Инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), предусмотрены следующие формы таможенного контроля за судовыми припасами на украинских судах, в том числе и закупленных за границей.

В первую очередь при приходе судна заграничного плавания администрацией судна представляется декларация о судовых припасах (которая должна содержать сведения о запасах потребления, указанных в статье 115 ТКУ).

В случае закупки украинским судном за границей товаров, материально-технического снабжения администрация судна при таможенном оформлении его прихода подает для проверки дополнительные документы (счета-фактуры, акты об оприходовании, акты о списании и т. п.).

При необходимости на судовые помещения с товарами, которые не подлежат пропуску через таможенную границу Украины, таможенным нарядом могут налагаться таможенные обеспечения. На обязательстве капитана украинского судна о том, что закупленные за границей судовые припасы не будут вынесены с судна, должностное лицо таможенного наряда проставляет оттиск штампа «Под таможенным контролем». Обязательство капитана по окончании таможенного контроля и таможенного оформления судна подшивается таможенным органом в судовое дело. Капитану судна оставляют декларацию о судовых припасах с отметками таможенного органа.

При проведении таможенного досмотра при отходе судна должностное лицо таможенного наряда проверяет в числе прочего наличие и сохранность таможенного обеспечения на опломбированных помещениях судна, соответствие сведений, заявленных в списке судовых припасов, фактическому их наличию на борту судна, после чего оставляет капитану декларацию судовых припасов с отметками таможенного органа.

Таким образом, нормами приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями) не оговорен порядок осуществления таможенного контроля за исполнением обязательства капитана о невыносе с судна судовых припасов, закупленных украинским судном за границей.

Обязательство капитана о невыносе с судна судовых припасов, закупленных украинским судном за границей, фактически контролируется в случае, если судно осуществляет приход на таможенную территорию Украины и отход за ее пределы в одном таможенном органе без совершения каботажных перевозок.

В то же время следует учитывать, что судно заграничного плавания после прихода на таможенную территорию Украины может:

— совершить несколько каботажных перевозок между портами Украины, после чего выйти за пределы таможенной территории Украины в зоне деятельности другого таможенного органа;

— совершать только каботажные перевозки между портами Украины;

— длительное время (например, в связи с ремонтом) вообще не совершать никаких рейсов, по окончании таможенных процедур перейти на причал, который находится вне зоны таможенного контроля.

Указанный в разделе 4.1 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), порядок таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания обязывает судовую администрацию представлять таможенному органу при таможенном оформлении судна в каботаж декларацию о судовых припасах.

По мнению авторов, таможенный орган должен проводить следующие таможенные процедуры по контролю за судовыми припасами:

— должностному лицу таможенного органа, в зоне деятельности которого производилось таможенное оформление прихода судна заграничного плавания на таможенную территорию Украины, при его таможенном оформлении в каботажное плавание после представления декларации о судовых припасах следует сравнить приведенные в ней сведения с декларацией о судовых припасах, предъявленной при оформлении судна на приход;

— при отсутствии замечаний должностному лицу таможенного органа следует заверить штампом «Под таможенным контролем» представленную при оформлении в каботажное плавание декларацию о судовых припасах, вручить ее капитану под роспись, сделать об этом запись на декларации о грузе;

— дальнейший контроль должен осуществляться на основании последовательного заверения в порядке, указанном выше, представляемых деклараций о судовых припасах в каждом порту отхода до убытия судна за пределы таможенной территории Украины;

— обязательство капитана о невыносе с судна судовых припасов, закупленных украинским судном за границей, должно погашаться после его таможенного оформления в каботажное плавание.

Сложнее произвести таможенный контроль судна, которое после прихода на таможенную территорию Украины на длительное время прекращает рейсы.

По окончании выгрузки такое украинское судно может выйти из зоны таможенного контроля, перешвартоваться на любой другой причал и произвести выгрузку закупленных за границей судовых припасов без таможенного контроля и таможенного оформления. Ни один из нормативных документов не обязывает должностных лиц таможенных органов осуществлять контроль за такими судами после окончания их таможенного оформления с целью проверки соблюдения капитаном обязательства, представленного при оформлении прихода судна.

Следует также отметить, что в декларации о судовых припасах капитан украинского судна, как правило, не указывает судовое снаряжение и судовые запасные части, закупленные за границей, так как в соответствии с Конвенцией ИМО они не относятся к судовым припасам, а для заполнения декларации о судовых припасах в основном используются типовые бланки ИМО.

Таможенный контроль за судовым снаряжением и судовыми запасными частями, закупленными украинским судном за границей, можно осуществлять только путем проверки записей об их внесении в журналы материального учета судна и их соответствия документам о покупке, предъявленным при его приходе.

В Российской Федерации установлен следующий порядок контроля за судовыми припасами. Приказом ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 оговорено, что при приходе судна заграничного плавания таможенный наряд производит проверку сведений, указанных в декларации о судовых припасах, при необходимости налагает таможенные обеспечения на помещения, где находятся табачные изделия и алкогольные напитки. Во время проведения фактического контроля таможенный наряд проверяет записи в журналах материального учета судна.

При отходе судна таможенный наряд проверяет:

— наложенные на судовые помещения средства идентификации, наличие на судне судового снаряжения, судно-

вых припасов и судовых запасных частей, заявленных при приходе судна и использованных во время стоянки в порту, и их соответствие записям в декларации о судовых припасах и журналах материального учета и в других документах;

— соответствие фактического количества погруженных судовых запасных частей, судовых припасов и судового снаряжения заявленному в судовых и таможенных документах (декларации о судовых припасах, журналах материального учета, выездной декларации и других).

Аналогичные процедуры содержатся в приказе ГТК России от 12.09.2001 № 892, который предписывает таможенному наряду при приходе судна проверять записи в журналах материального учета судна и документы на ввозимые на судне судовое снаряжение, судовые запасные части и судовые припасы. При отходе судна таможенному наряду необходимо произвести действия, указанные в приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

— представление обязательства капитана (украинского судна) о том, что закупленные за границей судовые припасы не будут вынесены с судна, не предусмотрено Конвенцией ИМО и Киотской конвенцией;

— в нормативных документах Украины отсутствуют процедуры осуществления таможенного контроля за исполнением капитаном взятого обязательства;

— в нормативных документах Украины также не оговорен порядок осуществления таможенного контроля при отходе судна за наличием и соответствием судовых припасов, заявленных при его приходе;

— Конвенция ИМО и нормативные документы Таможенной службы Российской Федерации предусматривают, что осуществление таможенного контроля за ввозом и последующим вывозом закупленных за границей судовых припасов можно осуществлять без представления обязательства капитана об их невыносе с борта судна;

— нормативные документы Российской Федерации, в отличие от нормативных документов Украины, не устанавливают дополнительных требований при осуществле-

нии таможенного контроля за закупленными за границей судовыми припасами для национальных судов.

**Обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, которое плавает под иностранным флагом, или второй экземпляр оформленного при убытии за пределы Украины обязательства об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавает под Государственным флагом Украины** – представляется с целью осуществления таможенного контроля судов заграничного плавания, которые используются исключительно для перевозки пассажиров и товаров через таможенную границу Украины.

Порядок применения, а также процедуры осуществления таможенного контроля за его исполнением оговорены в разделе 2.

Следует отметить, что в ранее действовавшей редакции инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678, было предусмотрено представление копий документов, которые подтверждают национальную принадлежность судна и право собственности на судно. В ТКУ отсутствуют нормы, которыми предусмотрено представление таможенным органам документов, подтверждающих национальную принадлежность и право собственности на судно. Данные документы указаны в статье 35 КТМУ наряду с остальными судовыми документами, перечисленными в этой статье. Для каких целей таможенного контроля они должны были представляться таможенному наряду при оформлении судов заграничного плавания, в нормативных документах ГТСУ не указывалось. Как и не объяснялось, почему таможенный наряд не требует представления других судовых документов, перечисленных в статье 35 КТМУ.

Кроме того, учитывая, что Украина является участником Конвенции ИМО, требование о представлении документов, подтверждающих национальную принадлежность и право собственности на судно, вступало в противоречие с положениями преамбулы раздела 2 данной конвенции. Согласно положениям преамбулы перечень документов, ко-



торые должны предъявляться при приходе и отходе судна, не требует «предъявления для проверки соответствующими властями сертификатов и других документов, которые находятся на судне и касаются его *регистрации*, обмера, безопасности и других соответствующих вопросов».

Приложением С к разделу 2 Конвенции ИМО регламентировано количество экземпляров документов, которые должны быть предъявлены при приходе судна. Государственные власти могут затребовать не более:

- 5 экземпляров общей декларации;
- 4 экземпляров декларации о грузе;
- 4 экземпляров декларации о судовых припасах;
- 2 экземпляров декларации о личных вещах экипажа;
- 4 экземпляров судовой роли;
- 4 экземпляров списка пассажиров;
- 1 экземпляра морской санитарной декларации (представляется государственным санитарным властям).

Приложением D к разделу 2 Конвенции ИМО регламентировано количество экземпляров документов, которые должны быть предъявлены при отходе судна. Государственные власти могут затребовать не более:

- 5 экземпляров общей декларации;
- 4 экземпляров декларации о грузе;
- 3 экземпляров декларации о судовых припасах;
- 2 экземпляров судовой роли;
- 2 экземпляров списка пассажиров.

Кроме того, в соответствии с Конвенцией ИМО при отходе из порта не следует требовать новую декларацию о грузе в отношении груза, который уже указан в декларации при приходе в этот порт и остался на борту.

Для представления сведений об экипаже судна при его отходе достаточно предъявления экземпляра судовой роли, который был представлен при приходе, если судовая роль снова подписана и исправлена с учетом каких-либо изменений в количестве или составе экипажа или если в ней указывается, что таких изменений не было.

Конвенция ИМО также рекомендует при отходе судна не требовать отдельной декларации о судовых припасах,

которые уже указаны в декларации о судовых припасах на приход, или в отношении припасов, принятых на борт в порту и включенных в другой таможенный документ, представленный в том же порту.

Подпунктами 2.2.2 и 2.3.2 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), не установлено количество экземпляров документов, которое должна представлять администрация судна заграничного плавания при таможенном оформлении его прихода/отхода.

Таможенные органы Украины при определении количества представляемых администрацией судна документов должны соблюдать нормы, указанные в стандартных правилах приложений С и D Конвенции ИМО.

В Российской Федерации количество представляемых при приходе/отходе судна экземпляров документов регламентировано приказом ГТК России от 12.09.2001 № 892 и приказом ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132. При приходе и отходе судна документы представляются таможенному наряду в двух экземплярах. По просьбе капитана количество экземпляров документов с отметками таможенного органа может быть увеличено.

Особенности представления документов при приходе и отходе судов в Российской Федерации и Украине представлены в таблице на стр. 75–77.

Немаловажное значение для проведения таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания имеет язык, на котором составлены судовые документы, а также требования к их заполнению.

Конвенцией ИМО установлены следующие требования и рекомендации относительно заполнения судовых документов (приложение G к разделу 2).

По возможности, государственным властям следует принимать документы, предусмотренные в приложении к Конвенции ИМО, независимо от языка, на котором в них изложены требуемые сведения, при условии, что в случае необходимости они могут потребовать их письменного или устного перевода на один из официальных языков своей страны или Организации Объединенных Наций.

## Оформление судов заграничного плавания

| Требуемые документы                      | Приход  |                           | Отход   |  |
|--|---------|---------------------------|---------|--|
|  | Украина | РФ                        | Украина | РФ   |
| Общая декларация                         | Да      | Да                        | Да      | Да   |
| Декларация о грузе                       | Да      | Да и/или судовой манифест | Да      | Да (за исключением грузов, заявленных при приходе и оставшихся на судне) и/или судовой манифест        |
| Декларация о судовых припасах            | Да      | Да                        | Да      | Да (за исключением судовых припасов, заявленных при приходе)   |
| Декларация о личных вещах членов экипажа | Да      | Да                        | Да      | Нет*   |
| Судовая роль                             | Да      | Да                        | Да      | Да (допускается предъявление экземпляра судовой роли, оформленной при приходе, с повторным заверением) |

1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

| Требуемые документы  | Приход                                |  | Отход                                 |  |
|--|---------------------------------------|--|---------------------------------------|--|
|  | Украина                               | РФ   | Украина                               | РФ   |
| Список пассажиров  | Да                                    |  |                                       |  |
| Документ, предписываемый ВПО   | Нет (относятся к грузовым документам) | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) | Нет (относятся к грузовым документам) | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) |
| Консоаменты или другие документы на груз                             | Да (в том числе манифесты)            |  |                                       |  |
| Справка о наличии в судовой кассе валюты (и валютных ценностей — РФ) | Да                                    | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) | Да                                    | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) |
| Справка об оружии и боеприпасах на борту                             | Да                                    | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) | Да                                    | Да (исключение: при отсутствии делается запись в общей декларации) |

| Требуемые документы   | Приход  |  | Отход   |  |
|---|---------|--|---------|--|
|   | Украина | РФ   | Украина | РФ   |
| Справка о наличии в лекарственных средствах наркотических (психотропных) веществ ( <i>сильнодействующих и ядовитых — РФ</i> ) | Да      | Да (исключение: при отсутствии делается запись в декларации) | Да      | Да (исключение: при отсутствии делается запись в декларации) |
| Обязательство капитана украинского судна о невыносе с борта закупленных за рубежом судовых припасов                           | Да      | —  | Нет     | —  |
| ГТД или другие таможенные документы для перемещения грузов  | Нет     | Нет  | Да      | Да   |

\* В приказе ГТК России от 12.09.2001 № 892 этот документ при отходе судна не требуется (как предусмотрено Конвенцией ИМО), а в приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 — требуется.

Данное требование не относится к документам, подтверждающим, что лицам, находящимся на борту, сделаны прививки от холеры, желтой лихорадки или оспы (признается только Международное свидетельство о вакцинации, ревакцинации по форме, предусмотренной международными санитарными правилами).

Следует также отметить, что Конвенция ИМО не требует заполнения документов на пишущей машинке. Принимаются записи от руки чернилами или химическим карандашом, если они разборчивы. Принимаются также документы, созданные с помощью электронной или другой автоматической аппаратуры для обработки данных.

Государственные власти страны порта прибытия, выгрузки или транзита согласно положениям Конвенции ИМО не должны требовать легализации, проверки, заверения или предварительного рассмотрения своими иностранными представителями документов, которые относятся к судну, его грузу, припасам, пассажирам и экипажу. Однако это не мешает им требовать предъявления паспорта или другого документа, удостоверяющего личность пассажира или члена экипажа судна, для проверки визы или с подобной целью.

Требования к языку документов, которые представляются таможенным органам Украины для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств, установлены статьей 77 ТКУ. Документы должны быть составлены на украинском языке, официальном языке таможенных союзов, членом которых является Украина, или ином распространенном иностранном языке. В статье указывается, что если оригиналы таких документов составлены на ином языке, декларант должен обеспечить их перевод на украинский язык за собственный счет.

Требования к порядку заполнения представляемых таможенным органам судовых документов нормативно-правовыми актами Украины не установлены.

В приказе ФТС Российской Федерации от 02.12.2005 № 1132 оговорено, что таможенный наряд при необходи-

мости вправе потребовать перевода на русский язык сведений, если документы, представленные перевозчиком, составлены на иностранном языке.

Таможенное оформление судовых документов, которые представляются таможенным органам Украины, производится в соответствии с инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями). В ней установлен следующий порядок заверения представленных для проведения таможенного контроля и таможенного оформления судовых документов.

Все документы, представленные при приходе судна, за исключением грузовых документов (коносамента или речной накладной, манифеста), обязательства капитана судна, которое плавает под Государственным флагом Украины, о том, что закупленные за рубежом судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна, и обязательства об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, которое плавает под иностранным флагом, заверяются оттиском личной номерной печати «Ввоз». На грузовых документах и вышеуказанных обязательствах капитана проставляется оттиск штампа «Под таможенным контролем».

При отходе судна перед началом досмотра на грузовых документах (коносаменте или речной накладной, манифесте) и обязательстве об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавает под Государственным флагом Украины, проставляется штамп «Под таможенным контролем», а на остальных судовых документах — оттиск личной номерной печати. По окончании досмотра судна и грузов на грузовых документах проставляется оттиск личной номерной печати.

В делах администрации судна при его приходе и при отходе остаются декларация о грузе, декларация о личных вещах членов экипажа, декларация о судовых припасах, грузовые документы с отметками таможенного органа.

В Российской Федерации порядок заверения судовых документов при оформлении судов заграничного плавания имеет ряд отличий (см. таблицу на стр. 80–81).

| Документ   | Приход                                   |  | Отход  |   |
|--|--|--|--|---|
|  | Украина                                  | Россия   | Украина  | Россия  |
|  | Общая декларация                         | ЛНП*   | Специальный штамп и ЛНП                            | ЛНП   |
| Обязательство капитана об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (вывоза на таможенную территорию) судна | ПТК** (для судов под иностранным флагом) | —  | ПТК (для судов под Государственным флагом Украины) | —   |
| Декларация о грузе (судовой манифест)  | ЛНП                                      | Штамп «Груз таможенный», дата и ЛНП              | ПТК и ЛНП  | Штамп «Выпуск разрешен» и ЛНП                   |
| Судовая роль   | ЛНП                                      | Номер судового дела и ЛНП                        | ЛНП  | Номер судового дела и ЛНП                       |
| Список пассажиров  | ЛНП                                      | Номер судового дела и ЛНП                        | ЛНП  | Номер судового дела и ЛНП                       |
| Декларация о судовых припасах  | ЛНП                                      | Запись «На приход проверено, сходно», дата и ЛНП | ЛНП  | Запись «На отход проверено, сходно», дата и ЛНП |
| Декларация о личных вещах членов экипажа   | ЛНП                                      | Не заверяется                                    | ЛНП  | Не предьявляется                                |
| Почтовые накладные CN 37   | ПТК                                      | Штамп «Груз таможенный», дата и ЛНП              | ПТК и ЛНП  | Штамп «Выпуск разрешен» и ЛНП                   |



1.5. Документы, необходимые для таможенного оформления

| Документ  | Приход  |   | Отход     |   |
|---|---------|---|-----------|---|
|   | Украина | Россия  | Украина   | Россия  |
| Справка о наличии валюты  | ЛНП     | Запись «На приход проведено, сходно», дата и ЛНП        | ЛНП       | Указывается соответствие заявленных сведений фактическим и заверяется ЛНП |
| Справка о наличии в лекарственных средствах наркотических (психотропных) веществ  | ЛНП     | Запись «Опечатано в помещении №__» и ЛНП                | ЛНП       | Указывается соответствие заявленных сведений фактическим и заверяется ЛНП |
| Справка об оружии и боеприпасах на борту  | ЛНП     | Запись «Досмотрено, опечатано в помещении №__» и ЛНП    | ЛНП       | Указывается соответствие заявленных сведений фактическим и заверяется ЛНП |
| Грузовые документы  | ПТК     | Заверяется только декларация о грузе (судовой манифест) | ПТК и ЛНП | Заверяется только декларация о грузе (судовой манифест)                   |
| Обязательство капитана украинского судна о невыносе с борта закупленных за рубежом судовых припасов (запасов потребления) | ПТК     | —   | —         | —   |

\* ЛНП — личная номерная печать; \*\* ПТК — штамп «Под таможенным контролем».

Количество экземпляров заверенных документов с отметками таможенного органа Российской Федерации по просьбе капитана может быть увеличено. После проверки документов и сведений инспектор таможенного наряда, осуществляющий документальный контроль, вручает перевозчику оформленные документы.

Приведенные выше положения о порядке представления судовых документов при приходе/отходе судов заграничного плавания позволяют сделать следующие выводы:

— таможенное законодательство Украины, которым регламентировано таможенное оформление прихода/отхода судов заграничного плавания, имеет существенные отличия от требований Конвенции ИМО;

— невыполнение стандартных положений Конвенции ИМО является нарушением Украиной обязательств, взятых на себя, как одним из участников данной конвенции;

— включение стандартных положений Конвенции ИМО в национальное законодательство потребует внесения изменений как в ТКУ, так и в другие нормативно-правовые акты Украины, регулирующие таможенное дело;

— таможенным законодательством Украины не установлено требований к содержанию представляемых при приходе/отходе судов документов, но поскольку Украина является участником Конвенции ИМО, таможенными органами следует учитывать в своей работе, что предъявляемые данной конвенцией стандартные требования к сведениям в документах являются частью национального законодательства, а рекомендованные — только в случае включения их положений в другие нормативно-правовые акты Украины.

## **1.6. Действия должностных лиц таможенных органов во время таможенного оформления судов**

Инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), установлен следующий порядок действий должностных лиц таможенных органов Украины при про-

ведении таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания и перемещаемых на них товаров.

По прибытии на судно старший таможенный наряд обязан:

- установить радиосвязь с таможенным органом;
- установить порядок взаимодействия с представителями других контролирующих органов;
- назначить должностное лицо (должностных лиц) таможенного органа, ответственных за оформление документов;
- согласовать с капитаном судна или другим представителем командного состава судна кандидатуры членов экипажа, которые будут сопровождать должностных лиц таможенного наряда при проведении таможенного досмотра судна;
- распределить между должностными лицами таможенного наряда объекты досмотра и выделенных для сопровождения членов экипажа.

По мнению авторов, указание в инструкции конкретных действий должностных лиц таможенных органов не совсем оправданно. Во-первых, некоторые из описанных действий носят исключительно служебный характер — например, установление радиосвязи, указание лица, которое распределяет объекты досмотра. Во-вторых, перечисление конкретных действий должностных лиц ограничивает их инициативу и устанавливает пределы их ответственности. Между тем в нормативных документах необходимо указывать цели и задачи, которые должны быть выполнены таможенным нарядом при проведении таможенного контроля и таможенного оформления судна заграничного плавания.

В Российской Федерации, согласно приказу ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132, которым утверждена инструкция об организации деятельности должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную

границу Российской Федерации этими судами, установлен следующий порядок действий должностных лиц.

После прибытия на борт судна и получения от перевозчика необходимых документов уполномоченное должностное лицо, входящее в состав таможенного наряда, делает заявление администрации судна о готовности к совершению таможенных операций и в зависимости от целей прибытия судна, предоставленной информации о товарах, рейсе, других обстоятельствах определяет порядок работы таможенного наряда на судне. Большой детализации действий таможенного наряда приказом ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 не предусмотрено.

Временем начала работы таможенного наряда, в соответствии с инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), считается момент представления старшему таможенному наряду капитаном судна или другим представителем командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, документов, определенных инструкцией.

В случае неготовности документов, хотя это не оговорено инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), должностное лицо наряда должно выписать карточку отказа в таможенном оформлении в соответствии с порядком, утвержденным приказом ГТСУ от 12.12.2005 № 1227 «Об утверждении порядка оформления и использования карточки отказа в принятии таможенной декларации, таможенном оформлении или пропуске товаров и транспортных средств через таможенную границу Украины». После чего, как правило, таможенный наряд покидает судно до устранения указанных в карточке отказа замечаний.

Действия судовой администрации по предварительной подготовке судовых документов для предъявления таможенным органам предусмотрены, как указывалось выше, приложением В к разделу 3 Конвенции ИМО.

Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания как при приходе, так и при отходе начинаются после прибытия таможенного наряда на борт судна.

При приходе судна в соответствии с инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), таможенный наряд производит следующие действия.

После представления администрацией судна всех документов должностное лицо таможенного органа, ответственное за осуществление таможенного оформления, проверяет их комплектность, сверяет сведения из взаимосвязанных документов (например, из декларации о грузе и из манифеста или коносамента и т. п.), о чем делает соответствующие отметки в проверенных документах.

Таможенный досмотр судна осуществляется с целью проверки сведений, заявленных в судовых документах.

Товары, которые не подлежат пропуску через таможенную границу Украины, передаются на хранение администрации судна путем размещения их в судовых помещениях или в других специально оборудованных для этого местах, на которые налагаются таможенные обеспечения. При этом капитаном судна или другим представителем командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, составляется в произвольной форме в двух экземплярах акт приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах).

Должностное лицо таможенного органа обязано ознакомить капитана судна (или другое уполномоченное им лицо) с содержанием статей 331, 332, 336, 337, 338 ТКУ. Капитан судна (уполномоченное им лицо) на лицевой стороне обоих экземпляров акта приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах) должен сделать запись такого содержания: «Я (фамилия, имя и отчество, серия и номер паспорта или другого документа, удостоверяющего личность, кем и когда выдан) ознакомлен с содержанием статей 331, 332, 336, 337, 338 ТКУ и предупрежден об ответственности за нарушение таможенных правил». После этого он обязан проставить на каждом из этих экземпляров дату, личную подпись и оттиск судовой печати.

Акт приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах) удостоверяется оттиском штампа «Под таможенным контролем» должностным лицом таможенного органа и является подтверждением принятия администрацией судна на хранение под таможенным контролем товаров в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах).

Один экземпляр акта хранится в судовом деле, второй — в делах судна. Сведения о наложенных таможенных обеспечениях указываются должностным лицом таможенного органа в генеральной декларации.

По окончании досмотра судна должностное лицо таможенного органа производит оформление документов в порядке, указанном выше. При этом в делах судна остаются с отметками таможенного органа декларация о грузе, декларация о личных вещах членов экипажа судна, декларация о судовых припасах, обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, которое плавает под иностранным флагом, акт приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах) (в случае его составления).

В приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 указаны следующие действия должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле и таможенном оформлении прихода судов заграничного плавания:

- проверка представленных документов и проставление на них предусмотренных отметок;
- проверка соблюдения условий временного ввоза судна на таможенную территорию РФ;
- таможенный осмотр судна, грузовых и других помещений, товаров, принадлежащих экипажу и пассажирам, проверка товаров с целью получения фактических сведений о них, при необходимости их идентификация;
- отражение результатов таможенного осмотра в акте таможенного досмотра (осмотра), который составляется в случае необходимости;

— проверка записей в журналах материального учета судна;

— принятие решения о необходимости проведения таможенного досмотра товаров и транспортных средств а) при наличии письменного обращения перевозчика или лица, обладающего полномочиями в отношении товаров и/или транспортных средств, в целях идентификации товаров и транспортных средств для таможенных целей, в том числе с отбором проб и образцов, б) при необходимости проведения таможенного досмотра на основании профилей рисков;

— в случае принятия решения о проведении таможенного досмотра — выдача уполномоченным должностным лицом поручения на проведение таможенного досмотра (осмотра) товаров и транспортных средств;

— составление по окончании досмотра акта таможенного досмотра (осмотра), один экземпляр которого передается перевозчику;

— вручение перевозчику оформленных судовых документов;

— передача декларации о грузе и коносаментов (речных накладных) в структурное подразделение, которое будет осуществлять дальнейшее таможенное оформление товаров.

При осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления отхода судна заграничного плавания, согласно инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), таможенный наряд совершает те же действия, что и при оформлении прихода судна, с учетом следующих особенностей.

Должностное лицо таможенного органа, ответственное за оформление документов, проверяет их комплектность, сверяет сведения из взаимосвязанных документов (например, из декларации о грузе и из манифеста и/или коносамента и т. п.), о чем делает соответствующие отметки в проверенных документах, и проставляет оттиск штампа «Под таможенным контролем» на коносаменте (речной накладной), манифесте и обязательстве об обратном ввозе

на таможенную территорию Украины судна, которое плавают под Государственным флагом Украины, а старший таможенного наряда объявляет лицу, представившему документы, о начале таможенного досмотра судна.

При проведении таможенного досмотра судна должностные лица таможенного наряда проверяют:

- сведения, заявленные в представленных документах;
- наличие и целостность наложенного таможенного обеспечения на опломбированных помещениях судна или других специально оборудованных местах;
- использование валюты из судовой кассы иностранного судна;
- соответствие сведений, заявленных в декларации о судовых припасах, фактическому их наличию на борту судна.

По окончании досмотра при отсутствии замечаний должностное лицо таможенного органа проставляет оттиск личной номерной печати на поданных документах, кроме обязательства об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавают под Государственным флагом Украины.

В делах судна с отметками таможенного органа остаются:

- декларация о грузе;
- декларация о личных вещах членов экипажа судна;
- декларация о судовых припасах;
- обязательство об обратном ввозе на таможенную территорию Украины судна, которое плавают под Государственным флагом Украины.

Приказом ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 предусмотрены следующие действия должностных лиц таможенных органов при таможенном контроле и таможенном оформлении отхода судов заграничного плавания:

- после предъявления администрацией судна документов — проверка достоверности заявленных в представленных документах сведений и осуществление таможенного контроля в отношении судна и товаров в соответствии с таможенным законодательством РФ;



- проверка средств идентификации, наложенных при приходе, и при необходимости их снятие;
- проверка наличия на судне судового снаряжения, судовых припасов и судовых запчастей, заявленных при приходе судна и использованных во время стоянки в порту, и их соответствия записям в декларации о судовых припасах, журналах материального учета и других документах;
- проверка соответствия фактического количества погруженных судовых запчастей, судового снаряжения и судовых припасов заявленному в судовых и таможенных документах (декларации о судовых припасах, журналах материального учета, выездной декларации и других);
- проставление соответствующих отметок в представленных документах;
- вручение перевозчику оформленных документов.

Описанный порядок осуществления таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания в Украине и Российской Федерации свидетельствует, что процедуры проведения таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания, предусмотренные таможенным законодательством Украины и Российской Федерации, во многом схожи и не имеют существенных отличий.

## 1.7. Формирование судовых дел

После завершения таможенного контроля и таможенного оформления судна, которое прибыло на таможенную территорию Украины, таможенным органом проводятся следующие действия.

Документы, согласно которым был осуществлен таможенный контроль и таможенное оформление судна, формируются в судовое дело, которое регистрируется в журнале регистрации судовых дел.

Журнал регистрации судовых дел ведется в электронном виде и должен содержать такие сведения:

- № п/п;

## 1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

— регистрационный номер судового дела, который формируется по такой схеме: 1) текущий год, 2) порядковый номер судового дела согласно журналу регистрации судовых дел (в порядке роста в течение текущего года; с начала года нумерация возобновляется), 3) двузначный литерный код признака перевозки («С» проставляется при международной перевозке, «К» — при каботажной перевозке); первая литера кода указывается по прибытии судна в порт на таможенной территории Украины, вторая литера — при убытии за пределы порта;

— название и код ИМО судна (латинскими литерами согласно регистрационным документам судна);

— флаг судна (название и цифровой код страны согласно Классификатору стран мира);

— дата прибытия;

— порт отправления;

— количество членов судового экипажа (граждан Украины и иностранных граждан);

— агентская организация (морской агент) — при наличии;

— общий вес грузов брутто (кг); в случае перевозки товаров в контейнерах дополнительно отмечается количество контейнеров;

— инициалы, фамилия старшего таможенного наряда при прибытии судна;

— дата убытия;

— порт назначения;

— количество членов судового экипажа (граждан Украины и иностранных граждан);

— общий вес грузов брутто (кг); в случае перевозки товаров в контейнерах дополнительно отмечается количество контейнеров;

— инициалы, фамилия старшего таможенного наряда при убытии судна;

— другое.

В случае необходимости журнал регистрации судовых дел распечатывается и оформляется в дела для хранения в соответствии с инструкцией по делопроизводству в тамо-

женной службе Украины, утвержденной приказом ГТСУ от 28.12.2002 № 747 (с изменениями).

Судовое дело формируется из документов, в соответствии с которыми были осуществлены таможенный контроль и таможенное оформление судна по прибытии его в порт на таможенную территорию Украины, и документов, в соответствии с которыми были осуществлены таможенный контроль и таможенное оформление этого судна при убытии за пределы порта.

### Документы, которые подшиваются в судебное дело

| Документ   | Приход  |                                    | Отход   |                                    |
|--|---------|------------------------------------|---------|------------------------------------|
|  | Украина | РФ                                 | Украина | РФ                                 |
| Общая (генеральная) декларация   | Да      | Да                                 | Да      | Да                                 |
| Экземпляр обязательства капитана об обратном вывозе/ввозе судна (для учета и контроля или для снятия с контроля) | Да      | Нет                                | Да      | Нет                                |
| Декларация о грузе   | Да      | Да                                 | Да      | Да                                 |
| Грузовые документы   | Да      | Да, в том числе почтовые накладные | Да      | Да, в том числе почтовые накладные |
| Список членов судового экипажа (судовая роль)  | Да      | Да                                 | Да      | Да                                 |
| Список пассажиров  | Да      |                                    | Да      |                                    |
| Декларация о личных вещах членов экипажа судна   | Да      | Да                                 | Да      | Нет                                |

1. Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания

| Документ  | Приход  |     | Отход   |    |
|---|---------|-----|---------|----|
|   | Украина | РФ  | Украина | РФ |
| Таможенные декларации членов экипажа и пассажиров ТД-6  | —       | Да  | —       | Да |
| Декларация о судовых припасах   | Да      | Да  | Да      | Да |
| Справка капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов  | Да      | Да  | Да      | Да |
| Справка о наличии в судовой кассе валюты  | Да      | Да  | Да      | Да |
| Обязательство капитана украинского судна о том, что закупленные за границей судовые припасы (например, запасы потребления) не будут вынесены с судна      | Да      | —   | Нет     | —  |
| Акт приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях (специально оборудованных местах) в случае его составления) | Да      | —   | Нет     | —  |
| Поручение на погрузку   | Нет     | Нет | Да      | Да |

| Документ   | Приход                               |    | Отход                                |    |
|--|--------------------------------------|----|--------------------------------------|----|
|  | Украина                              | РФ | Украина                              | РФ |
| Другие документы, которые подавались для осуществления таможенного контроля и таможенного оформления   | Да                                   | Да | Да                                   | Да |
| <i>Кроме указанных выше отдельно указаны</i>   |                                      |    |                                      |    |
| Грузовые таможенные декларации или другие документы, которые согласно законодательству Украины являются основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины (или их копии) | Нет                                  | —  | Да                                   | —  |
| Уведомление о перешвартовке (РФ)   | —                                    | —  | Да (относится к другим документам)   | Да |
| Генеральный акт и акты извещения или другие документы, свидетельствующие о разгрузке судна (РФ)  | —                                    | —  | Да (относится к другим документам)   | Да |
| Копии коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки (РФ)   | Да (относится к грузовым документам) | Да | Да (относится к грузовым документам) | Да |

Оформленное таможенным органом обязательство хранится в отдельном деле таможенного органа и снимается с контроля после выполнения капитаном судна представленного обязательства.

Документы, представленные таможенному органу для контроля за выгрузкой судна, прибывшего на таможенную территорию Украины, могут формироваться в отдельное дело, номер которого состоит из регистрационного номера соответствующего судового дела и отделенной косой линией надписи «Груз». Это дело является неотъемлемой частью судового дела судна.

Сформированное судовое дело судна, таможенный контроль которого завершен, хранится в делах таможенного органа в соответствии с инструкцией по делопроизводству в таможенной службе Украины, утвержденной приказом ГТСУ от 28.12.2002 № 747 (с изменениями).

## **1.8. Таможенный контроль за лицами, находящимися на борту судов**

Актуальным вопросом в работе таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль в морских пунктах пропуска, является организация таможенного контроля за перемещением членов экипажа и других лиц, которые находятся на борту иностранных судов заграничного плавания во время их стоянки в порту.

Приложением F к разделу 3 Конвенции ИМО предусмотрены меры по упрощению формальностей для иностранцев, которые входят в состав экипажа судов, задействованных в международных рейсах, в случае их увольнения на берег.

Иностранцам — членам экипажа государственные власти должны разрешать сходить на берег во время стоянки в порту судна, на котором они прибывают, если по прибытии судна необходимые формальности выполнены и государственные власти не имеют оснований отказать в разрешении сойти на берег по причинам, связанным

с необходимостью охраны здоровья, безопасности или общественного порядка.

Члены экипажа не обязаны иметь визу для увольнения на берег.

Конвенция ИМО рекомендует не подвергать личному досмотру членов экипажа перед увольнением на берег или после него.

Если членам экипажа во время увольнения на берег требуется иметь при себе документы, удостоверяющие личность, конвенцией рекомендованы в качестве таких документов удостоверение или паспорт моряка.

Приложение Н к разделу 2 Конвенции ИМО устанавливает специальные меры по упрощению формальностей, связанных с заходами судов в порты с целью высадки на берег больных или получивших травму членов экипажа, пассажиров и других лиц для предоставления неотложной медицинской помощи.

В случае возникновения подобной ситуации капитан судна по возможности должен заблаговременно сообщить государственным властям о таком намерении, причем с полным описанием болезни и травмы лиц, их данных и статуса.

До прибытия судна государственные власти должны проинформировать капитана по радио или другим доступным образом о документации и процедурах, необходимых для скорейшей высадки на берег больных или получивших травму, для своевременного таможенного оформления судна. Как правило, такое судно ставится к причалу, если из-за состояния больного или волнения на море невозможна безопасная высадка на рейде или на подходах к порту.

У судов, которые заходят в порты с такой целью и намерены отправляться немедленно, государственные власти не должны требовать документов, за исключением морской санитарной декларации и при необходимости общей декларации.

Неотложная медпомощь и мероприятия по охране здоровья должны предшествовать мерам контроля, связанным с прибытием судна. Если требуются гарантии или

обязательства относительно стоимости лечения, возможного перемещения или возвращения на родину вышеупомянутых лиц, неотложная медицинская помощь не должна задерживаться и откладываться на период получения этих гарантий или обязательств.

Приложением Е к разделу 3 Конвенции ИМО установлены меры по упрощению прохождения формальностей судами, ведущими научно-исследовательские работы. Такие суда могут иметь на борту персонал для проведения научной работы во время рейса. Конвенцией ИМО рекомендовано предоставлять вышеуказанному персоналу те же льготы, что и членам экипажа этих судов.

Приложение F к разделу 5 Конвенции ИМО требует от государственных властей упрощения формальностей, связанных с приходом и отходом судов, занятых устранением последствий стихийного бедствия.

Кроме того, государственные власти должны максимально содействовать упрощению прохождения формальностей, связанных с въездом и проведением таможенного контроля за физическими лицами, а также ввозом и таможенным оформлением грузов, которые находятся на судах и предназначены для устранения последствий стихийного бедствия.

## **1.9. Таможенный контроль за круизными судами**

Положения об особенностях осуществления таможенного контроля за морскими круизными судами содержатся в приложении С к разделу 3 Конвенции ИМО.

Согласно конвенции местные власти должны разрешать судну, предназначенному для круизов, свободную практику по радио, если санитарные власти вероятного порта прибытия на основании сведений, полученных от судна до его прибытия, решат, что прибытие не приведет к ввозу или распространению болезни, которая требует карантина.



Суда, предназначенные для круизов, должны подавать общую декларацию, список пассажиров и список экипажа только в первом порту захода и в последнем порту отхода из любой страны в случае отсутствия изменений в условиях рейса.

Заявление о судовых припасах и заявление об имуществе экипажа для таких судов необходимо требовать только в первом порту захода в страну.

Паспорта или другие официальные документы, удостоверяющие личность, должны все время оставаться у круизных пассажиров.

Если стоянка судна, предназначенного для круизов, не превышает 72 часов, Конвенция ИМО рекомендует пропускать пассажиров без визы, за исключением особых случаев, которые определяются государственными властями.

Власти страны пребывания судна не должны задерживать круизных пассажиров при проведении формальностей.

В случаях захода судна, предназначенного для круизов, в несколько портов одной страны местные власти должны проверять пассажиров, как правило, только в первом порту захода и последнем во время убытия.

С целью содействия высадке пассажиров судна, предназначенного для круизов, без задержек Конвенцией ИМО рекомендуется проведение внутреннего контроля на его борту до прихода в порт высадки, если это возможно.

Конвенция ИМО также рекомендует, чтобы власти страны применяли минимальные формальности к круизным пассажирам в случае их высадки в одном порту и посадки на то же судно в той же стране в следующем порту как к пассажирам, которые высаживаются и возвращаются на то же судно в том же порту.

Согласно Конвенции ИМО в период стоянки судна в порту на нем для круизных пассажиров должна осуществляться беспощинная продажа товаров из судовых припасов. Кроме того, от круизных пассажиров не следует требовать таможенного заявления (декларации) в письменной форме.

По возможности, с учетом требований национального законодательства, круизные пассажиры не должны подвергаться каким-либо валютным ограничениям.

Исключая случаи, при которых контроль пассажиров базируется лишь на списке пассажиров, государственные власти не должны настаивать на обязательном заполнении таких сведений в пассажирском списке:

- национальность;
- дата и место рождения;
- порт посадки;
- порт высадки.

Таможенным законодательством Украины установлены следующие особенности проведения таможенного контроля и таможенного оформления иностранных круизных судов.

Инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), предусмотрено, что иностранные круизные суда, как правило, оформляются в упрощенном порядке документально.

Таможенный контроль вещей членов экипажа (как резидентов, так и нерезидентов) осуществляется по декларациям о личных вещах членов судового экипажа.

При осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления предметов, перемещаемых пассажирами круизного судна (как при въезде на таможенную территорию Украины, так и при выезде за ее пределы), применяется упрощенный таможенный контроль. Упрощенный таможенный контроль применяется в случаях перемещения пассажирами через таможенную границу Украины товаров, которые не подлежат обязательному декларированию и налогообложению и не относятся к категории товаров, на перемещение которых через таможенную границу Украины установлены запреты или ограничения.

Пассажиры круизного судна декларируют перемещаемые ими через таможенную границу Украины предметы в устной форме. Освобождение от представления таможенной декларации не означает освобождения от обязательного соблюдения порядка перемещения товаров через таможенную границу Украины.

Вещи пассажиров и членов экипажа оформляются должностным лицом таможенного органа на основании заполненной этими пассажирами или членами экипажа таможенной декларации, форма которой утверждена ПКМУ от 15.07.1997 № 748, в следующих случаях:

— если через таможенную границу Украины перемещаются товары, подлежащие обязательному письменному декларированию, а также налогообложению и относящиеся к категории товаров, на перемещение которых через таможенную границу Украины установлены запреты или ограничения;

— при обращении капитана судна или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, или представителей туристических фирм, которые организуют круиз;

— по желанию пассажиров или по требованию должностного лица таможенного органа.

Таможенный контроль предметов, перемещаемых пассажирами, осуществляется, как правило, непосредственно на борту судна возле трапа или на причале возле борта круизного судна. Если необходимо провести тщательный досмотр предметов, в том числе с применением технических средств таможенного контроля, или личный досмотр, пассажиры могут быть приглашены должностным лицом таможенного органа в специально отведенные для этого помещения таможенного органа.

Таким образом, в нормативных документах ГТСУ не учтены все особенности осуществления таможенного контроля и таможенного оформления круизных судов, предусмотренные Конвенцией ИМО.

## **1.10. Таможенный контроль за пассажирскими судами**

Осуществление таможенного контроля за пассажирскими судами имеет свои особенности и является одной из первоочередных задач в работе таможенного органа.

Особенности осуществления таможенного контроля за пассажирскими судами отражены в положениях Конвенции ИМО.

Так, в приложении В к разделу 3 Конвенции ИМО указаны меры по упрощению процедуры очистки груза, пассажиров, экипажа и багажа.

Определение багажа, который перемещается с пассажирами, дано в приложении А к разделу 1 Конвенции ИМО: это имущество, включая валюту, перевозимое пассажиром на том же судне, что и он сам, независимо от того, находится оно в его личной собственности или нет, но при условии, что оно не перевозится по договору перевозки или другому подобному соглашению.

Государственным властям рекомендуется совместно с судовладельцами и портовой администрацией принимать все надлежащие меры, обеспечивающие работу порта, с таким расчетом, чтобы формальности в отношении пассажиров, экипажа и багажа осуществлялись быстро; им следует также предусмотреть для этих целей необходимый персонал и надлежащее оборудование, уделяя внимание, в числе прочего, погрузке и выгрузке и транспортировке багажа (в том числе использованию при этом механизированных средств), а также тем пунктам, где часто происходят задержки с проверкой пассажиров. Когда это необходимо, следует обеспечить крытый проход между судном и пунктом, где осуществляется проверка пассажиров и экипажа.

Для выполнения вышеизложенного Конвенция ИМО рекомендует:

1) совместно с судовладельцами и портовой администрацией принять следующие меры:

— применять индивидуальный и непрерывный метод очистки пассажиров и багажа;

— внедрять процедуры, которые позволяли бы пассажирам распознавать и получать свой проверенный багаж немедленно по прибытии его в то место, в котором он должен быть получен;

2) обеспечить принятие портовой администрацией всех необходимых мер:

— чтобы пассажиры и их багаж имели легкий и быстрый доступ к местному транспорту и от него;

— чтобы помещения, куда могут быть приглашены команды судов для различных видов контроля, были легкодоступны и находились как можно ближе друг от друга.

В то же время государственным властям следует требовать, чтобы судовладельцы обеспечили принятие судовым персоналом всех надлежащих мер для ускорения процедур по прибытии пассажиров и экипажа судна. К таким мерам могут относиться:

— представление соответствующим государственным властям заблаговременного сообщения с указанием наиболее точного времени прибытия судна с последующим сообщением о любых его изменениях и указанием маршрута рейса в тех случаях, когда это может отразиться на порядке проведения контрольных функций;

— подготовка судовых документов для немедленной проверки;

— приведение в готовность трапов и других средств для подъема на борт во время подхода судна к причалу или к месту якорной стоянки;

— обеспечение быстрого и организованного сбора с необходимыми документами для проверки лиц, находящихся на борту, с освобождением членов экипажа от их обязанностей в машинном и других отделениях.

В приложении А к разделу 3 Конвенции ИМО государственным властям рекомендуется проводить таможенный досмотр прибывающего багажа пассажиров на выборочной основе. По возможности, не следует требовать письменной декларации в отношении багажа пассажиров.

Государственные власти не должны проводить досмотр багажа отбывающих пассажиров. Если досмотр багажа пассажиров проводится, то его большей частью также следует проводить на выборочной основе.

Конвенция ИМО требует, чтобы проверка пассажиров и экипажа на предмет их допуска на территорию государ-

ства (если такая проверка необходима) производилась государственными властями без необоснованных задержек. Кроме того, власти должны уведомлять судовладельцев о том, чтобы они заранее обеспечили наличие у пассажиров всех необходимых для контроля документов.

На морских терминалах и на борту судов в целях упрощения и ускорения международных морских перевозок государственные власти должны применять (или рекомендовать применять ответственным организациям и лицам своей страны, если вопрос выходит за рамки их юрисдикции) стандартные международные знаки и символы, разработанные и принятые Международной морской организацией в сотрудничестве с соответствующими международными организациями, общепринятые для всех видов транспорта.

Приложением D к разделу 3 Конвенции ИМО предусмотрены специальные меры по упрощению формальностей, связанных с перевозкой транзитных пассажиров.

Транзитный пассажир, как указано в приложении A к разделу 1 Конвенции ИМО — это пассажир, который прибывает на судне из иностранного государства с целью продолжить свое путешествие в иностранное государство на судне или на каком-либо другом транспортном средстве.

Транзитные пассажиры, остающиеся на борту судна, на котором прибыли, и убывающие на нем же, как правило, не подлежат обычному контролю со стороны государственных властей.

Данное приложение к Конвенции ИМО рекомендует властям не требовать от транзитных пассажиров получения визы, представления таможенной декларации в письменном виде при условии, что они продолжают свое путешествие из того же порта на том же самом судне.

Если же транзитные пассажиры сходят с судна в одном порту и садятся на него же в другом в той же самой стране, — им следует предоставлять те же льготы, что и пассажирам, которые прибывают в порт и убывают из него на одном и том же судне.

### 1.11. Таможенный контроль за паромами

В соответствии с положениями инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), таможенный контроль и таможенное оформление паромов осуществляется в общем порядке — как судов заграничного плавания.

Таможенный контроль за перемещением товаров при паромных перевозках имеет следующие особенности. При перевозке на паромах железнодорожных вагонов и автотранспортных средств в декларации о грузе указывается количество единиц транспорта (для каждого вида транспорта отдельно). По требованию таможенного органа могут подаваться отдельные списки транспортных средств, которые прибыли или убывают на пароме: на железнодорожные вагоны — передаточная ведомость, на автотранспортные средства — списки автотранспортных средств.

Для проведения грузовых работ на судне в передаточных ведомостях и списках автотранспортных средств делается запись «Погрузка разрешена», которая должна заверяться отпечатком личной номерной печати и подписью должностного лица таможенного органа.

### 1.12. Пограничный контроль судов

В этом подразделе не проводится анализ действующего законодательства Украины по вопросам осуществления пограничного контроля, а лишь излагаются основные положения стандартных правил и рекомендаций, указанных в Конвенции ИМО.

Их указание, по мнению авторов, является целесообразным, так как при осуществлении таможенного контроля за судами заграничного плавания и находящимися на них товарами у таможенных органов иногда возникает необходимость получить сведения о владельце товаров, находящемся на судне, — например, в случае выявления нарушения таможенных правил. Такие сведения сотрудники таможенного органа могут получить из документов, предъявляемых для пограничного контроля.

В разделе 3 Конвенции ИМО содержатся положения, касающиеся формальностей, выполнения которых государственные власти требуют от членов экипажа судна и пассажиров при его приходе и отходе.

В приложении А к данному разделу указано, что основным документом, из которого государственные власти получают индивидуальные сведения о пассажирах при приходе и отходе судна, служит паспорт. В то же время Конвенция ИМО рекомендует договаривающимся сторонам заключать двусторонние или многосторонние соглашения о признании официальным документа, удостоверяющего личность вместо паспорта.

Эмиграционным властям следует проверять удостоверяющие личность документы один раз при приходе и один раз при отходе судна. Эти же документы могут быть затребованы для проверки или идентификации лица в связи с таможенными или другими формальностями.

Конвенция ИМО рекомендует использовать для проведения контроля за пассажирами карточки посадки-высадки. Они заполняются пассажирами на установленном бланке и должны содержать следующие сведения:

- фамилия;
- имя;
- национальность;
- номер паспорта или другого официального удостоверения личности;
- дата рождения;
- место рождения;
- род занятий;
- порт посадки/высадки;
- пол;
- адрес места жительства;
- подпись.

В соответствии с вышеуказанным приложением к Конвенции ИМО главным источником сведений об отдельном члене экипажа судна для государственных властей служит удостоверение, или паспорт моряка.



В удостоверение личности моряка должны быть включены только следующие сведения:

- фамилия;
- имя;
- дата и место рождения;
- национальность;
- специальность;
- фотография (заверенная);
- подпись;
- дата окончания срока действия (если срок действия ограничен);
- орган, который выдал удостоверение.

Конвенция ИМО оговаривает, что если моряку как пассажиру необходим въезд в страну или выезд из нее любым видом транспорта для возвращения на свое судно, или перевода на другое судно, или транзитного проезда на свое судно, которое находится в другой стране, в свою страну или с другой целью с разрешения властей его страны, государственные власти принимают от моряка вместо паспорта действующее удостоверение личности моряка, если этот документ гарантирует его владельцу обратный въезд в страну, в которой он был выдан.

Конвенция ИМО рекомендует не требовать от членов экипажа судна представления индивидуальных документов, которые удостоверяют личность, или сведений, которые дополняют удостоверение личности моряка, кроме тех, которые указаны в судовой роли.

## **Таможенный контроль за операциями, которые осуществляются с использованием судов заграничного плавания**

Суда заграничного плавания, которые перемещаются через таможенную границу Украины, не только служат транспортными средствами, осуществляющими перевозки товаров и пассажиров, но и сами являются объектами, которые подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению.

Порядок таможенного контроля и таможенного оформления водных транспортных средств при приходе на таможенную территорию Украины и отходе за ее пределы был рассмотрен в предыдущем разделе. Однако помимо применения указанных процедур таможенные органы осуществляют таможенный контроль за соблюдением положений действующего таможенного законодательства при временном вывозе/ввозе судов заграничного плавания, а также производят в случаях, предусмотренных законодательством, их таможенное оформление в заявленном декларантом таможенном режиме.

В этом разделе рассматриваются вопросы организации таможенного контроля за водными транспортными средствами при их перемещении через таможенную границу Украины.

## **2.1. Таможенный контроль за временным ввозом/вывозом судов**

Основания и порядок временного ввоза транспортных средств на таможенную территорию Украины закреплен в положениях ТКУ. Согласно статье 119 ТКУ транспортные средства, которые используются для перемещения товаров и пассажиров через таможенную границу Украины, могут быть временно ввезены на таможенную территорию Украины без взимания налогов и сборов и применения мер нетарифного регулирования. Временный ввоз таких транспортных средств на территорию Украины разрешается при условии, что они не будут использоваться для внутренних перевозок на таможенной территории Украины.

В соответствии со статьей 206 ТКУ предусмотрено проведение таможенного оформления временно ввезенных (вывезенных) транспортных средств, которые используются исключительно для перевозок пассажиров и товаров через таможенную границу Украины, с условным полным освобождением от налогообложения.

Конвенцией о временном ввозе 1990 года (далее — Стамбульская конвенция), участником которой является Украина, установлен следующий порядок предоставления льгот по налогообложению при временном ввозе транспортных средств.

Согласно статье 5 главы II приложения С к Стамбульской конвенции льготы предоставляются в случаях:

— если транспортные средства коммерческого использования (осуществляющие платные перевозки людей, или промышленные, или коммерческие платные, или бесплатные перевозки грузов) зарегистрированы на территории, которая не является территорией временного ввоза, на имя лица, которое зарегистрировано или постоянно проживает за пределами территории временного ввоза, и ввозятся или используются лицами, осуществляющими свою деятельность на такой территории;

— если транспортные средства частного использования (перевозки исключительно для собственных нужд без какого-либо коммерческого использования) зарегистрированы на территории, которая не является территорией временного ввоза, на имя лица, которое зарегистрировано или постоянно проживает за пределами территории временного ввоза, и ввозятся или используются лицами, постоянно проживающими на такой территории.

Статьей 6 главы II приложения С к Стамбульской конвенции временный ввоз транспортных средств разрешается без требования таможенного документа или гарантии. Однако согласно положениям статьи 10 (пункт б) главы II приложения С к этой конвенции договаривающаяся сторона на основании статьи 29 в отношении транспортных средств частного использования может устанавливать отдельные правила, касающиеся их временного ввоза, предусмотренные национальным законодательством.

В статье 7 главы II приложения С к конвенции указано, что допускается эксплуатация транспортных средств коммерческого использования третьими лицами, имеющими соответствующее разрешение обладателя права на временный ввоз и осуществляющими свою деятельность в пользу последнего, даже если они зарегистрированы или постоянно проживают на территории временного ввоза. Кроме того, транспортные средства частного использования могут использоваться третьими лицами, если они имеют соответствующее разрешение обладателя права на временный ввоз и используют транспортное средство от его имени и в соответствии с его инструкциями.

Государство, на территорию которого осуществляется временный ввоз транспортных средств на изложенных выше условиях, имеет право отказать в предоставлении такого права или отозвать его в отношении:

— транспортных средств коммерческого использования, которые используются для внутренних перевозок (внутренняя перевозка — это перевозка лиц, которые осуществили посадку, или товаров, которые были погружены

на территории временного ввоза, для осуществления высадки или разгрузки в пределах этой территории);

— транспортных средств частного использования, которые используются в коммерческих целях для внутренних перевозок;

— транспортных средств, сданных в аренду после их ввоза, а если они уже были сданы в аренду к моменту их ввоза, то повторно сданных в аренду или переданных в субаренду с целью, *которая не предполагает их немедленного вывоза.*

Согласно конвенции транспортные средства коммерческого использования должны вывозиться сразу же после завершения транспортной операции, в связи с которой они были ввезены. В течение каждых двенадцати месяцев частные транспортные средства могут находиться на территории временного ввоза непрерывно до шести месяцев.

Следует отметить, что статьей 17 конвенции допускается применение больших льгот, чем предусмотрено конвенцией, на основании односторонних положений, двусторонних и многосторонних соглашений.

Приведенные выше положения Стамбульской конвенции дают основания сделать следующие выводы:

— конвенцией допускается временный ввоз на территорию договаривающейся страны с предоставлением льгот по налогообложению любых видов транспортных средств как коммерческого, так и частного использования;

— конвенцией допускается использование временно ввезенных транспортных средств не только нерезидентами, но и резидентами, при условии соблюдения требований, предусмотренных конвенцией;

— отказ в праве на временный ввоз или его отзыв производится в случае использования транспортных средств для внутренних перевозок или передачи их в аренду (субаренду), которая не предполагает их немедленного вывоза.

Таким образом, государству — участнику Стамбульской конвенции предоставляются широкие права на применение льгот при временном ввозе транспортных средств.

Кроме того, как указывалось выше, согласно статье 17 национального законодательства может предоставляться большее льготы, чем те, что предусмотрены конвенцией.

Положения Стамбульской конвенции соответствуют порядку, изложенному в разделе 3 Специального приложения J «Транспортные средства коммерческого использования» Конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 года (далее — Киотская конвенция). Киотская конвенция рекомендует допускать на территорию временного ввоза транспортные средства коммерческого использования, как загруженные, так и порожние, с предоставлением льгот по налогообложению при условии, что они не используются для внутренних перевозок на таможенной территории временного ввоза.

Таможенное законодательство Украины не содержит в настоящее время унифицированных правил осуществления таможенного контроля и таможенного оформления временно ввезенных транспортных средств, которые предусмотрены Стамбульской и Киотской конвенциями. Временный ввоз морских транспортных средств на таможенную территорию Украины осуществляется на основании нормативных актов, которые:

- имеют существенные отличия в процедурах регулирования временного ввоза от положений международного законодательства;
- содержат различные правила оформления разных видов транспортных средств.

Особенности правил таможенного оформления морских транспортных средств в Украине зависят:

- от субъектного состава их владельцев;
- от национальной принадлежности судна;
- от направления перемещения судна через таможенную границу Украины (ввоза или вывоза).

Таможенное оформление морских транспортных средств, принадлежащих физическим лицам, осуществляется на основании требований Закона Украины «О порядке ввоза (пересылки) в Украину, таможенного оформления и налогообложения личных вещей, товаров и транспорт-

ных средств, которые перевозятся (пересылаются) гражданами на таможенную территорию Украины», ПКМУ от 29.08.2002 № 1274 «Об утверждении порядка пропуска яхт через государственную границу».

Во исполнение статей 10 и 11 Закона Украины «О порядке ввоза (пересылки) в Украину, таможенного оформления и налогообложения личных вещей, товаров и транспортных средств, которые перевозятся (пересылаются) гражданами на таможенную территорию Украины» пропуск на таможенную территорию Украины судов, которые принадлежат гражданам и временно ввозятся на таможенную территорию Украины гражданами-резидентами, осуществляется после внесения на счет пропустившего их таможенного органа денежного залога в сумме налогов, подлежащих уплате при ввозе таких судов на таможенную территорию Украины с целью свободного использования.

Правила пропуска через таможенную границу Украины яхт, в том числе принадлежащим физическим лицам, установлены ПКМУ от 29.08.2002 № 1274. Под яхтами в ПКМУ понимаются парусные, парусно-моторные или моторные маломерные плавсредства индивидуального или коллективного использования, которые не применяются для перевозки грузов.

Согласно порядку, утвержденному этим ПКМУ, иностранная яхта, принадлежащая физическому лицу-нерезиденту и прибывающая в Украину с целью временного пребывания, во время пропуска через государственную границу декларируется под обязательство об обратном вывозе.

Таможенное оформление временного ввоза морских транспортных средств коммерческого использования, принадлежащих субъектам предпринимательской деятельности, осуществляется на основании положений ПКМУ от 29.08.2002 № 1274, приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями).

Следует отметить, что до недавнего времени порядок перемещения через таможенную границу Украины водных транспортных средств (далее — ВТС) был установлен приказом ГТСУ от 22.04.2003 № 268 «Об утверждении

порядка таможенного контроля и таможенного оформления водных транспортных средств, осуществляющих многократные перемещения через таможенную границу Украины» (утратил силу в соответствии с приказом ГТСУ от 08.08.2007 № 672).

Согласно действовавшему порядку основанием для многократных перемещений через таможенную границу Украины ВТС являлось представление органу таможенного контроля грузовой таможенной декларации (далее — ГТД) на ВТС. Срок ее действия составлял 11 месяцев со дня оформления.

Каждое перемещение ВТС через таможенную границу Украины осуществлялось при условии представления в пункте пропуска через государственную границу Украины для морского, речного и паромного сообщения оформленного четвертого экземпляра ГТД ВТС. Этот экземпляр ГТД ВТС оставался на борту ВТС.

До истечения срока, на который оформлена ГТД ВТС, субъект, перемещавший ВТС, для снятия ее с контроля или для оформления следующей ГТД ВТС должен был предъявить таможенному органу:

- само ВТС;
- четвертый экземпляр (заверенную копию пятого экземпляра) ГТД ВТС;
- генеральную декларацию, заверенную личной номерной печатью инспектора таможни при оформлении последнего обратного ввоза ВТС.

Оформление новой ГТД ВТС являлось основанием для снятия с контроля предыдущей ГТД ВТС.

Если вследствие действия чрезвычайных обстоятельств или непреодолимой силы ВТС невозможно было предъявить таможенному органу, то субъект должен был подать таможенным органам документы, которые удостоверяют причины невозможности предъявления ВТС, выданные соответствующими государственными органами и заверенные консульским учреждением Украины в стране, где произошло событие во время пребывания ВТС. Вместе с документами, удостоверяющими причины невозможно-



сти предъявления ВТС таможенному органу, должно было подаваться обоснованное заявление о необходимости оформления новой ГТД ВТС.

Если ВТС невозможно было предъявить таможенному органу вследствие гибели или уничтожения за пределами таможенной территории Украины, то субъект должен был подтвердить таможенным органам в порядке, установленном законодательством Украины, факт гибели или уничтожения ВТС.

В случае нарушения обязательства об обратном ввозе ВТС в Украину субъект нес ответственность согласно действующему законодательству Украины.

Следует отметить, что таможенные органы столкнулись с рядом проблем, связанных с реализацией положений указанного порядка контроля за ВТС.

В первую очередь, возникла проблема предъявления ВТС таможенным органам для проведения таможенного оформления. ВТС могут не заходить в страну, под флагом которой они плавают, на протяжении нескольких лет подряд. Поэтому выполнить условия предъявления ВТС по истечении 11 месяцев действия ГТД ВТС таможенному органу, который осуществлял ее оформление, часто не представляется возможным. Для этого судовладельцу необходимо было менять маршрут движения ВТС, расторгать заключенные договоры, нести огромные, ничем не оправданные убытки. По сути, порядком был установлен принцип работы судовладельцев, по которому их суда прежде всего должны были соблюдать сроки прибытия на таможенную территорию Украины в соответствии с требованиями нормативных документов таможенных органов, а не осуществлять торговое мореплавание в соответствии с заключенными договорами. Эти требования приказа ГТСУ вступали в противоречие с основной целью Киотской конвенции, направленной прежде всего на развитие международной торговли и других видов международного обмена путем упрощения и гармонизации таможенных правил и процедур.

Следующей проблемой было таможенное оформление ВТС, которые перемещались по внешнеэкономическим до-

говорам (контрактам). Согласно письму ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-17/1607 «О временном вывозе транспортных средств» транспортные средства украинских перевозчиков, которые предоставляют услуги международных перевозок за пределами таможенной территории Украины на основании долгосрочных договоров (транспортного обслуживания, фрахта, бербоут-чартера и т. п.), в соответствии со статьями 186, 204 ТКУ подлежат таможенному оформлению в режиме временного вывоза под обязательство об обратном ввозе.

В торговом мореплавании широко используются договоры фрахтования судов. Согласно КТМУ договоры тайм-чартера и бербоут-чартера являются договорами фрахтования судна на определенное время. По своей правовой природе договоры фрахтования судна на определенное время относятся к договорам найма (аренды) транспортного средства. Согласно пункту 1.5 действовавшего порядка таможенного контроля и таможенного оформления водных транспортных средств, осуществляющих много-разовые перемещения через таможенную границу Украины, они должны были оформляться в таможенном режиме временного вывоза в соответствии с порядком, установленным приказом ГТСУ от 30.06.1998 № 380, а не по ГТД ВТС.

Согласно пункту 1.16 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями):

— декларирование судов заграничного плавания, которые используются исключительно для перевозки пассажиров и товаров через таможенную границу Украины, осуществляется без представления грузовой таможенной декларации, а сведения о таком судне заграничного плавания указываются в генеральной декларации;

— суда, которые перемещаются через таможенную границу Украины как товар на основании внешнеэкономических договоров (контрактов) купли-продажи, мены, аренды, лизинга или других (кроме договоров перевозки), декларируются таможенному органу в соответствующем таможенном режиме с представлением грузовой таможенной декларации, заполненной в установленном ГТСУ порядке.

Указанные положения инструкции, к сожалению, так же как и ранее действовавшие нормативные документы, не учитывают особенности эксплуатации судов заграничного плавания в торговом мореплавании. Судно заграничного плавания, осуществляющее непосредственно перевозку пассажиров и/или товаров, может одновременно быть предметом внешнеэкономического договора (контракта), например, тайм-чартера или бербоут-чартера. В соответствии с действующим законодательством такие договоры относятся к договорам аренды (см. раздел 6).

Как указано в положениях инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями), декларирование судов заграничного плавания таможенному органу в соответствующем таможенном режиме с представлением грузовой таможенной декларации осуществляется также *на основании договоров аренды*. Заключение договоров тайм-чартера и бербоут-чартера, согласно статье 203 КТМУ, производится для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания. Перемещение судов через таможенную границу Украины осуществляется для использования их в соответствии с указанными выше целями.

В соответствии со статьей 800 ГКУ наниматель транспортного средства самостоятельно осуществляет его использование и имеет право без согласия наймодателя заключать от своего имени договоры перевозки, а также другие договоры согласно назначению транспортного средства, в том числе и связанные с перемещением судна через таможенную границу Украины. Следовательно, основанием для перемещения судна через таможенную границу Украины является исполнение обязательств по договору о перевозке грузов и/или пассажиров, а не по договору аренды (бербоут-чартера, тайм-чартера). Договоры аренды могут заключаться в любое время, независимо от местонахождения судна — на таможенной территории Украины или за ее пределами, их заключение не влияет на перемещение судна через таможенную границу. Так, например, за время одного перемещения судна через та-

моженную границу Украины судовладелец может заключить, расторгнуть, изменить несколько договоров тайм-чартера или бербоут-чартера.

Таким образом, при исполнении требований вышеуказанных положений инструкции таможенным органам следует учитывать тот факт, что перемещение судна через таможенную границу Украины, которое является предметом внешнеэкономического договора (контракта) аренды, как правило, производится на основании не договора аренды (тайм-чартера или бербоут-чартера), а договора перевозки грузов и/или пассажиров.

При таможенном оформлении судна, которое находится в тайм-чартере или бербоут-чартере и на момент перемещения через таможенную границу Украины не осуществляет перевозку пассажиров и/или товаров, также возникает ряд проблем.

Как правило, большинство договоров бербоут-чартера заключаются на срок свыше 1 года. В связи с этим возникает вопрос о выборе таможенного режима, например, при вывозе судна за пределы таможенной территории Украины. Применение таможенного режима временного вывоза на срок свыше 1 года не соответствует положениям статьи 208 ТКУ. Таможенное оформление такого судна в таможенном режиме экспорта автоматически приводит к его снятию с таможенного контроля.

Другая проблема возникает, когда таможенный орган осуществляет таможенное оформление вывоза судна в таможенном режиме временного вывоза на основании договора тайм-чартера, заключенного, например, на 3 месяца. По истечении указанного срока договор утрачивает силу. Судно возвращается во владение и пользование резидента, хотя физически в это время может находиться за пределами таможенной территории Украины. Оснований для представления документов на продление сроков временного вывоза у резидента нет.

Порядок таможенного контроля и таможенного оформления судна в такой ситуации нормативными документами ГТСУ не установлен. А резиденту необходима дальнейшая

эксплуатация судна за пределами таможенной территории Украины. После вывоза судна он может неоднократно заключать договоры о его фрахтовании на определенное время, что в свою очередь опять поставит вопрос перед таможенными органами об основаниях продления сроков временного вывоза и/или порядке таможенного оформления (переоформления) судна.

Оформленное в таможенном режиме временного вывоза судно может на протяжении непродолжительного периода неоднократно заходить в порты Украины в связи с его коммерческим использованием для перевозки грузов и/или пассажиров. ГТСУ на запросы таможенных органов по этому вопросу разъяснила, что в данной ситуации судно необходимо оформлять как судно заграничного плавания и не требовать оформления грузовой таможенной декларации при каждом перемещении через таможенную границу Украины. Однако такая процедура не предусмотрена нормами инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями), кроме того, она противоречит условиям применения таможенного режима временного ввоза/вывоза.

Следует также учитывать, что судно может прийти в любой порт Украины, совершить один или несколько каботажных переходов. При этом возникает проблема отсутствия необходимого времени для проведения таможенного оформления судна в зоне деятельности другого таможенного органа. Из-за проведения таможенного оформления судовладелец вынужден терпеть ничем не оправданные убытки, главная причина которых — несовершенство таможенных процедур, которыми регламентирован порядок таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Украины ВТС.

Для осуществления таможенного контроля судна заграничного плавания, которое используется исключительно для перевозки пассажиров и товаров через таможенную границу Украины, капитан судна или другой представитель командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, представляет, в числе дру-

гих документов, два экземпляра обязательства капитана судна об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввозе на таможенную территорию Украины) судна заграничного плавания (далее — обязательство) по установленной форме. При вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввозе на таможенную территорию Украины) несамоходных судов заграничного плавания (без экипажа) допускается представление обязательства судовладельцем или уполномоченным им лицом.

Допускается представление таможенному органу обязательства, заполненного на английском или на русском языке и/или по форме, переведенной на английский язык. Один экземпляр оформленного обязательства остается в делах таможенного органа на контроле, второй — передается капитану для хранения в делах судна.

Обязательство об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины судна, плавающего под иностранным флагом, хранится в делах судна после осуществления таможенного контроля и таможенного оформления этого судна при убытии за пределы таможенной территории Украины.

Оформленному обязательству присваивается регистрационный номер и производится его регистрация в журнале учета обязательств капитана судна об обратном вывозе за пределы таможенной территории Украины (ввозе на таможенную территорию Украины) судна заграничного плавания (далее — журнал учета обязательств).

Регистрационный номер обязательства — цифровой код, который состоит из пятнадцати знаков, а именно:

— первые девять знаков — код структурного подразделения таможенного органа, которым было оформлено обязательство, в соответствии с Классификатором таможенных органов и их структурных подразделений, специализированных таможенных учреждений и организаций, утвержденным приказом ГТСУ от 26.04.2006 № 335 (с изменениями) (далее — Классификатор таможенных органов);

— десятый-одиннадцатый знаки — последние две цифры текущего года, отделенные с обеих сторон косой чертой;

— последние четыре знака — порядковый номер обязательства в журнале учета обязательств (в порядке возрастания в течение текущего года; с начала года нумерация возобновляется).

Журнал учета обязательств ведется в электронном виде с использованием программно-информационного комплекса «Контроль за обратным вывозом судна заграничного плавания за пределы таможенной территории Украины (ввозом на таможенную территорию Украины)» Единой автоматизированной информационной системы ГТСУ (далее — ЕАИС ГТСУ) и должен содержать такие сведения:

- порядковый номер обязательства в соответствии с журналом учета обязательств;
- дата оформления обязательства;
- регистрационный номер обязательства;
- название и код ИМО судна (латинскими литерами в соответствии с регистрационными документами судна);
- флаг, под которым плавает судно (название и цифровой код страны в соответствии с Классификатором стран мира);
- направление перемещения судна (временный вывоз / временный ввоз);
- номер штампа «Под таможенным контролем» должностного лица таможенного органа, которое оформило обязательство;
- конечный срок обратного ввоза (вывоза) судна (в соответствии с обязательством);
- продление срока обратного ввоза (вывоза) судна («Продлено до \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.»; реквизиты заявления о продлении срока временного ввоза/вывоза: код таможенного органа в соответствии с Классификатором таможенных органов, дата, входной номер заявления);
- отметка о выполнении обязательства (дата оформления обратного ввоза (вывоза) судна; номер личной номерной печати должностного лица, осуществившего таможенный контроль и таможенное оформление этого судна; код таможенного органа в соответствии с Классификатором таможенных органов);

— примечания (указываются сведения о составлении протокола о нарушении таможенных правил, оформлении судна в другой таможенный режим и тому подобное);

— другое.

В случае необходимости журнал учета обязательств распечатывается и формируется в дела для хранения в соответствии с инструкцией по делопроизводству в таможенной службе Украины, утвержденной приказом ГТСУ от 28.12.2002 № 747 (с изменениями).

Контроль за исполнением обязательства осуществляется таможенным органом, которому было представлено это обязательство, на основании сведений, содержащихся в ЕАИС ГТСУ.

Информация о выполнении обязательства вносится в ЕАИС ГТСУ должностным лицом таможенного органа, в зоне деятельности которого расположен порт, через который был осуществлен обратный вывоз (ввоз) судна, путем указания даты оформления судна, номера личной номерной печати должностного лица, осуществившего таможенный контроль и таможенное оформление этого судна, и кода таможенного органа в соответствии с Классификатором таможенных органов.

Для снятия обязательства с контроля в соответствующем поле обязательства проставляются такие отметки:

— если порт обратного вывоза судна совпадает с портом его ввоза (порт обратного ввоза судна совпадает с портом вывоза этого судна), то должностное лицо таможенного органа, в зоне деятельности которого расположен этот порт, проставляет на обоих экземплярах обязательства оттиск личной номерной печати;

— если обратный ввоз (вывоз) судна произведен через другой порт, чем порт его вывоза (ввоза), то должностное лицо таможенного органа, осуществившего таможенный контроль и таможенное оформление судна по прибытии (при убытии), проставляет на обязательстве, представленном капитаном судна, оттиск личной номерной печати. Должностное лицо таможенного органа, в делах которого обязательство находится на контроле, на основании информации в ЕАИС ГТСУ отмечает на этом обязательстве дату



оформления судна, номер личной номерной печати должностного лица, осуществившего таможенный контроль и таможенное оформление судна, код таможенного органа в соответствии с Классификатором таможенных органов и удостоверяет запись оттиском личной номерной печати.

С учетом цели временного ввоза (вывоза) судна и других обстоятельств срок, указанный в обязательстве, может быть продлен таможенным органом, которому было представлено это обязательство, или таможенным органом, в зоне деятельности которого находится это судно, на основании обоснованного заявления капитана судна или судовладельца о продлении срока временного ввоза (вывоза) судна. При этом срок временного вывоза судна заграничного плавания продлевается таможенным органом, которому было представлено обязательство, без предъявления таможенному органу этого судна.

Если в результате действия чрезвычайных обстоятельств или неотвратимых событий судно невозможно предъявить таможенному органу, то вместе с заявлением капитан или судовладелец должен подать таможенному органу, который оформил обязательство, документы, удостоверяющие причины невозможности предъявления судна, выданные соответствующими государственными органами и легализованным консульским учреждением Украины в стране, где произошло событие во время пребывания судна.

Продление срока временного ввоза (вывоза) судна осуществляется путем наложения начальником таможенного органа или уполномоченным им лицом соответствующей резолюции на заявлении, а также внесения информации в ЕАИС ГТСУ. На экземпляре обязательства, которое находится на контроле в таможенном органе, делается соответствующая запись («Продлено до \_\_\_\_ . \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.»; код таможенного органа, которым был продлен срок обратного ввоза/вывоза суда, в соответствии с Классификатором таможенных органов).

Если срок временного ввоза (вывоза) судна закончился, а информация об его обратном вывозе (ввозе) отсутствует в ЕАИС ГТСУ, то таможенный орган немедленно принимает меры для выяснения причин и обстоятельств

отсутствия информации об обратном вывозе (ввозе) этого судна, установления его местонахождения.

В случае выявления нарушения обязательства протокол о нарушении таможенных правил составляется таможенным органом, должностное лицо которого выявило это нарушение.

Изложенные выше положения нормативных документов, регулирующие процедуры таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Украины морских (речных) судов, и возникающие при их выполнении вопросы позволяют сделать следующие выводы:

— порядок декларирования и осуществления таможенного контроля за морскими судами в настоящее время неоправданно усложнен;

— таможенный контроль за перемещением транспортных средств в таможенном законодательстве Украины не унифицирован, в результате чего имеются существенные отличия в процедурах осуществления таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Украины автомобильных, железнодорожных, морских (речных) и воздушных транспортных средств;

— установленный порядок декларирования и осуществления таможенного контроля за морскими судами, временно находящимися за пределами таможенной территории Украины, не учитывает специфики осуществления ими хозяйственной деятельности в международном торговом мореплавании;

— соблюдение требований порядка субъектами внешнеэкономической деятельности — судовладельцами связано во многих случаях с несением ими неоправданных расходов и убытков;

— порядок ввел различные формы декларирования судов при вывозе/ввозе — по ГТД, оформленной в соответствующем таможенном режиме, если судно на момент пересечения таможенной границы Украины находится в тайм-чартере или бербоут-чартере, или путем предъявления обязательства об обратном ввозе/вывозе;

— порядок не установил процедуры продления сроков временного вывоза судов, а также действий владельца

судна — резидента и таможенного органа в случаях, если после выхода судна за пределы таможенной территории Украины оно передается во фрахт по тайм-чартеру или бербоут-чартеру;

— порядок не установил процедуры таможенного контроля и таможенного оформления судов, оформленных в режиме временного вывоза (на основании договора тайм-чартера или бербоут-чартера), в случаях их неоднократного захода в порты Украины в течение срока временного вывоза для осуществления целей торгового мореплавания (перевозки грузов и пассажиров);

— порядок не содержит положений, оговаривающих основания и процедуры изменения таможенного режима в отношении судна, которое было временно вывезено за пределы таможенной территории Украины.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что существующий порядок декларирования судов в режиме временного вывоза требует переработки, так как создает множество проблем для таможенных органов и судовладельцев. Он не отвечает на многие возникающие в процессе осуществления таможенного контроля вопросы.

Процедуры осуществления таможенного контроля за временно вывозимыми за пределы таможенной территории Украины водными транспортными средствами должны быть упрощены и унифицированы с порядком пропуска и контроля за остальными видами транспортных средств (в первую очередь автомобильными и железнодорожными).

В качестве примера можно привести порядок осуществления таможенного контроля за временным ввозом/вывозом транспортных средств, применяемый таможенными органами Российской Федерации.

Он является унифицированным для всех видов транспорта. Декларирование транспортных средств, ввозимых на территорию РФ или вывозимых с ее территории, производится в таможенном органе места его прибытия на территорию РФ или места его убытия с нее.

Декларирование транспортных средств проводится путем предъявления таможенному органу въездной/выезд-

ной декларации. В качестве въездной/выездной декларации на транспортное средство используются:

— стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами Российской Федерации в области транспорта,

— либо въездная или выездная декларация по установленной форме.

В качестве стандартных документов для морского (речного) транспорта для декларирования используются:

1) на грузовое транспортное средство:

— документ о регистрации судна и его национальной принадлежности;

— общая декларация (Конвенция ИМО);

— декларация о грузе (Конвенция ИМО);

— договор морской перевозки;

— коносамент;

— декларация о судовых припасах (Конвенция ИМО);

— судовая роль (Конвенция ИМО);

2) на пассажирское транспортное средство:

— список пассажиров (Конвенция ИМО);

— документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией;

— декларация о судовых припасах (Конвенция ИМО);

— договор морской перевозки;

— коносамент;

— судовая роль (Конвенция ИМО).

В целях унификации таможенных документов приказом ГТК России от 21.08.2003 № 916 «Об утверждении формы въездной/выездной декларации о транспортном средстве» была введена единая форма как въездной, так и выездной декларации на транспортное средство (далее — ДТС) и утвержден порядок ее заполнения. Таможенными органами принимается ДТС, заполненная по установленной форме любым заинтересованным лицом, на бумажном носителе формата А4, изготовленная типографским способом, на печатающем устройстве компьютера или с использованием множительной техники.

Въездная или выездная декларация подается в таможенный орган, только если в стандартных документах пе-

ревозчика недостает необходимых сведений. К таковым относятся сведения о транспортном средстве, его маршруте, грузе, припасах, об экипаже и о пассажирах, сведения о цели ввоза (вывоза) транспортного средства и/или наименовании запасных частей, оборудования, которые перемещаются для ремонта или эксплуатации транспортного средства. При этом в ДТС указываются только те сведения, которые отсутствуют в стандартных документах перевозчика, а в остальных графах указываются реквизиты предъявленных стандартных документов. Для автомобильных и железнодорожных транспортных средств установлен еще более упрощенный порядок декларирования. Для грузовых и пассажирских автотранспортных средств — на основании свидетельства о регистрации транспортного средства. Для порожних грузовых железнодорожных транспортных средств — на основании поездной передаточной ведомости.

Пропуск транспортных средств осуществляется путем проставления отметки «Выпуск транспортного средства разрешен» либо «Выпуск транспортного средства запрещен» на документах перевозчика или ДТС.

Таможенные органы регистрируют ДТС в месте прибытия/убытия на таможенную территорию или с таможенной территории РФ, устанавливают срок ввоза/вывоза транспортного средства. Один экземпляр ДТС остается в таможенном органе, другой передается на руки перевозчику.

Приведенный выше порядок осуществления таможенного контроля за перемещением через таможенную границу морских транспортных средств в Российской Федерации существенно отличается от требований украинского законодательства — он проще, эффективнее, соответствует мировым стандартам и значительно ускоряет и облегчает процедуры проведения таможенного контроля.

В украинском таможенном законодательстве также не решен вопрос таможенного оформления временного ввоза на таможенную территорию Украины морских транспортных средств, которые находятся в тайм-чартере или бербоут-чартере. Как указывалось выше, в соответствии с КТМУ и ГКУ договоры тайм-чартера и бербоут-

чартера относятся к договорам найма (аренды) транспортных средств. Взятые в аренду резидентом по договору тайм-чартера или бербоут-чартера иностранное судно теоретически может использоваться на таможенной территории Украины. Но реально ли это на практике?

Иностранное судно, предназначенное для перевозок пассажиров и грузов, арендованное резидентом по договору тайм-чартера или бербоут-чартера, не может использоваться в пределах территориальных вод Украины по усмотрению резидента-арендатора без разрешения ряда государственных контролирующих органов. Это закреплено как положениями международных нормативно-правовых актов, так и национальным законодательством Украины. Статья 8 главы II приложения С к Стамбульской конвенции и статья 119 ТКУ запрещают использовать временно ввезенные суда для внутренних перевозок и обязывают их владельца и пользователя произвести их немедленный вывоз по окончании транспортной операции.

Что касается судов, ввезенных по договорам тайм-чартера, то таможенный орган осуществляет контроль за их перемещением так же, как за перемещением любых других иностранных судов заграничного плавания, при этом национальная принадлежность судна устанавливается по его флагу, а не по фрахтователю. Следовательно, использование таких судов на таможенной территории Украины для осуществления внутренних перевозок грузов и пассажиров невозможно, так как они находятся под постоянным таможенным контролем.

Осуществление таможенного контроля за морскими судами, ввезенными на основании договоров бербоут-чартера, имеет некоторые особенности. По договорам бербоут-чартера возможна временная, на срок действия договора, смена флага судна. Однако проблем в осуществлении таможенного контроля за такими судами у таможенного органа не должно возникать, поскольку подпунктом 4.1.2 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), предусмотрено представление при таможенном оформлении судов в каботажное плавание свидетельства

о праве собственности на судно и о национальной принадлежности судна. В этих документах содержится информация о временной смене флага судна и о том, что оно находится в бербоут-чартере, которая позволяет таможенному органу контролировать соблюдение судовладельцами таможенного законодательства при осуществлении временного ввоза судов заграничного плавания по договорам бербоут-чартера, в том числе и касательно запрета на осуществление внутренних перевозок.

Следует отметить, что согласно статье 131 КТМУ для осуществления внутренних перевозок судовладельцу необходимо получить разрешение центрального органа исполнительной власти в сфере транспорта на каждую каботажную операцию. Кроме того, перевозки пассажиров и грузов морским транспортом по законодательству Украины подлежат лицензированию. Таким образом, резидент может эксплуатировать арендованное судно в пределах таможенной территории Украины только после получения разрешения на это указанных государственных контролирующих органов.

Приведенные выше аргументы носят дискуссионный характер, решение вопроса о порядке таможенного оформления арендованных иностранных судов требует законодательного урегулирования. В связи с этим авторы хотели бы обратить внимание на порядок их таможенного оформления, предусмотренный законодательством Российской Федерации.

В Российской Федерации порядок предоставления льгот по налогообложению при временном ввозе морских судов установлен постановлением правительства РФ от 21.06.2002 № 448 «Об освобождении от обложения таможенными пошлинами и налогами временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации морских судов». В соответствии с ним морские суда валовой вместимостью более 1000 тонн — коды ТН ВЭД 8901101000 (морские суда круизные, экскурсионные и другие плавучие средства, предназначенные главным образом для перевозки людей, паромы всех типов), 8901201000 (морские

танкеры), 8901301000 (морские суда рефрижераторные), 8901901000 (другие морские суда грузовые и грузопассажирские — рудовозы и прочие сухогрузы, контейнеровозы, ролкеры, лихтеровозы, баржи различных типов, лихтеры и понтоны — гладкопалубные плавучие средства, используемые для перевозки грузов и иногда людей, суда типа глиссеров, на подводных крыльях и на воздушной подушке и т. п.), находящиеся в собственности иностранных лиц и фрахтованные российскими лицами по договору тайм-чартера или бербоут-чартера, при условии их использования в международных перевозках товаров и пассажиров, временно ввозятся на таможенную территорию РФ с полным освобождением от обложения таможенными пошлинами и налогами на срок действия указанных договоров.

Другие морские суда, которые ввозятся на таможенную территорию РФ по договорам тайм-чартера и бербоут-чартера, оформляются на общих основаниях.

Аналогичный порядок можно было бы предусмотреть и в законодательстве Украины.

Вопросы осуществления таможенного контроля за иностранными маломерными судами, которые арендованы резидентами или являются собственностью резидентов — физических лиц, очень актуальны для таможенных органов. Это связано с тем, что маломерные суда, которые ввозятся на таможенную территорию Украины, могут использоваться в коммерческих целях, что на практике редко выявляется таможенными органами.

В Российской Федерации при ввозе маломерных судов по договорам тайм-чартера и бербоут-чартера льготы по таможенному налогообложению предоставляются в соответствии с положениями Стамбульской конвенции.

При проведении таможенного контроля за временно ввезенными иностранными маломерными судами таможенный орган должен учитывать следующие особенности их эксплуатации:

— маломерное судно может иметь собственника, судовладельца, а также лицо, уполномоченное управлять судном, причем любое лицо из перечисленных категорий



может являться инициатором временного ввоза на таможенную территорию такого судна;

— указанные выше категории лиц могут быть зарегистрированы (постоянно проживать) в разных странах;

— договор тайм-чартера с резидентом может быть не предъявлен таможенным органам, при этом управление маломерным судном будет осуществлять экипаж, который нанят собственником (судовладельцем) — нерезидентом;

— коммерческое использование маломерного судна может осуществляться в пределах таможенной территории Украины в пользу пассажиров-нерезидентов или грузов, принадлежащих нерезидентам;

— коммерческое использование маломерного судна в пределах территориальных вод Украины может осуществляться без каботажного оформления — путем его эксплуатации во внутренних водах в пределах ограниченной акватории (для такого использования судна необходимо только разрешение органов Государственной пограничной службы Украины);

— договоры тайм-чартера и бербоут-чартера с резидентом могут быть заключены после перемещения судна через таможенную границу Украины и проведения его таможенного оформления как иностранного судна заграничного плавания.

Таможенным органам необходимо учитывать в работе и то, что в соответствии со статьями 10 и 11 Закона Украины «О порядке ввоза (пересылки) в Украину, таможенного оформления и налогообложения личных вещей, товаров и транспортных средств, которые перевозятся (пересылаются) гражданами на таможенную территорию Украины» маломерные суда, которые принадлежат физическим лицам, в отдельных случаях могут временно ввозиться на таможенную территорию Украины при условии внесения денежного залога на счета таможенного органа.

Совокупность приведенных выше фактов говорит о том, что эффективный таможенный контроль за целевым (некоммерческим) использованием временно ввезенных маломерных судов может быть установлен на основании:

— проведения таможенными органами оперативно-разыскных мероприятий;

— получения дополнительной информации от других государственных органов (в том числе правоохранительных), юридических и физических лиц;

— установления взаимодействия с пограничной службой и налоговыми органами, в том числе и путем проведения специальных операций.

В случае выявления нарушения, то есть установления коммерческого использования на таможенной территории Украины иностранных маломерных судов, виновные лица должны привлекаться к ответственности, установленной действующим законодательством Украины, а также лишаться права на льготы по таможенному налогообложению, предусмотренные Стамбульской конвенцией.

Кроме того, таможенным органам следует в своей работе обращать внимание на факты возможного коммерческого использования украинских маломерных судов, находящихся во владении и пользовании нерезидентов, о чем они должны своевременно уведомлять налоговые органы.

Таким образом, проблема осуществления таможенного контроля за маломерными иностранными судами, временно ввезенными на таможенную территорию Украины, которые переданы по договорам тайм-чартера и бербоут-чартера в аренду резидентам, возникает из-за отсутствия установленного нормативными документами механизма контроля за их возможным коммерческим использованием на таможенной территории Украины. Разработка такого механизма — одна из приоритетных задач ГТСУ.

Основой механизма контроля за иностранными маломерными судами, переданными в аренду, должны являться положения о временном ввозе транспортных средств Стамбульской конвенции, участником которой является Украина.

Письмом ГТСУ от 17.03.2006 № 11/2-10/2910-ЕП таможенным органам были даны разъяснения относительно таможенного оформления морских судов, которые ввозятся на таможенную территорию Украины по договорам

фрахтования (бербоут-чартера). Согласно разъяснениям ГТСУ суда коммерческого использования, которые ввозятся для осуществления *внутренних перевозок* по таможенной территории Украины на основании договоров фрахтования (бербоут-чартера), должны быть оформлены в режиме временного ввоза с налогообложением их на общих основаниях.

Суда коммерческого использования, права собственности на которые принадлежат нерезидентам и которые ввозятся на таможенную территорию Украины исключительно для перевозки пассажиров и товаров через таможенную границу Украины, должны оформляться в соответствии со статьей 119, частью 9 статьи 206 Таможенного кодекса Украины и статьей 6 приложения С к Стамбульской конвенции как суда заграничного плавания.

Пока это единственный документ, разъясняющий порядок таможенного оформления и таможенного контроля иностранных судов, ввозимых по договорам найма. Однако он не учитывает договоры тайм-чартера.

При разработке механизма таможенного контроля за установлением фактов коммерческого использования иностранных судов на таможенной территории Украины следовало бы учесть положения Конвенции об условиях регистрации судов 1986 года.

Статьей 6 данной конвенции на государство регистрации судна возложена обязанность установления порядка, согласно которому в регистр судов должна включаться информация, касающаяся судна и его собственника или собственников. Информация, касающаяся оператора, если оператор не является собственником, должна включаться в регистр судов или официальный реестр операторов, который ведется в бюро регистратора, или быть легкодоступной для него в соответствии с законами и правилами государства регистрации.

Кроме того, конвенция предписывает государству регистрации принимать меры для обеспечения того, чтобы собственник или собственники, оператор или операторы или любое другое лицо или лица, ответственные за управ-

ление и эксплуатацию судов, плавающих под его флагом, могли быть легко установлены лицами, имеющими законный интерес в получении такой информации.

Регистры судов должны быть доступны лицам, имеющим законный интерес в получении содержащейся в них информации, в соответствии с законами и правилами государства флага.

Государство должно обеспечить условия, при которых суда, плавающие под его флагом, располагали бы документацией, включающей информацию о личности собственника или собственников, оператора или операторов либо лица или лиц, ответственных за эксплуатацию таких судов, и предоставляли подобную информацию властям государства порта.

Судовые журналы должны вестись на всех судах и храниться в течение разумного периода времени с момента внесения последней записи, даже если название судна изменилось, и представляться для контроля и снятия копий лицам, имеющим законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами государства флага. В случае продажи судна и его регистрации в другом государстве судовые журналы за период до его продажи должны сохраняться и представляться для контроля и снятия копий лицам, имеющим законный интерес в получении такой информации, в соответствии с законами и правилами бывшего государства флага.

Государство должно принимать необходимые меры для обеспечения того, чтобы суда, заносимые им в регистр судов, имели собственников или операторов, которых можно было бы идентифицировать соответствующим образом для обеспечения их полной подотчетности.

Указанные выше требования конвенции об условиях регистрации судов 1986 года могут давать таможенным органам информацию, необходимую для осуществления таможенного контроля за судами, которые ввозятся по договорам тайм-чартера или бербоут-чартера. Однако следует отметить, что Украина в настоящее время не является участником данной конвенции.

## 2.2. Особенности осуществления таможенного контроля за продажей судов

Основные положения порядка таможенного оформления приобретенных за границей резидентами судов, а также приобретенных на таможенной территории Украины нерезидентами судов изложены в статье 130 ТКУ.

В соответствии с данной статьей таможенное оформление приобретенного или построенного резидентом за пределами таможенной территории Украины судна осуществляется после приобретения резидентом *права собственности* на такое судно в режиме импорта во время его первого захода в один из украинских портов.

Таможенное оформление приобретенного нерезидентом на таможенной территории судна осуществляется в режиме экспорта, если это судно вывозится за пределы таможенной территории Украины, или в режиме временного ввоза, если это судно используется на таможенной территории Украины.

В первую очередь следует отметить, что некорректность юридических формулировок данной статьи на практике будет постоянно приводить к возникновению проблем при таможенном оформлении приобретенных судов.

Так, произвести таможенное оформление в режиме импорта приобретенного за пределами таможенной территории Украины судна можно только после перехода права собственности на него к резиденту. При совершении коммерческих операций момент перехода права собственности на товар и срок проведения его таможенного оформления, как правило, не совпадают во времени. В связи с этим у таможенных органов будет возникать вопрос об определении таможенного режима и проведении таможенного оформления судна, приобретенного у нерезидента по договору финансового лизинга или по договору купли-продажи, по которым переход права собственности на судно не совпадает с моментом его фактической передачи резиденту во владение и пользование (например, он может зависеть от проведения полных финансовых взаиморасче-

тов, или наступления определенной даты, или срока эксплуатации судна и т. п.).

Следующим неурегулированным вопросом является проведение таможенными органами таможенного оформления судов, которые приобретены нерезидентом на таможенной территории Украины и используются на ней.

Об осуществлении субъектами внешнеэкономической деятельности таких сделок таможенные органы не имеют информации, так как они совершаются на таможенной территории Украины. Их выявление таможенными органами может носить случайный характер — например, во время таможенного оформления такого судна в каботаж. Следует обратить внимание на то, что понятие «судно, которое используется на территории Украины» может толковаться по-разному. Например, приобретенное нерезидентом судно может стоять у причала и в коммерческом отношении никак не использоваться или находиться в ремонте и т. п. Ответов на вопрос, подлежит ли оно таможенному оформлению в таких случаях, нормативные документы не дают.

Изучение положений действующего законодательства Украины позволяет сделать вывод, что эксплуатация (использование) на таможенной территории Украины судна, приобретенного нерезидентом, фактически не может быть осуществлена.

В случае приобретения нерезидентом судна на таможенной территории Украины он не сможет получить разрешение на его плавание под Государственным флагом Украины. В соответствии с КТМУ право плавания под Государственным флагом Украины имеет судно, которое является государственной собственностью или находится в собственности физического лица — гражданина Украины, а также юридического лица в Украине, основанного исключительно украинскими собственниками, или судно, которое находится у этих лиц на условиях договора бербоут-чартера. Таким образом, приобретенное нерезидентом судно должно сменить Государственный флаг Украины на иностранный. После смены флага каботаж-

ные переходы такого судна, согласно статье 131 КТМУ, могут осуществляться только после получения разрешения Министерства транспорта и связи Украины. В соответствии с пунктом 32 статьи 9 Закона Украины «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» услуги по перевозке пассажиров и грузов речным и морским транспортом подлежат лицензированию, а согласно статье 10 этого Закона лицензия может быть получена только субъектом предпринимательской деятельности, зарегистрированным в Украине.

В случае приобретения нерезидентом на таможенной территории Украины специальных морских (речных) транспортных средств их дальнейшая эксплуатация в Украине также будет практически невозможна, так как потребует получения различных разрешений и других документов на эксплуатацию судна, которые выдаются только субъектам предпринимательской деятельности Украины и не могут быть выданы нерезиденту.

При осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления судов, являющихся объектами сделок купли-продажи (отчуждения), таможенному органу необходимо уделять особое внимание проверке представленных документов, так как отдельные водные транспортные средства, указанные ниже, могут быть оформлены только после представления таможенному органу предусмотренных другими законодательными актами документов или осуществления таможенным органом дополнительной проверки предоставленных ему сведений.

Имеются особенности и в процедуре таможенного оформления продажи (отчуждения) за пределы таможенной территории Украины судов, которые находились в государственной собственности. Приказом Фонда государственного имущества Украины от 30.07.1999 № 1477 утвержден порядок отчуждения основных средств, которые являются государственной собственностью. Этим приказом определен перечень документов, который необходим для отчуждения государственного имущества, порядок проведения оценки его стоимости, процедура его отчуждения (биржа, аукцион).

Приказом Министерства транспорта и связи Украины от 22.10.2004 № 943 утвержден порядок списания и продажи основных фондов предприятий, которые входят в сферу управления Министерства транспорта и связи Украины. В нем также определена процедура продажи имущества, требуемые при этом документы, порядок оценки такого имущества.

При таможенном оформлении сделок по экспорту судов, которые находились в государственной собственности, таможенными органами следует учитывать особенности их документального оформления, предусмотренные указанными выше нормативными документами.

В соответствии со статьей 9 Закона Украины «О металлоломе» экспорт с таможенной территории Украины списанных на слом кораблей, плавсредств в неразделанном состоянии запрещен. В соответствии с УКТ ВЭД суда, предназначенные на слом, классифицируются в товарной подкатегории 8908000000. Согласно пояснениям к УКТ ВЭД к судам, предназначенным на слом, могут относиться устаревшие и поврежденные суда, со снятыми приборами, оборудованием и т. д. до их предъявления для оформления или без такового. Таким образом, разграничение между судном, предназначенным на слом, и просто судном проводится только на основании волеизъявления его судовладельца. Никаких технических параметров, отличающих судно в нормальном состоянии от судна, предназначенного на слом, нормативные документы не указывают. Исходя из этого, судовладелец может заявить таможенному органу для проведения таможенного оформления в режиме экспорта судно, находящееся в любом техническом состоянии.

Для предотвращения экспорта с таможенной территории Украины судов, предназначенных на слом, или привлечения к ответственности виновных лиц, которые совершили такой экспорт, в случае возникновения сомнений в достоверности предъявленных документов о цели продажи судна, таможенному органу, в соответствии с абзацем 3 статьи 26 ТКУ, следует проинформировать правоохранительные органы. Совместно с ними необходимо выяснить



цель продажи судна – через иностранного контрагента по сделке, а если он также заинтересован в незаконном вывозе с территории Украины списанного судна – через компетентные органы страны, в которую осуществляется импорт такого судна. Указанные выше действия таможенного органа не всегда приводят к положительному результату, но являются исчерпывающими в рамках предоставленной ему законодательством компетенции.

Проведение оперативно-разыскных мероприятий значительно упростило бы для таможенных органов установление истинных условий совершения сделки по продаже судна в ненадлежащем техническом состоянии. Однако в настоящее время право на проведение таких мероприятий у таможенных органов отсутствует.

Стоит также обратить внимание на то, что статьей 93 ТКУ ГТСУ предоставлено право устанавливать порядок предварительного уведомления таможенных органов субъектами внешнеэкономической деятельности о намерении ввезти/вывозить товары. Для осуществления эффективного таможенного контроля за вывозом отдельных категорий товаров такая процедура оказалась бы крайне полезной, поскольку предоставляла бы таможенным органам дополнительное время для изучения и проверки документов, других обстоятельств совершения сделки. В первую очередь это могло бы коснуться товаров, контроль за которыми при экспорте осуществляется с привлечением сотрудников налоговых органов Украины, а также других товаров, которые могут являться потенциальными объектами нарушения таможенных правил.

## 2.3. Ипотека судов

Статья 364 КТМУ предусматривает, что любое судно, зарегистрированное в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины, может быть заложено в соответствии с действующим законодательством судовладельцем (ипотечным залогодателем) для обеспечения обязательства кредитор (ипотечному залогодержателю).

Ипотечным залогодержателем может быть любое юридическое или физическое лицо Украины или иностранного государства, которому, согласно законодательству Украины, судно может быть отчуждено.

Договор ипотеки судна должен быть заключен в письменной форме.

В договоре ипотеки указываются наименование, местонахождение сторон, суть требования, которое обеспечивается ипотекой, ее размер и срок выполнения обязательства, оценка и местонахождение судна, а также любые другие условия, относительно которых по заявлению одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Права и обязанности сторон договора ипотеки, а также порядок его оформления определяются законодательством государства ипотечного залогодержателя, если иное не установлено соглашением сторон. Ипотека не означает отчуждения судна ипотечному залогодержателю, равно как ипотечный залогодатель не может рассматриваться как лицо, которое утратило право собственности на заложенное судно. Таким образом, сам договор ипотеки судна не влияет на порядок таможенного оформления судна. Оно считается принадлежащим залогодателю.

Статья 366 КТМУ требует, чтобы договор ипотеки был нотариально заверен по месту регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины.

Ипотечный залогодатель морских судов обязан вести книгу записи ипотек, форма и порядок ведения которой определяются действующим законодательством.

Процедура обращения взыскания на заложенное судно в соответствии со статьей 370 КТМУ определяется решением суда, хозяйственного суда или Морской арбитражной комиссии, если иное не предусмотрено действующим законодательством Украины.

Реализация заложенного судна, на которое обращено взыскание, осуществляется согласно действующему законодательству Украины, если иное не предусмотрено договором ипотеки.

Решение суда, хозяйственного суда, Морской арбитражной комиссии о продаже арестованного судна или строящегося должно быть опубликовано в одной из центральных газет на протяжении трех дней подряд.

Публикация должна содержать:

- наименование суда, который вынес решение, дату его принятия;
- причины и основания продажи;
- способ, место и время продажи;
- информацию об этом или о строящемся судне;
- обращение к кредиторам с предложением заявить о своих требованиях относительно этого судна или же строящегося судна на протяжении 60 дней со дня публикации;
- другие важные обстоятельства.

В дополнение к публикации суд, хозяйственный суд, Морская арбитражная комиссия должны по крайней мере за 30 дней до продажи судна или строящегося судна прислать заказным письмом извещения о времени и месте продажи судна или строящегося судна с уведомлением о вручении:

- органу, который зарегистрировал судно или право собственности на строящееся судно;
- всем зарегистрированным держателям ипотеки и морских требований.

В случае принудительной продажи судна или строящегося судна все ипотеки, за исключением тех, ответственность по которым взял на себя по согласию ипотечных залогодержателей покупатель судна или строящегося судна, а также все морские залоговые и прочие обязательства прекращают свое действие при условии:

- что на момент продажи судно или строящееся судно находилось на территории Украины;
- что продажа их осуществлялась согласно законодательству Украины.

Суд, хозяйственный суд, Морская арбитражная комиссия по просьбе покупателя выдает ему сертификат, подтверждающий, что судно или строящееся судно продано, не ограничено никакими ипотеками, за исключением тех,

ответственность по которым по согласию ипотечных залогодержателей взял на себя покупатель.

В случае представления сертификата орган, осуществляющий регистрацию судов или права собственности на строящиеся суда, обязан изъять из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины и Книги записи ипотек все зарегистрированные на данное судно или строящееся судно ипотеки и морские требования, за исключением тех, ответственность по которым взял на себя покупатель.

Если покупателем судна или строящегося судна является юридическое или физическое лицо, по действующему законодательству Украины судно или право собственности на строящееся судно должно быть зарегистрировано на имя такого покупателя.

Если покупателем судна или строящегося судна является иностранное юридическое или физическое лицо, орган, осуществляющий регистрацию судна или права собственности на строящееся судно, обязан выдать такому покупателю сертификат об исключении судна из Государственного судового реестра Украины, Судовой книги Украины или о праве собственности на строящееся судно для регистрации их в иностранном реестре.

При таможенном оформлении ипотечных судов таможенные органы должны учитывать требования действующего законодательства, связанные с переходом права собственности на ипотечное судно. Его таможенное оформление должно производиться в таможенном режиме экспорта/импорта в установленном законодательством порядке.

### 2.4. Лизинговые операции с судами

Совершение лизинговых операций с судами производится в соответствии с требованиями КТМУ. Согласно статье 215 КТМУ по договору лизинга судна собственник судна (лизингодатель) обязуется передать фрахтователю (лизингополучателю) судно без экипажа для использования

с целью торгового мореплавания на определенное время, после окончания которого к лизингополучателю переходит право собственности на судно.

Таможенным органам необходимо учитывать, что согласно статье 217 КТМУ к существенным условиям договора лизинга судна относятся наименование сторон, цель договора, название судна, год постройки судна, его класс, грузоподъемность или грузовместимость, мощность двигателей, скорость хода и затраты горючего, срок пользования, после окончания которого к лизингополучателю переходит право собственности на судно, размер и срок внесения лизинговых платежей, место и время передачи судна лизингополучателю и прочие необходимые данные.

Лизингодатель обязан передать судно лизингополучателю в состоянии, пригодном для использования его с целью, предусмотренной договором лизинга судна. При таможенном оформлении судов как по лизинговым операциям, так и по другим сделкам, предусматривающим переход права собственности на судно, необходимо учитывать, что судно при передаче, как правило, имеет полное снаряжение. Это относится к материально-техническим средствам, горюче-смазочным материалам и т. д. Таможенный орган должен в установленном порядке произвести проверку оприходования по судну находящихся на нем материальных ценностей и их соответствия цели его эксплуатации. Так, горюче-смазочные материалы могут находиться на судне в количествах, необходимых для его бункеровки.

Лизингополучатель должен поддерживать судно в исправном состоянии и нести затраты, связанные с его содержанием и ремонтом.

Статьей 221 КТМУ предусмотрены случаи досрочного расторжения договоров лизинга. Лизингополучатель может вернуть судно лизингодателю и отказаться от договора лизинга судна, а также потребовать возмещения убытков, если:

— лизингодатель не передаст судно лизингополучателю на протяжении обусловленного договором лизинга судна срока;

— судно не может быть использовано лизингополучателем в связи с выявленными у него недостатками.

Лизингополучатель обязан вернуть лизингодателю судно в том состоянии, в котором он его получил, с учетом нормального износа. В случае ухудшения состояния судна лизингополучатель обязан возместить лизингодателю вызванные этим убытки. Сделанные лизингополучателем улучшения на судне, если их можно отделить, могут быть изъяты лизингополучателем, а в случае несогласия на это лизингодатель обязан возместить их стоимость.

Договор лизинга может быть расторгнут и по инициативе лизингодателя в случаях, если лизингополучатель не внес лизинговых платежей на протяжении трех месяцев после наступления срока платежа. При этом сумма, внесенная лизингополучателем в счет оговоренной цены самого судна, подлежит возвращению лизингополучателю.

Данное положение законодательства является ответом на вопрос, который иногда возникает у таможенных органов, — подлежат ли лизинговые платежи включению в таможенную стоимость объекта лизинга. Законодатель проводит четкую грань между стоимостью объекта лизинга и лизинговыми платежами, которые являются платой за предоставление кредитных услуг и не относятся к цене, которая фактически уплачена или подлежит уплате за товар на момент пересечения им таможенной границы Украины.

Таможенным законодательством Украины особенности совершения лизинговых сделок с судами не учтены, и в случае возврата резидентом объекта лизинга за пределы таможенной территории Украины взысканные при его таможенном оформлении таможенные платежи не будут возвращены.

В случае возврата на таможенную территорию Украины судна в связи с расторжением лизингового соглашения оно будет подлежать таможенному оформлению в таможенном режиме импорта (реимпорта) с взысканием предусмотренных действующим таможенным законодательством платежей.

## 2.5. Таможенный контроль за судами каботажного плавания

Одной из функций таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска, является контроль за судами каботажного плавания.

Порядок таможенного контроля за судами каботажного плавания изложен в актах международного законодательства. Так, основные положения осуществления таможенного контроля за товарами, перевозимыми на судах каботажного плавания, содержатся в разделе 3 приложения Е к Киотской конвенции 1973 года и в комментариях к ней.

В частности, в комментариях к конвенции указано, что иногда для целей торговли бывает необходимо осуществить доставку товаров на судне из одного места в другое в пределах таможенной территории одного государства. При определенных обстоятельствах, учитывая географическое положение или особенности товаров, перевозка каботажным транспортом является единственным осуществимым способом доставки товаров к месту назначения. Такая каботажная перевозка может потребовать выхода судна за пределы территориальных вод.

Таможенной службе необходимо осуществлять таможенный контроль за каботажной перевозкой товаров, даже если груз полностью состоит из товаров, находящихся в свободном обращении. Такой контроль должен быть предельно упрощен. Таможенный контроль должен быть направлен на то, чтобы в ходе каботажной перевозки товары, находящиеся в свободном обращении, не были вывезены или переданы за рубеж, так как такие товары могут облагаться экспортными пошлинами и налогами или на них могут распространяться ограничения или запреты на вывоз.

Возможные риски при осуществлении таможенного контроля за каботажным транспортом наиболее высоки там, где таможенные территории соседних стран расположены географически близко друг к другу, что позволяет

судам заходить в иностранные порты без каких-либо значительных задержек во время их плавания. На практике контроль за судоходством осуществляют помимо таможенной службы морские службы береговой охраны и другие службы, что позволяет обеспечить выполнение таможенных правил.

Контроль за соблюдением в территориальных водах и исключительной (морской) экономической зоне Украины законодательства Украины, в том числе и таможенного, возложен на органы охраны государственной границы Украины.

В Киотской конвенции указано, что требования таможенного контроля в отношении каботажных перевозок грузов, состоящих полностью из товаров, находящихся в свободном обращении, должны сводиться к документальным проверкам и быть предельно упрощенными. Другие формы таможенного контроля должны проводиться только в случаях, если ввезенные товары, которые не были задекларированы, перевозятся в режиме каботажной перевозки или если судно перевозит кроме каботажного груза другие товары.

В Киотской конвенции под режимом каботажной перевозки товаров понимается таможенный режим, который применяется:

- к товарам, находящимся в свободном обращении;
- к ввезенным товарам, которые не были задекларированы, при условии, что эти товары транспортируются другим морским (речным) судном, а не тем, на котором они были ввезены на таможенную территорию, грузятся на морское (речное) судно в одном пункте на таможенной территории и транспортируются в другой пункт на той же таможенной территории, где осуществляется их выгрузка.

Таможенная служба должна давать разрешение на перемещение товаров в режиме каботажной перевозки на борту морского (речного) судна одновременно с другими товарами при условии, что она удостоверилась в том, что эти товары могут быть идентифицированы и что выполнены остальные требования таможенного органа.



В соответствии с Киотской конвенцией таможенная служба должна требовать, чтобы товары, которые находятся в свободном обращении, перевозились в режиме каботажной перевозки отдельно от других товаров, находящихся на борту морского (речного) судна, если она считает это необходимым для целей контроля.

Указанное выше стандартное правило является важным для морских (речных) судов, поскольку позволяет использовать их возможности для перевозки товаров без применения ограничений со стороны таможенных служб. Например, морское (речное) судно может взять каботажные товары при отправлении в порт, в котором ввезенные товары, находящиеся на борту, должны быть задекларированы, или может осуществлять каботажную перевозку товаров в порт, где они будут помещены под режим окончательного вывоза. Запрет брать внутренние грузы грозил бы судовладельцам дополнительными убытками и необоснованными задержками перевозок грузов. Таможенный орган должен удостовериться в наличии сведений о перевозимых товарах, процедурах (правилах) их перевозки, возможности идентификации товаров при необходимости, а также в том, что таможенные требования в отношении каждой категории товаров будут соблюдены.

Идентификация товаров обычно производится по документам, то есть манифесту, декларации на товары, которые находятся под другой таможенной процедурой, и списку товаров, находящихся в режиме каботажной перевозки. Для идентификации товаров таможенной службе достаточно наличия следующей информации о них:

- упаковка (маркировка, серийные номера, вид и количество);
- описание товаров;
- вес брутто.

Если одних документов недостаточно для идентификации, то таможенная служба может получить более подробное описание товаров, обратившись к образцам, плану, эскизам, фотографиям и т. д., либо наложить таможенные пломбы или отличительные знаки.

В правильной и безошибочной идентификации товаров, так же как и таможенная служба, непосредственно заинтересованы операторы. Они разделяют груз при необходимости по отсекам, а также посредством распределения, упаковки, размещения на поддонах и т. д. В некоторых случаях, например, при перевозке объемных товаров, когда разделение является необходимым, таможенная служба вынуждена полагаться на организацию распределения груза, осуществляемую оператором или капитаном, чьи планы по хранению определены соображениями безопасности, устойчивости и эффективности для последующей разгрузки судна.

Киотская конвенция рекомендует, чтобы по заявлению заинтересованного лица и при соблюдении условий, признанных таможенной службой необходимыми, последняя давала разрешение на перевозку товаров в режиме каботажной перевозки на борту морского (речного) судна, которое во время каботажа будет совершать заход и стоянку в иностранном порту.

Если морскому (речному) судну, которое должно остановиться в одном или нескольких пунктах, находящихся за пределами таможенной территории, дано разрешение на перевозку товаров в режиме каботажной перевозки, на эти товары должны быть наложены пломбы по заявлению заинтересованного лица, а также если таможенная служба сочтет такую идентификацию товаров необходимой.

Предоставление подобных разрешений со стороны таможенной службы в первую очередь отвечает интересам операторов судов, организующих каботажные перевозки в пределах таможенных территорий нескольких государств. Географическое расположение и небольшие расстояния между портами разных государств могут быть коммерчески привлекательными для захода в них в ходе каботажной перевозки.

Киотская конвенция допускает, что некоторые таможенные администрации не будут рассматривать каботаж, связанный с заходом в зарубежный порт, как режим каботажной перевозки товаров. Это связано с тем, что в данной

ситуации возникает дополнительный риск в отношении товаров, находящихся в свободном обращении, которые в соответствии с таможенным законодательством страны подлежат обложению вывозными пошлинами и налогами или в отношении которых действуют экспортные запреты или ограничения.

Таможенный орган должен разрешать морскому (речному) судну, перевозящему товары в режиме каботажной перевозки, заход в иностранный порт или порты в пути следования, если он удостоверился в том, что осуществляет достаточный контроль. Он должен иметь возможность устанавливать факты возможной выгрузки товаров или, наоборот, их дозагрузки, а также достаточности представленной отчетности. Таможенная служба, перед тем как дать разрешение, должна оценить степень риска, учитывая такие факторы, как сведения об уплате налогов, информация об операторе (владельце), ликвидности и потенциальной опасности реализации товаров, маршруте следования, его регулярности, особенностях законодательства на зарубежной таможенной территории, заход на которую предстоит и т. д. Как и в случае «стандартного» прибрежного следования, товары должны быть идентифицированы на основании документов, или же при необходимости оператор должен нанести идентификационные знаки. Таможенной службе рекомендуется производить идентификацию (пломбировку) товаров только в тех случаях, если она считает, что это единственный способ достаточного контроля за операцией, или если оператор или владелец ходатайствует о пломбировании в качестве меры, помогающей в проведении идентификации товаров по их возвращении из зарубежного порта.

Иногда возникает ситуация, когда судно, перевозящее каботажные товары, в силу сложившихся обстоятельств вынуждено совершить незапланированный заход в порт, в том числе и иностранный. Киотская конвенция в данном случае рекомендует таможенной службе рассматривать такие товары как остающиеся в режиме каботажной перевозки при условии, что она удостоверилась в том, что

это именно те товары, которые первично были помещены в этот режим. Подобные ситуации могут возникать, если таможенные территории стран располагаются в географической близости друг от друга.

Существуют различные причины, по которым судно, занятое в прибрежной торговле, может быть вынуждено направиться в другой порт, располагающийся на близлежащей соседней таможенной территории. Это могут быть плохие погодные условия, авария или поломка судна или оборудования, травма или болезнь членов экипажа, требующая срочного лечения, и другие подобные причины.

По возвращении судна товары, которые при его отходе находились в режиме каботажной перевозки, остаются в этом же режиме при условии, что таможенная служба удостоверилась в том, что это именно те товары, которые изначально были помещены в режим каботажной перевозки.

Таможенный орган должен в данном случае убедиться в том, что маршрут судна изменился по уважительным причинам и не было цели нарушить таможенные правила.

В соответствии со стандартным правилом Киотской конвенции национальным таможенным законодательством должны быть определены места, в которых разрешается осуществлять погрузку или выгрузку товаров, помещенных в режим каботажной перевозки, а также время, в которое эти грузовые операции могут производиться.

Однако если на борту морского (речного) судна перевозятся только товары, находящиеся в свободном обращении, по запросу заинтересованного лица таможенная служба должна разрешить погрузку или выгрузку товаров, помещенных в режим каботажной перевозки, в любом месте и в любое время.

Во всех разрешенных местах должны быть в наличии соответствующее оборудование и складские помещения для хранения товаров. Перевозка в такие места (например, в маленькие доки или на частные причалы), где недостаточно места для хранения объемных товаров (лес, топливо, строительные материалы и т. д.), может быть ограничена. Это не должно относиться к товарам, находящимся

в свободном обращении и оформленным в режиме каботажной перевозки. Если это не задекларированные ввезенные товары, то перед их разгрузкой таможенный орган должен убедиться в наличии соответствующих условий и места для их размещения. Таможенные службы должны выдавать разрешения для использования небольших пунктов только для погрузки или разгрузки товаров, находящихся в свободном обращении.

Рабочие часы, во время которых может производиться погрузка или разгрузка товаров, также должны оговариваться с учетом требований и интересов торговых и транспортных организаций. В небольших пунктах таможенная служба и представители торгового сообщества должны договориться о часах работы с учетом потребностей и возможностей обеих сторон для обеспечения эффективной организации и контроля.

По запросу заинтересованного лица таможенная служба должна разрешить погрузку или выгрузку товаров, помещенных в режим каботажной перевозки, не в том пункте, что обычно использовался для этих целей, даже если морское (речное) судно перевозит также товары, которые были ввезены и еще не декларировались, или товары, помещенные в другой таможенный режим, который оставляет их под таможенным контролем. Любые взимаемые при этом сборы должны ограничиваться фактической стоимостью предоставленных услуг.

Иногда для торговли оператору каботажного судна может понадобиться осуществить разгрузку или погрузку товаров, которые будут следовать в режиме каботажной перевозки, не в том месте, что разрешено для этих целей таможенным органом.

В такой ситуации таможенный орган может принять решение об удовлетворении обращения оператора. Погрузка или выгрузка товаров должна производиться в присутствии сотрудников таможенного органа, чтобы обеспечить соблюдение требований таможенного законодательства в отношении товаров, которые размещены в другой таможенный режим. Соблюдение требований законода-

тельства может осуществляться и путем проверки товаров, находящихся в другом таможенном режиме, которые остаются на борту.

Если морское (речное) судно, перевозящее товары в режиме каботажной перевозки, на протяжении рейса отклоняется от курса, таможенная служба по запросу заинтересованного лица должна разрешить разгрузку товаров, находящихся в режиме каботажной перевозки, не в том пункте, что был запланирован сначала.

Причиной для разгрузки товаров в другом пункте может быть наступление форс-мажорных обстоятельств, таких как плохие погодные условия, авария или повреждение судна, травма или болезнь членов экипажа, или же изменение по коммерческим причинам инструкций судовладельца.

Таможенные органы будут применять к такому судну те же процедуры, что были предусмотрены в отношении первоначально разрешенного пункта захода. Если оператор судна просит произвести разгрузку товаров вне установленного времени работы таможенного органа, то в этом случае таможенный орган должен потребовать предоставления ему достаточных обоснований для удовлетворения такого запроса и, при необходимости, проконтролировать соблюдение таможенных правил в отношении любых незадекларированных ввезенных товаров.

Если перемещение товаров в режиме каботажной перевозки прерывается вследствие аварии или форс-мажорных обстоятельств, таможенная служба должна требовать от капитана или другого заинтересованного лица принятия всех необходимых мер для предотвращения возможности несанкционированного доступа к товарам. Кроме того, указанные лица должны предоставить таможенной службе и другим компетентным органам всю необходимую информацию о характере аварии или других обстоятельствах, которые явились основанием для окончания перевозки.

Указанные выше действия при возникновении непредвиденных обстоятельств возлагаются обычно на капита-

на, так как именно он несет ответственность за принятие всех мер по спасению груза и предотвращению несанкционированного выпуска товаров в обращение, в особенности тех, что не находятся в свободном обращении. Он также в силу своих функциональных обязанностей обязан уведомить о случившемся таможенный орган или другие компетентные органы, такие как полиция, береговая охрана или власти гавани. Конкретные действия капитана для обеспечения сохранности товаров зависят от сложившихся обстоятельств и возникших перед ним проблем, за исключением случаев, когда они могут быть не выполнены в связи с существующей угрозой для жизни людей или возможной гибелью судна. В такой ситуации капитан должен уведомить обо всем случившемся таможенный орган или другие компетентные органы при первой же возможности.

Если морское (речное) судно, перемещающее товары в режиме каботажной перевозки, имеет на борту товары, которые ввезены и еще не декларировались, или товары, размещенные в другие таможенные режимы, таможенная служба должна давать разрешение на погрузку или выгрузку товаров, находящихся в режиме каботажной перевозки, в минимально возможные сроки по прибытии судна в место погрузки или выгрузки.

Данное стандартное правило Киотской конвенции устанавливает основной принцип в отношении товаров, помещенных в режим каботажной перевозки: таможенные органы должны давать разрешение на их разгрузку или погрузку сразу после прибытия судна, независимо от наличия на борту товаров, находящихся в других таможенных режимах.

При этом таможенный орган может принимать решение о проведении таможенного контроля за разгрузкой или погрузкой каботажных товаров, предъявлять иные необходимые требования к проведению грузовых операций. Если таможенный орган считает нецелесообразным проведение таможенного контроля за грузовыми операциями, он обязан незамедлительно выдать разрешение на их осуществление.

В соответствии со стандартным правилом Киотской конвенции таможенная служба требует от капитана или другого заинтересованного лица предъявления *только одного документа, содержащего данные о судне, перечне товаров, которые перевозятся в режиме каботажной перевозки, и названии порта или портов, которые находятся на таможенной территории, где должна осуществляться выгрузка товаров.*

Этот документ, принятый таможенной службой, является разрешением на перевозку товаров в режиме каботажной перевозки. Он должен предоставлять таможенному органу возможность идентифицировать товары, перевозимые в режиме каботажной перевозки товаров.

В некоторых случаях, особенно если товары подлежат разгрузке не в одном, а в нескольких портах, конвенция рекомендует определить категории или составить перечень товаров, предназначенных для разгрузки в различных пунктах, указав такие сведения в отдельных разделах или на отдельных листах документа.

Такой документ позволит таможенным органам в порту или портах захода быстро установить, какие товары подлежат разгрузке в каждом из портов захода. При необходимости таможенный орган может потребовать представления копий документов, если речь идет о нескольких портах, в которых товары должны быть разгружены.

Товары, уже размещенные в других таможенных режимах, и товары, еще не заявленные в таможенный режим и находящиеся на борту судна, на котором они прибыли на таможенную территорию, должны быть указаны отдельно в соответствующих документах и не могут включаться в документ, относящийся к товарам, находящимся в режиме каботажной перевозки.

Киотская конвенция рекомендует таможенным службам давать генеральное разрешение на перевозку товаров в режиме каботажной перевозки морским (речным) судам, которые осуществляют регулярные торговые рейсы между определенными портами.

Перед погрузкой товаров на морское (речное) судно, которое имеет генеральное разрешение, таможенная слу-



жба должна требовать от судовой администрации только представления перечня товаров, предназначенных для транспортировки в режиме каботажной перевозки.

Указанные правила должны применяться только в отношении тех судов, которые совершают регулярные каботажные перевозки товаров между определенными портами. Таможенный орган и лицо, регулярно осуществляющее каботажные перевозки товаров, находящихся в свободном обращении, согласовывают применение процедуры перевозки по генеральному разрешению вместо постоянного представления капитаном или оператором отдельной заявки для каждой перевозки.

Согласно пояснениям конвенции, лицо, подающее заявку на получение генерального разрешения, должно предоставить таможенным органам достаточные сведения в отношении своих доходов, стабильности компании. Если капитан или оператор не соответствует требованиям, которые предъявляются таможенными органами, ему может быть отказано в получении такого разрешения.

Конвенция допускает, что в некоторых странах генеральное разрешение на каботажные перевозки может выдаваться не только таможенными, но и другими компетентными органами.

Киотская конвенция устанавливает, что в отношении товаров, разгружаемых с судна, которое имеет разовое разрешение, таможенная служба должна требовать от капитана или другого заинтересованного лица представления только одного экземпляра копии такого разрешения, содержащего перечень товаров, предназначенных для выгрузки в данном порту. В отношении судов, имеющих генеральное разрешение, следует требовать только перечень выгружаемых товаров.

В тех странах, которые допускают выдачу генеральных разрешений, как правило, существует две категории каботажных судов: функционирующие на основании генерального разрешения и те, чья деятельность регулируется специальным разрешением. Конвенция устанавливает перечень документов, которые может потребовать таможенный орган в обоих случаях. Если судно осуществляет свою

деятельность на основании генерального разрешения, таможенный орган должен требовать только перечень товаров, подлежащих разгрузке или погрузке в данном порту. Если же судно действует на основании разового разрешения таможенного органа, таможенный орган должен требовать только копию такого разрешения, содержащего перечень разгружаемых товаров.

Таможенный орган должен контролировать соблюдение срока действия генерального разрешения. Если таможенный орган принял решение о присутствии на судне до начала его разгрузки, то разрешение на выгрузку товаров необходимо получить перед ее началом. Если таможенный орган не присутствует на момент начала выгрузки или принимает решение о прибытии на судно после ее начала, то ему следует разрешить разгрузку сразу же после прибытия судна.

Таможенные органы, если сочтут это необходимым, могут потребовать предъявления гарантий в отношении находящихся в свободном обращении товаров, которые перемещаются в режиме каботажной перевозки. Таких гарантий следует требовать, как правило, при вывозе товаров, которые подлежат обложению вывозными пошлинами и налогами или подпадают под ограничения или запреты на вывоз. Таможенный орган обязан потребовать предоставления гарантий только в случае, если он полагает, учитывая все соответствующие факторы, что существует риск несанкционированного захода судна в зарубежный порт с товарами, перевозимыми в режиме каботажной перевозки, а также вероятность передачи товаров на другое судно, следующее в иностранный порт.

Вопросы таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания, совершающих переходы из одного порта в другой в пределах таможенной территории одного государства, регламентированы и Конвенцией ИМО. Так, в приложении F к разделу 2 Конвенции ИМО содержатся требования к заходу судна заграничного плавания в два или больше портов одного и того же государства.

С учетом процедур, которые выполняются при прибытии судна в первом порту захода на территории государства, конвенция рекомендует государственным властям сводить к минимуму требования, предъявляемые в отношении формальностей и документов в любом следующем порту захода в этой же стране, если не было промежуточного захода в порт другой страны.

Следует отметить, что приведенные выше положения международных конвенций нашли свое отражение в нормативных актах таможенного законодательства Украины не в полной мере.

Порядок оформления судов каботажного плавания в Украине регламентирован ТКУ. В пункте 38 статьи 1 ТКУ дано определение судна каботажного плавания: это судно, которое без захода в порты иных государств осуществляет каботажные перевозки между портами Украины, а также судно флота рыбного хозяйства, которое осуществляет хозяйственную деятельность в пределах Азово-Черноморского бассейна.

В статье 129 ТКУ говорится, что суда каботажного плавания, которые плавают под Государственным флагом Украины, а также суда каботажного плавания, которые плавают под иностранным флагом, при условии получения на это разрешения центрального органа исполнительной власти в сфере транспорта, находятся под таможенным контролем на протяжении всего времени каботажа. Таможенное оформление таких судов осуществляется документально, после возвращения из рейса, на основании письменного сообщения капитана о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничного плавания, а при выходе в рейс — что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания.

Если судно во время рейса по какой-либо причине заходило в порты других государств или причаливало к судам заграничного плавания, оно подлежит таможенному контролю на общих основаниях.

Таким образом, в соответствии с ТКУ:

— каботажными являются суда, которые осуществляют перевозки между портами Украины или ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна;

— суда каботажного плавания во время рейса не должны заходить в иностранные порты и причаливать к судам заграничного плавания;

— суда каботажного плавания отличаются от судов заграничного плавания по процедурам проведения их таможенного контроля и таможенного оформления;

— суда каботажного плавания, которые осуществляют перевозки между портами Украины, могут быть как украинскими, так и иностранными;

— суда каботажного плавания, которые ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна, должны входить в состав флота рыбного хозяйства;

— при осуществлении каботажной перевозки или ведении хозяйственной деятельности в пределах Азово-Черноморского бассейна суда могут пересекать таможенную границу Украины.

В ТКУ не дано определение рейса судна, между тем оно является существенным для анализа понятия каботажной перевозки.

Статья 118 ТКУ содержит понятие *международный рейс*. Его определение дано в Конвенции по обмеру судов 1969 года (вступила в силу для Украины 25.01.1994 — см. ПКМУ от 21.09.2003 № 772).

Согласно определению, приведенному в конвенции, международный рейс — это морской рейс из страны, к которой применяется конвенция, до порта за пределами этой страны или наоборот.

В приказе Министерства транспорта Украины от 20.11.2003 № 904 «Об утверждении положения о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте» дано следующее определение международного рейса: это рейс из страны до порта за предела-

ми этой страны или наоборот, а также исполнение рейсов между портами, которые размещены за пределами страны. Таким образом, определение рейса в статье 129 ТКУ должно пониматься в узком смысле, так как оно не включает в себя международные рейсы судов, которые всегда связаны с заходом в порты другого государства. То есть под термином *рейс* должно пониматься любое перемещение судна в пределах одного порта или между портами, не связанное с заходом в порты, находящиеся за пределами таможенной территории.

В ТКУ не содержится ответа на вопрос, что такое каботажная перевозка. В отличие от Киотской конвенции, где под каботажной перевозкой понимается транспортировка определенных категорий товаров (находящихся в свободном обращении, ввезенных и не оформленных в случае их перегрузки на другое судно на таможенной территории для перевозки между портами на этой территории), ТКУ определяет, что судами каботажного плавания являются те, что осуществляют перевозку между портами Украины. Исходя из этого, каботажными судами в Украине считаются суда, которые перевозят между портами Украины любые грузы (находящиеся в свободном обращении и под таможенным контролем) или пассажиров, а также следуют в балласте. В эту категорию, в частности, попадают и круизные иностранные суда, перемещающиеся между портами Украины. Отсутствие определения каботажной перевозки приводит к ее расширенному толкованию. В результате определение понятия *судно каботажного плавания* в Украине существенно отличается от данного в Киотской конвенции.

Включение в понятие каботажных судов специализированных судов, которые ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна, является особенностью национального законодательства и приводит к возникновению ряда проблем при их оформлении.

Так, например, законодательством не оговорены особенности их эксплуатации, хотя они могут вести хозяйственную деятельность как на таможенной территории

Украины, так и за ее пределами. При возвращении такого судна с промысла, который велся за пределами таможенной территории Украины, оно, в соответствии с положениями ТКУ, должно оформляться документально. Однако абзацем 3 статьи 129 ТКУ предусмотрено проведение таможенного оформления продукции морского промысла, добытой (выловленной) такими судами. Таким образом, действующее законодательство дает таможенному органу право в полном объеме проводить таможенный контроль (включая таможенный досмотр) и таможенное оформление товаров (продукции морского промысла) на судах, которые ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна, хотя сами они во время прихода должны оформляться документально.

В соответствии с пунктом 11 Типовой технологической схемы, утвержденной ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, контроль судов каботажного плавания осуществляется комиссией в составе должностных лиц органа охраны государственной границы, таможенного органа и инспекции портового надзора. Отметки о проведении контроля проставляются на судовой роли. Информация о судне каботажного плавания передается оперативно-дежурной службой органа охраны государственной границы в пункт пропуска места следования судна.

В разделе 4.1 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями), изложен порядок таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания.

Согласно инструкции для осуществления таможенного контроля судна каботажного плавания, которое плавают под Государственным флагом Украины, капитан судна или другой представитель командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, представляет следующие документы:

- генеральную декларацию;
- сообщение капитана судна о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не прича-

ливало к судам заграничного плавания (для судна, прибывающего в порт), или сообщение капитана судна о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания (для судна, выбывающего из порта);

- декларацию о грузе;
- декларацию о судовых припасах;
- документы, предусмотренные ТКУ, другими законодательными актами по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (при необходимости).

Представленные документы должны быть заверены подписью капитана судна каботажного плавания или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, и скреплены оттиском судовой печати.

Допускается оформление сообщения капитана судна о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничного плавания, или сообщения о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания, на оборотной стороне генеральной декларации. Такое сообщение должно быть заверено подписью капитана судна каботажного плавания или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, и скреплено оттиском судовой печати.

При убытии судна, плавающего под Государственным флагом Украины, в каботажное плавание должностное лицо таможенного органа осуществляет таможенный контроль судна, при отсутствии замечаний указывает на генеральной декларации сведения о наличии и количестве товаров, которые находятся под таможенным контролем на борту судна, о наложенном таможенном обеспечении (в случае составления акта приема-передачи товаров на хранение под таможенным контролем в опломбированных помещениях или специально оборудованных местах указываются реквизиты акта), делает на генеральной декларации запись: «Отход судна в порт (название порта)

разрешено. Капитану вручены: 1) генеральная декларация; 2) декларация о грузе; 3) декларация о судовых припасах; 4) другие документы (в случае необходимости)», указывает количество листов врученных документов и заверяет сделанные записи оттиском личной номерной печати.

Под этой записью на генеральной декларации капитан судна (уполномоченное капитаном лицо) делает собственноручно запись: «Документы получил», которая удостоверяется его личной подписью с указанием даты, инициалов и фамилии и оттиском судовой печати.

Один экземпляр оформленной генеральной декларации и документов представляется капитану судна каботажного плавания или другому представителю командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, для представления таможенному органу назначения. Второй экземпляр оформленной генеральной декларации и документов остается в делах таможенного органа отправления и является основанием для снятия судебного дела с контроля.

По прибытии судна каботажного плавания в порт назначения капитан судна или другой представитель командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, подает таможенному органу назначения следующие документы:

- генеральную декларацию;
- сообщение капитана судна о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничного плавания (для судна, прибывающего в порт), или сообщение капитана судна о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания (для судна, выбывающего из порта);
- декларацию о грузе;
- декларацию о судовых припасах;
- документы, предусмотренные ТКУ, другими законодательными актами по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (при необходимости), а также экземпляр оформленной таможенным органом отправления генеральной декларации и документов.



При отсутствии замечаний должностное лицо таможенного органа назначения делает на генеральной декларации, оформленной таможенной отправлением, запись «Прибытие в порт (название порта), дата, время» и удостоверяет ее оттиском личной номерной печати.

Для осуществления таможенного контроля судна каботажного плавания, плавающего под иностранным флагом, капитан судна или другой представитель командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, подает следующие документы:

- разрешение Министерства транспорта и связи Украины на каботажное плавание;
- генеральную декларацию;
- сообщение капитана судна о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничного плавания (для судна, прибывающего в порт), или сообщение капитана судна о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания (для судна, выходящего из порта);
- декларацию о грузе;
- список членов судового экипажа (судовую роль);
- декларацию о личных вещах членов экипажа;
- декларацию о судовых припасах;
- справку капитана судна о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов;
- справку о наличии в судовой кассе валюты;
- обязательство капитана судна о том, что закупленные за границей судовые припасы, в частности запасы потребления, не будут вынесены с судна;
- документы, предусмотренные ТКУ, другими законодательными актами по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (при необходимости).

Представленные документы должны быть заверены подписью капитана судна каботажного плавания или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, и скреплены оттиском судовой печати.

Допускается оформление сообщения капитана судна о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничного плавания, или сообщения о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграничного плавания, на оборотной стороне генеральной декларации. Такое сообщение должно быть заверено подписью капитана судна каботажного плавания или другого представителя командного состава судна, который надлежащим образом уполномочен на это капитаном, и скреплены оттиском судовой печати.

Таможенный контроль и таможенное оформление судов каботажного плавания, которые плавают под иностранным флагом, осуществляются в общем порядке, установленном для судов заграничного плавания.

Товары, которые находятся под таможенным контролем, перемещаются на судах каботажного плавания между портами Украины с оформлением документов контроля доставки.

Таможенный контроль и таможенное оформление судов каботажного плавания, которые во время рейса по любой причине заходили в иностранные порты или причаливали к судам заграничного плавания, осуществляются на общих основаниях.

Таким образом, следует отметить, что действующие нормативные документы ГТСУ, регулирующие порядок таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания, так же как и ТКУ, имеют отличия от положений международных актов, поскольку они:

- не определяют для таможенных целей статуса товаров (находящихся под таможенным контролем — оформленных или не оформленных, находящихся в свободном обращении), которые могут перевозиться каботажем;
- не включают особенностей определения судов каботажного плавания, так как не уточняют понятие перевозки, которая может предусматривать перевозку как грузов, так и пассажиров, а грузы в свою очередь могут находиться в свободном обращении или под таможенным контролем;

— предусматривают проведение оформления в каботаж специализированных судов, которые ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна, но не оговаривают особенностей осуществления за ними таможенного контроля;

— не предусматривают оформления в каботаж судов на основании представления одного документа, содержащего данные о судне, перечне товаров, которые перевозятся в режиме каботажной перевозки, а также названии порта или портов, которые находятся на таможенной территории, где должна осуществляться их выгрузка;

— на грузы, находящиеся под таможенным контролем, помимо документов на каботажное плавание предусматривают оформление дополнительных документов, на основании которых осуществляется их перемещение между портами Украины (документы контроля доставки);

— не допускают захода каботажных судов в иностранные порты, что допускается нормами Киотской конвенции;

— не содержат норм, устанавливающих порядок перевозки на судне между портами Украины одновременно товаров, находящихся под таможенным контролем и находящихся в свободном обращении;

— не оговаривают порядок таможенного контроля за судами, которые перевозят между портами Украины только грузы, находящиеся под таможенным контролем, или следуют в балласте, а также специализированных судов, которые не осуществляют перевозок грузов и не ведут хозяйственную деятельность по добыче морепродуктов в пределах Азово-Черноморского бассейна;

— не предусматривают выдачи генеральных разрешений на осуществление регулярных каботажных перевозок грузов одним и тем же судном между одними и теми же портами;

— не устанавливают места и времени проведения выгрузки и погрузки товаров на каботажных судах;

— предусматривают документальное оформление судна каботажного плавания по возвращении из рейса, при этом не определяют случаев обязательного присутствия при

этом таможенных органов (например, при возврате с промысла в Азово-Черноморском бассейне судна флота рыбного хозяйства с грузом продукции морского промысла).

Отличие и сходство положений таможенного законодательства Украины и Киотской конвенции, касающихся порядка таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания, отражено в таблице на стр. 165–167.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что установленный нормативными документами ГТСУ порядок осуществления таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания:

— вводит более сложные процедуры документального оформления, не предусмотренные другими законодательными актами;

— не содержит положений, устанавливающих упрощенный порядок перемещения между портами Украины судов в балласте, а также тех, что не предназначены для перевозок;

— не предусматривает процедуры упрощенного таможенного контроля за проведением регулярных перевозок, а также предоставления других льгот для грузов, которые находятся в свободном обращении;

— не устанавливает механизма взаимодействия таможенных органов с другими органами, осуществляющими контроль за каботажным судоходством.

Порядок, утвержденный ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, обязывает таможенные органы, в зоне деятельности которых расположены пункты пропуска, утверждать по согласованию с другими контролирующими органами технологические схемы осуществления таможенного контроля судов каботажного плавания. По мнению авторов, нормативно-правовая база, регулирующая порядок осуществления таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания, в настоящее время не позволяет разработать и утвердить такие технологические схемы. Они или будут повторять положения действующих нормативных документов, а значит, не позволят решить

### Особенности таможенного контроля и таможенного оформления судов каботажного плавания

|   | Киотская конвенция  | Законодательство Украины  |
|---|---|---|
| Определение каботажной перевозки                | <p>Перемещение из одного места в другое в пределах одной таможенной территории товаров:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— находящийся в свободном обращении;</li> <li>— находящийся под таможенным контролем;</li> <li>— перегруженных на судно, которое не ввозило их на таможенную территорию</li> </ul> | <p>Перемещение между портами Украины судов, осуществляющих перевозки</p> <p>Осуществление хозяйственной деятельности в пределах Азово-Черноморского бассейна судами флота рыбного хозяйства</p>                               |
| Особенности каботажной перевозки                | <p>Допускается заход в иностранные порты</p> <p>Вопрос причаливания к судам заграничного плавания не оговорен</p>   | <p>Не допускается заход в иностранные порты</p> <p>Не допускается причаливание к судам заграничного плавания</p>  |
| Национальная принадлежность судов               | <p>Не имеет значения, так как не охватывается определением каботажной перевозки</p>   | <p>Согласно определению могут быть украинскими и иностранными</p>   |
| Статус каботажных грузов (для таможенных целей) | <p>Оговорен в определении каботажной перевозки</p>  | <p>Все грузы (как находящиеся под таможенным контролем, так и нет), которые перевозятся между портами Украины</p> <p>Продукция морского промысла, добытая в Азово-Черноморском бассейне судами рыбного промыслового флота</p> |
| Перевозка пассажиров                            | <p>Не является каботажной перевозкой</p>  | <p>Согласно определению является каботажной перевозкой</p>  |

2. Таможенный контроль за операциями с судами заграничавания

|  | Киотская конвенция  | Законодательство Украины   |
|--|---|--|
| Пересечение таможенной границы   | Допускается   | Допускается  |
| Перевозка каботажных товаров, находящихся под таможенным контролем и в свободном обращении | Допускается   | Не оговорена, хотя согласно определению каботажной перевозки допускается   |
| Документы каботажной перевозки   | <p>Один документ, который содержит данные:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— о судне;</li> <li>— о перечне товаров, перевозящихся в режиме каботажной перевозки;</li> <li>— о названии порта или портов, которые находятся на таможенной территории, где должна осуществляться выгрузка товаров</li> </ul> | <p><i>Разрешение Министерства транспорта и связи Украины на каботажное плавание*</i>;</p> <p>генеральная декларация;</p> <p>сообщение капитана о том, что судно во время рейса не заходило в порты других государств и не причаливало к судам заграничавания (для судна, прибывающего в порт), или сообщение о том, что этим рейсом не предусматривается заход в порты других государств и причаливание к судам заграплавання (для судна, выходящего из порта);</p> <p>декларация о грузе;</p> <p><i>список членов судового экипажа (судовая роль); декларация о личных вещах членов судового экипажа;</i></p> |

|   | Киотская конвенция  | Законодательство Украины  |
|---|---|---|
| Документы каботажной перевозки (продолжение)                            |   | <p>декларация о судовых припасах;<br/> <i>справка капитана о наличии на борту судна наркотических (психотропных) средств, оружия и боеприпасов; справка о наличии в судовой кассе валюты; обязательство капитана судна о том, что закупленные за границей судовые припасы (в частности запасы потребления) не будут вынесены с судна;</i><br/>                     Документы, предусмотренные ТКУ, Другими законодательными актами по вопросам таможенного дела и международными договорами Украины (при необходимости)</p> |
| Порядок осуществления таможенного контроля за каботажными судами        | Идентификация каботажных грузов; представление документа каботажной перевозки; установление мест и времени проведения грузовых операций | Представление документов на каботажную перевозку; на грузы, находящиеся под таможенным контролем — оформление ДКД; по возвращении из рейса — документальное оформление  |
| Выдача генеральных разрешений на каботажные перевозки                   | Предусмотрена для судов, осуществляющих регулярные торговые рейсы между определенными портами   | Не предусмотрена  |
| Контроль за судами в балласте и за судами, не осуществляющими перевозок | Не осуществляется, так как они не являются каботажными судами   | Согласно определению не являются каботажными судами, но порядок их оформления нигде не оговорен   |

\* Выделенное курсивом — только для иностранных судов.

указанные выше проблемы, или будут вводить нормы и положения, которые не предусмотрены законодательством.

Следует отметить, что порядок таможенного контроля и таможенного оформления каботажных судов в Российской Федерации установлен приказом ФТС РФ от 22.09.2004 № 63 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами».

Таможенное оформление судов, следующих в каботаж, в соответствии с пунктом 46 инструкции, утвержденной приказом ФТС РФ от 22.09.2004 № 63, производится на основании представления перевозчиком таможенному органу следующих документов:

— декларации о грузе, представленной при прибытии судна;

— декларации о грузе, составленной в порту нахождения судна (если она составлялась);

— судовой роли;

— списка пассажиров;

— генерального акта или другого документа, свидетельствующего о выгрузке товаров в порту прибытия;

— декларации о судовых припасах, оформленной при прибытии судна;

— коносаментов и других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, либо их копий, заверенных в установленном порядке;

— транзитной декларации.

После проверки всех представленных документов должностное лицо таможенного органа:

— на копии декларации о грузе, представленной при прибытии судна, проставляет и заполняет предусмотренный штамп, подписывает и заверяет ЛНП, указывает номер транзитной декларации, номера таможенных средств идентификации и другую необходимую информацию;



— на судовой роли проставляет предусмотренный штамп, подписывает и заверяет ЛНП.

После оформления всех документов перевозчику под роспись на оборотной стороне декларации о грузе выдаются:

- декларация о грузе;
- судовая роль;
- декларация о судовых припасах;
- копии коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, с отметками таможенного органа.

Остальные экземпляры документов приобщаются к судовому делу таможенного органа.

Таможенное оформление судов, прибывших из каботажа, в соответствии с пунктом 50 указанного выше приказа ФТС РФ, производится на основании представления перевозчиком таможенному органу следующих документов:

- декларации о грузе, оформленной таможенным органом отправления;
- копии коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, или их копии, заверенные в установленном порядке, с отметками таможенного органа отправления;
- декларации о судовых припасах, оформленной таможенным органом отправления;
- транзитной декларации.

Заметим, что порядок таможенного контроля и таможенного оформления каботажных судов в РФ также не отвечает на многие вопросы, касающиеся перемещения судов между портами в пределах одной таможенной территории, и имеет отличия от положений Киотской конвенции.

## **2.6. Таможенный контроль за ремонтом судов**

В соответствии с ТКУ таможенные органы осуществляют таможенный контроль не только за перемещением через таможенную границу товаров и транспортных средств,

но и за отдельными видами деятельности. Одним из таких видов является таможенный контроль за осуществлением ремонта иностранных судов и военных кораблей на таможенной территории Украины.

Для этого вида таможенного контроля характерен ряд особенностей:

- при осуществлении ремонта украинским субъектом внешнеэкономической деятельности производится одновременно экспорт товарно-материальных ценностей и рабoт (услуг);

- продолжительность внешнеэкономической операции по ремонту судна может составлять от нескольких дней до нескольких лет;

- при проведении ремонта на борту иностранного судна (военного корабля) постоянно находится его экипаж (или часть экипажа);

- осуществление таможенного контроля за проведением судоремонтных операций требует от таможенного органа значительных временных и кадровых затрат, однако такие внешнеэкономические операции практически не приносят таможенных платежей;

- поставляемые (используемые) во время ремонта товары могут изменять свой первоначальный вид (например, стальной лист становится частью корпуса судна), что значительно осложняет осуществление таможенного контроля за ремонтом судна;

- иностранные военные корабли и иностранные невоенные суда обладают различным юридическим статусом во время пребывания на таможенной территории Украины: военный корабль обладает иммунитетом от юрисдикции иностранного государства, таможенному досмотру не подлежит, но подлежит таможенному оформлению; невоенное судно подлежит таможенному досмотру и таможенному оформлению на общих основаниях;

- установление режима зоны таможенного контроля при осуществлении ремонта иностранных судов и военных кораблей на судоремонтных предприятиях Украины является сложной задачей, так как может служить основанием

к периодическому временному прекращению ремонтных работ или нарушению сроков их выполнения.

С осуществлением таможенного контроля за ремонтом иностранных военных кораблей и невоенных судов как одним из видов внешнеэкономических операций сталкиваются не все таможенные органы Украины. Однако следует отметить, что в отдельных регионах его удельный вес в общем объеме проводимых внешнеэкономических операций значителен.

Приватизация государственных судоремонтных предприятий повлекла за собой появление на рынке судоремонтных услуг значительного количества новых субъектов хозяйствования, которые активно включились в процесс судоремонта и стали самостоятельными участниками внешнеэкономической деятельности. Производственные площади и материальная база судоремонтных заводов передаются в аренду другим субъектам предпринимательской деятельности Украины, которые также включаются в процесс проведения судоремонтных работ.

Широкий круг участников судоремонтных работ требует от таможенных органов постоянного анализа и особого внимания к данным операциям. Кроме того, таможенным органам при осуществлении таможенного контроля за ремонтом судов приходится взаимодействовать с рядом других участников внешнеэкономической деятельности, задействованных в судоремонтных работах, — судовыми агентами, транспортно-экспедиционными предприятиями, шипчандлерскими организациями и т. п.

Таможенное оформление морских (речных) судов, а также оборудования и материалов, предназначенных для их ремонта на таможенной территории Украины, в соответствии с положениями действующего таможенного законодательства Украины может производиться по выбору судоремонтного предприятия в таможенных режимах временного ввоза или переработки на таможенной территории Украины. Международная практика предусматривает проведение таможенного оформления таких операций в таможенном режиме переработки. Однако более

усложненный порядок таможенного оформления операций по переработке на таможенной территории Украины практически исключает заявление таможенного режима переработки судоремонтными предприятиями Украины.

В соответствии со статьей 206 ТКУ разрешается таможенное оформление в режиме временного ввоза:

— морских и речных судов, других плавучих средств, которые ввозятся с целью ремонта;

— оборудования и материалов, предназначенных нерезидентами для строительства и ремонта морских и речных судов, других плавучих средств.

Применение таможенного режима временного ввоза при ремонте иностранных судов заграничного плавания является особенностью национального законодательства Украины, потому что:

— применение данного таможенного режима для таких операций не предусмотрено международными законодательными актами по временному ввозу, в частности Стамбульской конвенцией;

— использование данного таможенного режима при ремонте судов вступает в противоречие с отдельными положениями ТКУ, регулирующими порядок применения таможенного режима временного ввоза/вывоза.

Применение таможенного режима временного ввоза к судам, прибывшим на таможенную территорию Украины с целью ремонта, как указано выше, не предусмотрено положениями Стамбульской конвенции, однако и не противоречит ей. Согласно статье 17 Стамбульской конвенции национальное законодательство может предусматривать предоставление больших льгот, чем конвенция, на основании односторонних положений (законодательных актов страны), двусторонних и многосторонних соглашений.

Применение таможенного режима временного ввоза при ремонте морских (речных) судов противоречит требованиям статьи 204 ТКУ, которая устанавливает, что временно ввезенные товары должны быть вывезены за пределы таможенной территории Украины без каких-либо изменений, кроме естественного износа. Кроме того, для ремонта

судна на таможенную территорию Украины по инициативе иностранного судовладельца или его уполномоченного лица могут поступать материалы и оборудование, которые невозможно будет идентифицировать при обратном вывозе после установки на судно. В соответствии с частью 2 статьи 207 ТКУ таможенные органы не допускают товары к перемещению в режиме временного ввоза (вывоза), если нет возможности установить надежность их идентификации. Таким образом, таможенное оформление в режиме временного ввоза судна с целью проведения его ремонта, других товаров, которые будут подвергнуты частичной или полной обработке, переработке в процессе его ремонта и т. д., не соответствует отдельным положениям ТКУ и существенно влияет на порядок осуществления таможенного контроля за проведением судоремонтных работ.

Временный ввоз на таможенную территорию Украины запасных частей и оборудования, предназначенных для ремонта или технического обслуживания транспортных средств (в том числе и морских или речных), регулируется положениями статьи 117 ТКУ.

ТКУ разрешает применение таможенного режима временного ввоза не только к ввозимым с целью ремонта морским (речным) судам, но и к ввозимым для их ремонта материалам, оборудованию и запасным частям.

Таможенному органу следует учитывать, что отдельное таможенное оформление в режиме временного ввоза материалов, оборудования, зипа производится только в случае, если эти материалы, оборудование и зип не оприходованы по судну как судовое имущество.

Реализация положений ТКУ, касающихся применения таможенного режима временного ввоза к ремонтируемым иностранным судам, военным кораблям, а также запасным частям, оборудованию и материалам, поступающим для их ремонта, связана со следующими проблемами.

При перемещении через таможенную границу Украины товаров, направляемых иностранным судовладельцем для ремонта и оборудования иностранных судов, находящихся в ремонте, пограничные таможни часто оформляют

транзитные грузовые таможенные декларации. Из товаросопроводительных документов не всегда можно установить, что товары ввозятся для ремонта иностранного судна на судоремонтном предприятии Украины (как правило, получателем груза указывают иностранного судовладельца или непосредственно само судно с указанием страны его флага). Переоформление грузов из таможенного режима транзита в таможенный режим временного ввоза не предусмотрено действующими нормативными документами. Таможенному органу в такой ситуации приходится разрешать использовать в процессе ремонта товары, заявленные в таможенный режим транзита, что является нарушением требований статьи 156 ТКУ.

При ремонте иностранного судна иногда возникают ситуации, когда поступившее и оформленное в таможенном режиме транзита оборудование и материалы устанавливаются или используются для ремонта силами самого экипажа иностранного судна, без участия судоремонтного предприятия. В данном случае даже нормативное урегулирование вопроса переоформления товаров из таможенного режима транзита в таможенный режим временного ввоза не является выходом из данной ситуации, поскольку такое переоформление просто некому будет заявить таможенному органу.

Согласно статье 200 ТКУ под таможенным режимом транзита понимается таможенный режим, в соответствии с которым товары и транспортные средства перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами или в пределах зоны деятельности одного таможенного органа без какого-либо использования таких товаров и транспортных средств на таможенной территории Украины.

По мнению авторов, использование (установка, ремонт и т. д.) таких товаров на борту иностранного судна силами экипажа не является нарушением требований статьи 200 ТКУ, так как Конвенцией 1982 года предусмотрены особенности осуществления на борту иностранного судна юрисдикции властей государства его местопребывания.

вания. Проведение хозяйственных работ на судне силами экипажа нельзя рассматривать как использование товаров на таможенной территории Украины. К тому же следует учитывать ситуации, когда по требованиям безопасности мореплавания обязывают установить такие товары (например, навигационное оборудование), без чего судно не получит возможности выйти в море. Однако нормативными документами ГТСУ данный вопрос не урегулирован.

При проведении ремонта судна часть временно ввезенных для его ремонта материалов потребляется в процессе проведения ремонтных работ (например, судовые масла, растворители, краски и т. п.). В связи с этим перед таможенными органами встает вопрос об обеспечении таможенного контроля за целевым использованием временно ввезенных расходных материалов. Осуществление такого контроля возможно только при постоянном присутствии сотрудника таможенного органа во время выполнения работ с использованием расходных материалов. Поскольку таможенные органы не имеют возможности проводить такой контроль, он, как правило, осуществляется документально, путем проверки актов судоремонтного предприятия о выполненных работах. Для подтверждения достоверности сведений о нормах расхода материалов, указанных в актах, таможенным органам следует использовать документы (ТУ, ГОСТы и т. п.), устанавливающие минимальные и предельные нормативы их расхода.

Материалы, оборудование, зип для ремонта иностранных судов могут поступать с таможенных лицензионных складов Украины. Особое внимание при этом таможенный орган должен уделять проверке представляемых документов на такие грузы. В зависимости от содержания предъявленных контрактов, договоров на закупку, товаросопроводительных документов таможенное оформление материалов, оборудования, зипа возможно в таможенном режиме временного ввоза (в случае их закупки иностранным заказчиком) или в таможенном режиме импорта (при наличии контракта на их покупку судоремонтным предприятием).

Постановка судна в ремонт начинается с оформления грузовой таможенной декларации на его размещение в таможенный режим временного ввоза или переработки. Эту декларацию представляет украинский контрагент, заключивший внешнеэкономический договор (контракт) на ремонт судна.

Вместе с грузовой таможенной декларацией субъект внешнеэкономической деятельности должен представить следующие документы, необходимые для осуществления таможенного контроля:

— внешнеэкономический договор (контракт) на ремонт судна;

— предварительную ремонтную ведомость, согласованную с заказчиком (судовладельцем или уполномоченным им лицом), с указанием основных видов ремонтных работ, которые планируется произвести на судне.

Таможенным органам следует учитывать, что нередко внешнеэкономический договор (контракт) на ремонт судна подписывается одновременно двумя или тремя украинскими контрагентами. Встречаются случаи заключения резидентом — держателем внешнеэкономического договора (контракта) договоров субподряда на ремонт иностранного судна с другими субъектами предпринимательской деятельности Украины. От имени заказчика внешнеэкономический договор (контракт) на ремонт судна может быть подписан как собственником судна, так и судовладельцем или уполномоченным им лицом (оператором и т. п.).

Ремонтная ведомость является неотъемлемой частью соглашения об осуществлении ремонта судна, так как в ней указываются основные виды ремонтных работ, определяются их объем, стоимость, порядок и сроки проведения. Представление внешнеэкономического договора (контракта) и предварительной ремонтной ведомости дает таможенному органу основание принять решение о разрешении применения таможенного режима временного ввоза или переработки.

Однако этих документов недостаточно для эффективного таможенного контроля за осуществлением ремонт-



ных работ. Для этого судоремонтное предприятие должно представить таможенному органу дополнительные документы.

Таможенный орган должен потребовать от судоремонтного предприятия представить перечень материалов и оборудования, которые будут использоваться в процессе ремонта судна. Данное требование обосновывается тем, что иностранное судно или военный корабль, которые прибыли для проведения ремонта, находятся под таможенным контролем в течение всего срока пребывания на таможенной территории Украины. Таможенный орган обязан обеспечить таможенный контроль за проведением ремонтных работ на иностранном судне или военном корабле. В соответствии со статьей 51 ТКУ обеспечение такого контроля производится путем установления режима зоны таможенного контроля в месте проведения судоремонтных работ. В соответствии с требованиями статьи 52 ТКУ любое перемещение товаров через границы зоны таможенного контроля должно производиться только с разрешения таможенного органа.

Так как ремонтные материалы, оборудование, зип, а также любые другие материальные ценности, которые используются в процессе ремонта судна, перемещаются через его борт, а следовательно, и границы территории зоны таможенного контроля, то их перемещение может быть осуществлено только с разрешения таможенного органа. Поэтому у предприятия, осуществляющего ремонтные работы, возникает необходимость постоянного обращения в таможенный орган за получением разрешений на перемещение товаров на борт судна и в обратном направлении. Или же оно по согласованию с таможенным органом может представить ему общий перечень материалов, оборудования, зипа, которые планируются к использованию в процессе проведения ремонтных работ. В последнем случае это избавит предприятие от многократного обращения в таможенный орган за получением разовых разрешений на перемещение товаров на судно. Перечень, как правило, включает в себя наименование материалов (обо-

рудования, зипа), их количество, стоимость, а также ссылку на соответствующие пункты ремонтной ведомости, согласно которым будут использоваться материалы, зип или устанавливаться оборудование.

Документы эти, как показывает практика, должны составляться минимум в трех экземплярах. После проверки указанных документов каждый экземпляр заверяется штампом «Под таможенным контролем». Один экземпляр остается на контроле в таможенном органе, другой передается на борт судна капитану, а третий находится на судоремонтном предприятии.

Любые изменения и дополнения к ремонтной ведомости и перечню материалов должны согласовываться с таможней до начала проведения соответствующих работ с представлением дополнительной ремонтной ведомости и дополнительного перечня материалов, которые заверяются таможенным органом в порядке, описанном выше.

Для улучшения качества и оперативности проведения таможенного контроля за ремонтом иностранных судов таможенный орган при проведении таможенного оформления ставящегося в ремонт судна в обязательном порядке должен требовать от ремонтного предприятия представления списка должностных лиц, ответственных за проведение ремонтных работ. В их обязанности в числе прочего должно входить предъявление таможенному органу документов о проведении работ, а также предъявление для проверки самого судна, на котором они проводятся. Список должен заверяться руководителем ремонтного предприятия. Основанием для его истребования является обязанность таможенного органа в соответствии со статьей 52 ТКУ осуществлять таможенный контроль за перемещением лиц на судно и в обратном направлении на период его нахождения под таможенным контролем.

При таможенном оформлении грузовой таможенной декларации на постановку судна в ремонт как в таможенном режиме временного ввоза, так и в таможенном режиме переработки возникает проблема определения его таможенной стоимости. Сделать это подчас бывает крайне

сложно, так как иностранные судовладельцы очень редко представляют документы о стоимости судна, считая их коммерческой тайной. Не всегда заключение о стоимости может сделать и специалист (например, Торгово-промышленная палата Украины) из-за отсутствия какой-либо документации на данный тип, проект судна.

Облегчить выполнение данной задачи помогут проведение постоянного централизованного сбора и накопления ценовой информации о стоимости различных видов морских (речных) судов и ее доведение до сведения таможенных органов через Центральную базу данных ГТСУ.

Проведение ремонта судна, как правило, включает в себя следующие этапы: осмотр судна, составление дефектовочной ведомости, согласование с заказчиком объема необходимых работ путем составления предварительной ремонтной ведомости, их проведение (иногда на этой стадии может возникнуть необходимость согласования дополнительных работ в процессе ремонта судна — если ремонтным предприятием в ходе выполнения уже согласованных заранее работ выявляются еще какие-либо неполадки, требующие устранения; в этом случае составляется дополнительная ремонтная ведомость), составление исполнительной ремонтной ведомости и прием выполненных работ по окончании ремонта.

В соответствии с ГОСТом № 24166-80 под *ремонтом судна* понимается комплекс мероприятий по восстановлению исправного или работоспособного состояния судна на определенный интервал времени.

Исправное и работоспособное состояние являются видами технического состояния судна. Техническое состояние судна — это совокупность его изменяющихся свойств, установленная в нормативно-технической документации и определяемая значениями технико-эксплуатационных характеристик в данный момент времени.

Ремонт судна связан с восстановлением плавучести, ходкости, управляемости, остойчивости, прочности и других свойств судна. Ремонт подразделяется на текущий, средний и капитальный.

Под *текущим* ремонтом судна понимается ремонт, выполняемый для поддержания технико-эксплуатационных характеристик судна в заданных пределах с заменой и/или восстановлением отдельных быстроизнашивающихся элементов.

Под *средним* ремонтом судна понимается ремонт, выполняемый для восстановления технико-эксплуатационных характеристик судна до заданных значений с заменой и/или восстановлением элементов ограниченной номенклатуры.

*Капитальный* ремонт судна — это ремонт, выполняемый для восстановления технико-эксплуатационных характеристик судна до значений, близких к построечным, с заменой и/или восстановлением любых элементов судна, включая базовые.

Ремонт судна, согласно указанному выше ГОСТу, подразделяется также на *гарантийный*, который выполняется силами и средствами строителя судна или исполнителя предыдущего ремонта в течение гарантийного срока для восстановления технико-эксплуатационных характеристик судна до значений, установленных в нормативно-технической документации на постройку или ремонт, при условии выполнения экипажем судна правил технической эксплуатации, *аварийный*, который выполняется для устранения причин и последствий повреждений, вызванных аварийным случаем, и *восстановительный*, который выполняется для устранения последствий повреждений, вызванных несчастным случаем.

Под модернизацией судна понимается совокупность операций по изменению конструкции судна или элементов судна с целью улучшения технико-эксплуатационных характеристик, включая характеристики условий труда и быта экипажа.

Под переоборудованием понимается совокупность операций по изменению конструкции судна (элемента судна) с целью изменения его функционального назначения.

ГОСТ № 18322-78 описывает понятие *технического обслуживания* судна. Под техническим обслуживанием

судна следует понимать комплекс операций или операцию по поддержанию его работоспособности или исправности.

Содержание и периодичность операций, которые подлежат выполнению при проведении технического обслуживания судна, регламентируются заводом-изготовителем в эксплуатационной документации.

Во время выполнения ремонтных работ таможенный орган должен осуществлять периодический контроль за их проведением и соответствием предъявленным документам.

Для проведения эффективного таможенного контроля таможенному органу необходимо установить зону таможенного контроля на территории судоремонтного предприятия. Установление зоны таможенного контроля на всем судоремонтном предприятии не представляется возможным, учитывая специфику его работы (наличие многочисленных помещений и сооружений, проведение работ как на территории, так и на борту судна и т. п.). По мнению авторов, зоной таможенного контроля должно быть само иностранное судно, а в случае необходимости также отдельные, определенные таможенным органом и прилегающие к его борту территории предприятия (причалы).

Зоной таможенного контроля при ремонте иностранного военного корабля может быть небольшая полоса причала вдоль его борта, а если он находится в доке — территория самого дока.

Непосредственное установление правил в зоне таможенного контроля может варьироваться таможенным органом в зависимости от многих причин как объективного (например, наличие необходимой инфраструктуры на ремонтном предприятии), так и субъективного (например, нарушения таможенных правил, совершенные ранее данным предприятием, и т. п.) характера.

Специфический характер носит ремонт иностранных военных кораблей. Иностранные военные корабли таможенному досмотру не подлежат. Таможенный орган может производить таможенный контроль за перемещением товаров во время ремонта до момента их помещения на борт ремонтируемого военного корабля. С учетом этой

особенности должен устанавливаться и режим зоны таможенного контроля на судоремонтном предприятии.

Таким образом, при ремонте иностранных судов и военных кораблей зона таможенного контроля может быть определена таможенным органом с учетом особенностей проведения ремонтных работ и расположения самого судна на территории судоремонтного предприятия. При этом необходимо также учитывать, что некоторые судоремонтные предприятия одновременно являются и пунктами пропуска (контроля) через таможенную границу Украины.

В процессе ремонта судна на нем осуществляется демонтаж оборудования, металлоконструкций с целью их замены. После демонтажа металлолом, как правило, остается на судоремонтном предприятии и в дальнейшем сдается в качестве лома и отходов черных и цветных металлов на переработку в соответствующие организации и предприятия.

Действующим таможенным законодательством предусмотрено проведение таможенного оформления таких демонтированных металлоконструкций в режиме импорта с Уплатой предусмотренных законодательством таможенных платежей.

В случае отказа от проведения таможенного оформления демонтированных металлоконструкций они должны быть вывезены за пределы таможенной территории Украины на отремонтированном иностранном судне заграничного плавания или безвозмездно переданы в пользу государства в установленном порядке.

Таможенное оформление демонтированных металлоконструкций в таможенном режиме импорта может быть произведено непосредственно судоремонтным предприятием или другим субъектом внешнеэкономической деятельности Украины.

Таможенное оформление демонтированных судоремонтным предприятием металлоконструкций может осуществляться при наличии следующих документов:

— грузовой таможенной декларации в таможенном режиме импорта;

— контракта (договора) на ремонт иностранного судна, если в нем согласован вопрос о передаче (продаже) демонтированных металлоконструкций; в случае отсутствия такого пункта в контракте (договоре) необходимо заключение дополнительного соглашения к нему по вопросу передачи (продажи) металлоконструкций или заключение на это отдельного контракта (договора);

— акта судоремонтного предприятия с указанием количества (веса) демонтированных с борта судна металлоконструкций;

— счета-фактуры (инвойса), подписанного иностранным контрагентом по сделке или уполномоченным им лицом, если демонтированные металлоконструкции продаются, или счета-проформы, подписанного судоремонтным предприятием, если металлоконструкции передаются на безоплатной основе;

— разрешений других контролирующих органов — экологического контроля, санитарно-эпидемиологической службы.

Таможенное оформление демонтированных металлоконструкций не судоремонтным предприятием, а другим субъектом внешнеэкономической деятельности может быть произведено на основании следующих документов:

— грузовой таможенной декларации в таможенном режиме импорта;

— контракта (договора) с судовладельцем-нерезидентом на приобретение демонтированных металлоконструкций или акта приема-передачи металлоконструкций от судоремонтного предприятия предприятию, осуществляющему таможенное оформление, с приложением копии контракта (договора) на ремонт судна. Кроме того, к документам, необходимым для таможенного оформления, должен быть приложен контракт (договор) между судоремонтным предприятием и предприятием, осуществляющим таможенное оформление, а также письменное согласие иностранного судовладельца, выданное судоремонтному предприятию, на распоряжение демонтированными металлоконструкциями;

— лицензии предприятия, осуществляющего таможенное оформление, на право проведения хозяйственной деятельности с ломом и отходами металлов;

— счета-фактуры (если заключен контракт (договор) на приобретение демонтированных металлоконструкций), подписанного судовладельцем-нерезидентом или уполномоченным им лицом, или счета-проформы, подписанного предприятием, осуществляющим таможенное оформление;

— разрешений других контролирующих органов — экологического контроля, санитарно-эпидемиологической службы.

Следует отметить, что, как правило, вопрос о распоряжении демонтированным оборудованием и материалами не согласовывается сторонами в контракте. С одной стороны, это обусловлено общепринятой мировой практикой (заказчик оплачивает ремонт судна, а демонтаж является одной из его составляющих), с другой — такая внешнеэкономическая операция практически полностью исчезает из поля зрения таможенного органа. Определение объемов демонтируемых материалов и оборудования лучше всего устанавливать исходя из данных ремонтной ведомости, в которой описываются все осуществляемые ремонтные работы.

Особенно внимательно следует подходить к проведению таможенного контроля за демонтажем оборудования, отдельных узлов и агрегатов во время ремонта иностранного военного корабля с целью соблюдения правил экспортного контроля.

Следует отметить, что в приказе ГТСУ от 23.01.2001 № 26 «Об утверждении порядка осуществления таможенного контроля за перемещением через таможенную границу Украины товаров и других предметов с использованием морского, речного и паромного видов транспорта» было предусмотрено, что при убытии иностранного судна заграничного плавания, на котором проводились ремонтные работы на украинском судоремонтном заводе, ремонтные материалы, поставленные на судно субъектами предпринимательской деятельности Украины, под-



лежат таможенному оформлению в режиме экспорта. Основаниями для их таможенного оформления являлись внешнеэкономический договор на предоставление услуг по ремонту судна и ремонтная ведомость, в которой перечислены ремонтные материалы, использованные в процессе ремонта. Данный приказ был отменен приказом ГТСУ № 678, в котором не содержится положений, регулирующих порядок осуществления таможенного контроля и таможенного оформления иностранных судов и военных кораблей, временно ввезенных с целью ремонта.

Тем не менее статья 194 ТКУ устанавливает, что товары, которые вывозятся с таможенной территории Украины для свободного обращения без обязательства об их возврате на территорию и установления условий их использования за пределами таможенной территории Украины, подлежат таможенному оформлению в режиме экспорта. По окончании ремонта предприятие, осуществлявшее ремонт, производит таможенное оформление обратного вывоза судна, а также представляет грузовую таможенную декларацию на поставленные и использованные в процессе ремонта материальные ценности в режиме экспорта. Если ремонт осуществлялся несколькими предприятиями, каждое из которых за поставленные материалы (оборудование, зип) и выполненные работы самостоятельно получает оплату от иностранного заказчика, то каждое из них производит самостоятельное декларирование экспортируемых материальных ценностей.

Поставляемые и используемые во время осуществления ремонта товары и другие предметы условно можно разделить на три группы:

— первая группа — это товары, которые поставляются на судно без их последующего преобразования и не меняют свой классификационный код по УКТ ВЭД;

— вторая группа — это товары, которые используются на судне во время проведения ремонтных работ и видоизменяются (например, электроды, которыми производятся сварочные работы; стальной лист, который превращается в часть обшивки корпуса, краска, которая наносится на поверхность, и т. п.);

— третья группа — это товары, которые полностью потребляются во время проведения ремонтных работ (например, электроэнергия, вода, ацетилен и т. п.).

При предъявлении грузовой таможенной декларации на экспорт возникает закономерный вопрос — какие из вышеперечисленных групп товаров должны быть в ней задекларированы и под какими кодами УКТ ВЭД, с учетом того, что в процессе проведения ремонта он у некоторых товаров мог измениться.

В соответствии со статьей 1 Закона Украины «О внешнеэкономической деятельности» моментом осуществления экспорта является момент пересечения товаром таможенной границы Украины или переход права собственности на экспортируемый товар от продавца к покупателю. Таким образом, не противоречит действующему законодательству декларирование всех перечисленных выше групп товаров. Однако при этом следует учитывать, что за поставленные товары налоговые органы могут возмещать судоремонтному предприятию НДС. По мнению авторов, с целью единообразного толкования и применения действующего законодательства по ремонту иностранных судов на таможенной территории Украины данный вопрос следовало бы урегулировать путем разработки и подписания таможенными и налоговыми органами совместного нормативно-правового акта.

Определение кодов поставленных товаров по УКТ ВЭД можно проводить по следующему принципу: товары первой группы декларируются в той товарной позиции, которая определена на момент их поставки на борт судна, товары второй группы, которые после проведения ремонтных работ видоизменились, — по коду на момент пересечения ими таможенной границы Украины при выходе судна из ремонта, а часть товаров второй и третьей группы, которые утратили свойства товара (нанесенная на поверхность краска, потребленная электроэнергия и т. д.) в процессе ремонта, — по коду на момент поставки их на борт судна.

Следует отметить, что отдельное декларирование и таможенное оформление товаров, использованных при ре-

монте иностранных судов и кораблей, нецелесообразно. Иностраный заказчик не производит их отдельную закупку как таковую, а платит за проведение работ по ремонту судна, а судоремонтное предприятие включает сюда и стоимость использованных в процессе ремонта материалов. Аналогично строится учет и контроль за ремонтом в бухгалтерских документах судоремонтного предприятия: товары не учитываются отдельно от работ (услуг) по их установке (потреблению). Декларирование использованных материалов, оборудования, зипа производится предприятиями только по требованию таможни, причем цены на поставляемые товары определяются условно, путем исчисления их как части стоимости ремонта всего судна.

Целесообразнее было бы производить таможенное оформление ремонта судна, указывая в грузовой таможенной декларации контрактную стоимость всего ремонта. Этот вариант:

- давал бы более объективные сведения об объемах проводимых на Украине судоремонтных работ;

- мог бы использоваться налоговыми органами для последующего осуществления валютного контроля в полном объеме (грузовая таможенная декларация на экспорт включает в настоящее время данные только о части стоимости ремонта, оплачиваемой заказчиком);

- позволил бы упростить таможенное оформление отремонтированного судна при его обратном вывозе.

Для декларирования работ по ремонту иностранных судов и военных кораблей можно было бы использовать код из резервной 77-й группы УКТ ВЭД.

Актуальным и неурегулированным является вопрос об осуществлении таможенного контроля за ремонтом украинских судов заграничного плавания, которые переданы в аренду нерезидентам.

В соответствии со статьями 203–214 КТМУ судно по договору фрахтования может быть предоставлено судовладельцем на определенное время за обусловленную плату (фрахт) фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для иных целей торгового мореплавания. Предоставлен-

ное фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снаряжено и не укомплектовано экипажем (бербоут-чартер).

Если собственник украинского судна передает его по бербоут-чартеру иностранному физическому или юридическому лицу, то с согласия центрального органа исполнительной власти в области транспорта Украины и собственника судно может временно утратить право плавания под Государственным флагом Украины (статья 34 КТМУ). Ремонт такого судна должен осуществляться на общих основаниях, как ремонт иностранного судна, каковым оно и является после смены флага.

Если же судно передано по договору бербоут-чартера без смены флага или договору тайм-чартера нерезиденту, то фактически оно остается украинским судном заграничного плавания. При заключении договоров (контрактов) на ремонт такого судна иностранным фрахтователем с судоремонтными предприятиями Украины возникает следующая ситуация:

- с одной стороны, такой договор является внешнеэкономическим в соответствии с положениями статьи 6 Закона Украины «О внешнеэкономической деятельности»;
- с другой стороны, фактически производится ремонт украинского судна заграничного плавания (временно переданного в пользование и владение нерезиденту), но во исполнение обязательств по договору фрахтования судна являющегося внешнеэкономическим.

В данной ситуации возникают вопросы — необходимо ли осуществлять таможенный контроль при проведении ремонтных работ на таком судне и подлежат ли таможенному оформлению в режиме экспорта использованные при этом материалы, оборудование, зип.

Действующее на сегодняшний день таможенное законодательство Украины дает на это следующий ответ. Наличие внешнеэкономического договора между резидентом (судоремонтным предприятием Украины) и нерезидентом (фрахтователем), а также последующий вывоз отремонти-

рованного судна за пределы таможенной территории Украины формально является основанием для осуществления таможенным органом таможенного контроля за ремонтом судна и последующим проведением таможенного оформления поставленных на него материалов. Однако следует учитывать, что оформленные таможенным органом товары (материалы, оборудование, зип) возвращаются на таможенную территорию Украины после окончания срока действия договора бербоут-чартера или тайм-чартера.

Поскольку в соответствии с КТМУ договоры тайм-чартера и бербоут-чартера отнесены к договорам найма, то к ним применимы положения статьи 776 ГКУ, которая регулирует правоотношения при ремонте вещи, переданной в наем. Согласно положениям данной статьи, наниматель может осуществить как текущий, так и капитальный ремонт вещи, переданной ему в наем, если это предусмотрено договором найма (аренды). При этом, как правило, текущий ремонт осуществляется за счет нанимателя (арендатора) вещи, а капитальный — за счет наймодателя (арендодателя).

В статье также оговорено, что если наймодатель не произвел капитальный ремонт вещи, что препятствует ее использованию в соответствии с назначением и условиями договора, наниматель имеет право:

- отремонтировать вещь, зачислив стоимость ремонта в счет платы за пользование вещью, или требовать возмещения стоимости ремонта;
- требовать расторжения договора и возмещения убытков.

Согласно статье 778 ГКУ наниматель может улучшить вещь, являющуюся предметом договора найма, лишь по согласию наймодателя. Если улучшения могут быть отделены от вещи без ее повреждения, наниматель имеет право на их изъятие. Если улучшение вещи сделано по согласию наймодателя, наниматель имеет право на возмещение стоимости необходимых затрат или на зачисление их стоимости в счет платы за пользование вещью. Если на-

ниматель без согласия наймодателя сделал улучшения, которые нельзя отделить без вреда для вещи, он не имеет права на возмещение их стоимости.

Положения приведенных выше статей ГКУ позволяют сделать следующие выводы:

— осуществление ремонта судна производится фрахтователем на основании договора фрахтования;

— объем и стоимость ремонта должны согласовываться фрахтователем с фрахтовщиком;

— в договоре фрахтования должно быть оговорено, кто осуществляет ремонт и за чей счет;

— результаты ремонта остаются у фрахтовщика после окончания договора фрахтования (кроме случаев, когда они отделимы от судна и это не вызовет его повреждения).

Таким образом, ремонтные работы на арендованном судне иностранный контрагент-фрахтователь производит в соответствии с условиями заключенного им договора фрахтования судна. Ремонт имущества (в данном случае — судна), которое временно находится во владении и пользовании нерезидента, является для него обязанностью или одним из условий эксплуатации судна, предусмотренным договором фрахтования. Заключение нерезидентом договора на ремонт судна с судоремонтным предприятием в данном случае является выполнением его обязательств по другому договору — бербоут-чартера или тайм-чартера. Нерезидент выступает в договоре о ремонте лицом, представляющим интересы фрахтовщика. Он хоть и действует от своего имени, но в интересах другого лица — резидента-фрахтовщика, который является собственником судна или его уполномоченным лицом. В интересах нерезидента в данной ситуации, во-первых, уменьшение размера фрахта, который подлежит оплате украинскому резиденту-фрахтовщику, во-вторых, получение возможности пользоваться зафрахтованным судном без каких-либо ограничений, которые могли бы возникнуть из-за отсутствия ремонта. Данные правоотношения можно рассматривать как оказание услуг нерезидентом-фрахтователем резиденту-фрахтовщику по ремонту принадлежащего ему

судна за счет резидента для поддержания в надлежащем состоянии его имущества. Таким образом, сделка по ремонту носит внешнеэкономический характер только как оказание услуг.

Что касается поставленных на судно судоремонтным предприятием товаров (материалов, оборудования, зипа), то они по окончании срока действия договора фрахта или сразу по окончании ремонта судна передаются резиденту-фрахтовщику и не могут считаться экспортом, так как:

— они возвращаются на таможенную территорию Украины;

— право собственности на ремонтные материалы переходит к резиденту или остается у него.

Если после окончания ремонта поставленные на судно ремонтные материалы, а также оборудование и зип будут оформлены в таможенный режим экспорта, то при возврате судна из фрахта их также необходимо будет оформить, но уже в таможенный режим импорта. Для проведения такого оформления у таможенного органа нет правовых оснований, поскольку:

— объекты договора — ремонтные товары перемещаются через таможенную границу Украины как неотъемлемая часть украинского судна;

— обратный ввоз ремонтных материалов на таможенную территорию Украины производится без составления договора — как ввоз ранее вывезенного транспортного средства, на котором они установлены;

— таможенные органы Украины в настоящее время не осуществляют таможенного контроля и таможенного оформления результатов ремонта транспортных средств при их обратном ввозе на таможенную территорию Украины.

Данное заключение подтверждается и определением таможенного режима окончательного вывоза по Киотской конвенции. Согласно Киотской конвенции таможенный режим окончательного вывоза товаров — это режим вывоза товаров без их возврата и отсутствия последующего таможенного контроля со стороны таможенных органов страны вывоза. В него заявляются товары, которые экс-

портируются или вывозятся обратно с таможенной территории после временного ввоза и не возвращаются обратно.

Таким образом, авторы считают, что проведение ремонта судов, зафрахтованных нерезидентами у резидентов по договорам бербоут-чартера и тайм-чартера, не требует таможенного оформления ремонтных материалов в таможенном режиме экспорта с характером сделки 21, так как это не соответствует требованиям действующего таможенного законодательства. Такие товары могли бы оформляться в таможенном режиме экспорта с указанием характера сделки 81.

Другая ситуация складывается, когда нерезидент покупает украинское судно заграничного плавания с последующей постановкой его в ремонт до выхода за пределы таможенной территории Украины. В данном случае таможенные органы должны контролировать проведение таких операций и проводить таможенное оформление ремонтных материалов, поскольку они, как и само судно, переходят в собственность нерезидента и не будут возвращены на таможенную территорию Украины.

При таможенном оформлении отхода судна за пределы таможенной территории Украины таможенным органам необходимо проводить проверку возможной закупки продовольствия, технического снабжения на отремонтированное судно. Таможенное оформление запасов потребления должно производиться в порядке, установленном действующими нормативными документами.

В ТКУ отсутствуют нормы, устанавливающие административную ответственность за нарушение судоремонтными предприятиями установленного таможенным органом порядка осуществления перемещения товаров (материалов, оборудования, зипа) при проведении судоремонтных работ.

В то же время в случае нарушения действующего таможенного законодательства виновные — работники судоремонтных предприятий и члены экипажей судов — могут быть привлечены к уголовной, административной либо иной ответственности. Кроме того, таможенный орган может ужесточить требования режима зоны таможенного



контроля на территории предприятия, должностные лица которого нарушили таможенные правила.

ТКУ предусмотрен упрощенный порядок осуществления срочных (аварийных) судоремонтных работ незначительного объема. Так, в статье 128 ТКУ говорится, что суда заграничного плавания могут заходить в открытые для международных водных перевозок порты Украины для проведения срочных ремонтных работ на срок до двух суток. Согласно положениям статьи такие суда не подлежат таможенному оформлению, но находятся под таможенным контролем до их отправления. В развитие норм данной статьи до настоящего времени не принято ни одного нормативного документа. При этом неясно:

— кем и на каком основании должно подаваться заявление о заходе в порт Украины судна на условиях, предусмотренных статьей 128 ТКУ;

— что должен делать таможенный орган в случае превышения срока нахождения судна на таможенной территории Украины;

— в каком порядке необходимо производить таможенный контроль и таможенное оформление выноса с борта судна оборудования и агрегатов, которые нуждаются в срочном ремонте и без которых судно не может выйти в море;

— как должно проводиться таможенное оформление инструментов и оборудования, которые необходимы для проведения ремонта на борту судна.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что необходимо разработать и принять нормативный документ, который бы непосредственно производил правовое регулирование правоотношений, возникающих в процессе осуществления таможенными органами Украины таможенного контроля за ремонтом иностранных судов и военных кораблей.

Порядок, утвержденный ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, обязал таможенные органы утвердить технологические схемы осуществления таможенного контроля за судами, плавающими под иностранным флагом, которые осуществляют ремонт на территории Украины.

В отношении судов, заявленных в таможенный режим переработки на таможенной территории Украины, разработка и утверждение такой технологической схемы могут быть осуществлены на основании положений приказа ГТСУ от 13.09.2003 № 609 «Об утверждении порядка применения таможенных режимов переработки на ТТУ и переработки за пределами ТТУ», а также приказа ГТСУ от 24.12.2003 № 909 «Об утверждении порядка применения отдельной таможенной декларации».

В случае заявления судна в таможенный режим временного ввоза разработка и утверждение такой технологической схемы более проблематичны, так как приказом ГТСУ от 28.03.2000 № 173 (в редакции приказа ГТСУ от 26.12.2003 № 918) не учтены особенности осуществления таможенного контроля за временно ввезенными на таможенную территорию Украины иностранными судами и военными кораблями в случае проведения их ремонта.

В сложившейся ситуации было бы целесообразно, по мнению авторов, устанавливать технологическими схемами порядок взаимодействия структурных подразделений таможенного органа при осуществлении таможенного контроля за ремонтом иностранных судов и военных кораблей.

В качестве примера авторы предлагают следующий вариант такого взаимодействия и распределения функций и обязанностей. Подразделения по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил должны осуществлять:

- сбор информации по судоремонтному предприятию, иностранному контрагенту, субподрядчикам по ремонту, особенностям проведения ремонтных работ;
- анализ оперативной информации по ремонту судна;
- установление взаимодействия и обмена информацией с правоохранительными органами;
- разработку практических рекомендаций для оперативных подразделений, осуществляющих таможенный контроль и таможенное оформление ремонта иностранных судов;

— планирование и проведение специальных операций по контролю за ходом выполнения ремонтных работ;

— проведение при необходимости оперативных совещаний для всех подразделений, задействованных в проведении таможенного контроля и таможенного оформления ремонтирующихся судов.

Оперативные подразделения, в зоне деятельности которых находятся ремонтируемые иностранные суда, должны осуществлять:

— общий контроль за судоремонтными работами;

— выполнение заданий, реализацию информации, полученных от подразделений по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил;

— контроль за использованием запасов потребления, которые были ввезены на судне;

— контроль за использованием в процессе ремонта оборудования и материалов, поставляемых судоремонтным предприятием для проведения ремонтных работ;

— контроль за временным выносом с борта ремонтирующегося судна товаров, оборудования и т. п. и их последующим возвратом на борт судна;

— контроль за целевым использованием временно ввезенных для проведения ремонта оборудования и материалов, прежде всего расходных;

— контроль с целью исключения замены на судне оборудования, агрегатов, деталей и т. п. на поставленные с таможенной территории Украины без проведения таможенного оформления;

— установление взаимодействия и получение информации от организаций, которые производят контроль за выполнением ремонтных работ (Регистр судоходства Украины и т. п.);

— накопление материалов по проведению таможенного контроля по каждому ремонтируемому судну.

Оперативные подразделения, которые производят документальное таможенное оформление ремонта иностранного судна, должны осуществлять:

— таможенное оформление судоремонтных работ и самого судна в соответствии с требованиями действующего таможенного законодательства;

— анализ информации, содержащейся в предъявленных документах, своевременное информирование обо всех выявленных замечаниях и нарушениях действующего законодательства подразделений по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил, непосредственно осуществляющих контроль за ходом выполнения ремонтных работ;

— предоставление при необходимости оперативной информации для таможенного наряда, осуществляющего таможенное оформление отхода судна после ремонта, с рекомендациями по проведению его таможенного контроля;

— организацию выездов на судоремонтные предприятия для проведения проверок совместно с сотрудниками подразделений по борьбе с контрабандой и нарушениями таможенных правил, которые непосредственно осуществляют контроль за ходом выполнения ремонтных работ.

Общее руководство и координация работы должна быть возложена на руководителя одного из перечисленных выше оперативных подразделений или на соответствующего заместителя начальника таможенного органа.

В практике таможенных органов встречаются случаи прихода иностранного судна в ремонт с наличием на его борту части оборудования и материалов, которые впоследствии будут использованы при ремонте.

Исходя из этого, во время таможенного оформления прихода судна таможенный наряд должен:

— опросить судовую администрацию о наличии на борту ремонтных материалов и оборудования, поступивших на судне из-за границы;

— при наличии таких материалов и оборудования произвести тщательный досмотр, составить опись, потребовать документы, содержащие информацию об их стоимости;

— наложить на них в случае необходимости таможенное обеспечение или взять письменное обязательство с капитана судна об использовании поступивших грузов только для ремонта судна на его борту без выноса на берег.

Если же специфика проведения ремонта требует выноса таких материалов и оборудования с борта судна, они должны быть помещены на хранение под таможенный контроль в зонах таможенного контроля. Их перемещение и использование должны производиться только с разрешения таможни по заявлению ремонтного предприятия со ссылкой на соответствующие пункты ремонтной ведомости.

Хранение ремонтных материалов вне борта иностранного военного корабля может производиться на описанных выше условиях, за исключением материалов и оборудования, которые подлежат экспортному контролю.

Анализ нормативных документов, регулирующих порядок осуществления ремонта, позволяет сделать вывод о том, что действующим таможенным законодательством Украины не урегулирован вопрос осуществления таможенного контроля за результатами проведенных ремонтных работ на украинских судах за пределами таможенной территории Украины.

Украинские суда, которые ремонтируются за пределами таможенной территории Украины, как правило, убывают за пределы таможенной территории Украины как суда заграничного плавания по следующим причинам:

— на момент пересечения таможенной границы Украины при отходе судна ремонт не предусматривался, такая потребность возникла у судовладельца уже за пределами таможенной территории Украины;

— таможенное оформление вывоза судна в таможенном режиме переработки с целью проведения ремонта требует при его последующем возврате на таможенную территорию Украины осуществления таможенного оформления и выплаты таможенных платежей.

Следует отметить, что механизма контроля со стороны таможенных органов за проведением ремонтных работ украинских судов за пределами таможенной территории Украины в настоящее время не существует.

В Российской Федерации такой контроль проводится.

Так, согласно приказу ГТК РФ от 25.06.2002 № 419-р «О таможенном оформлении судов торгового морепла-

вания, помещенных под таможенный режим временного вывоза (вывоза)» таможенные органы Российской Федерации производят таможенное оформление и таможенный контроль при обратном ввозе временно вывезенных как транспортные средства российских судов, которые в период нахождения под таможенным режимом временного вывоза подвергались переработке, включая ремонт всех видов и модернизацию. Таможенное оформление таких судов при обратном ввозе осуществляется в две стадии.

Таможенное оформление на первой стадии производится таможенным органом в порту прибытия на таможенную территорию Российской Федерации, на второй стадии — таможеней, в регионе деятельности которой находится лицо, на балансе которого состоит судно.

Таможенное оформление в порту прибытия производится в общем порядке как судна заграничного плавания. Дополнительно капитан судна представляет таможенному органу в порту прибытия уведомление о проведенных операциях по переработке, включая ремонт всех видов и модернизацию, с приложением копий имеющихся на борту судна документов, подтверждающих проведение операций по переработке. Форма такого уведомления устанавливается таможенным органом, оно заполняется в трех экземплярах, из них один остается в таможенном органе, второй — у капитана судна, а третий вместе с приложенными к нему копиями документов направляется в таможенный орган оформления.

Не подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению операции по техническому обслуживанию, необходимому для обеспечения сохранности и эксплуатации судна, не приведшие к увеличению стоимости судна по сравнению с его балансовой стоимостью на момент помещения под таможенный режим временного вывоза.

На второй стадии лицо, на балансе которого состоит судно, в течение 15 дней с момента захода в порт прибытия на таможенной территории Российской Федерации подает в таможенный орган оформления письменное заявление произвольной формы, содержащее сведения:

- об объеме и стоимости проведенных на судне операций по переработке;
- о балансовой стоимости судна до и после проведения операций по переработке.

К заявлению прилагаются заверенные в установленном порядке копии документов. Данное заявление рассматривается в качестве таможенной декларации, свидетельствующей о проведении на судне операций по переработке.

Если проведенные операции по переработке привели к увеличению балансовой стоимости судна (за исключением случаев осуществления ремонта, необходимого для восстановления судна после его повреждения в результате аварии или действия непреодолимой силы, имевших место за пределами таможенной территории Российской Федерации), что подтверждается соответствующими документами), то в отношении указанного судна подлежат взиманию таможенные платежи в установленном законодательством порядке.

Если проведенные операции по переработке не привели к увеличению балансовой стоимости судна, лицу, на балансе которого состоит судно, возвращают копию его заявления с письменной отметкой «Проверка проведена» и с указанием даты окончания проверки, подписью и оттиском личной номерной печати.

Ежегодно лица, на балансе которых состоят суда, представляют в таможенный орган оформления справку, отражающую балансовую стоимость судов как на начало, так и на конец указанного года, даже если в течение этого года суда не пересекали таможенную границу Российской Федерации.

При изменении балансовой стоимости судна указывается причина изменения, а также дается письменная информация о месте и дате первого после ремонта пребывания судна в порту, расположенном на таможенной территории Российской Федерации. Если судно не заходило после ремонта в порты Российской Федерации, указывается порт и дата отхода судна за пределы таможенной территории РФ.

Если судно после проведения операций по переработке не заходило в порты Российской Федерации, но лицо, на балансе которого состоит судно, отразило в указанной справке увеличение его балансовой стоимости, в таможенный орган оформления также подаются копии документов о ремонте (модернизации). Они хранятся в таможенном органе для производства таможенного оформления при первом после ремонта заходе судна в порт РФ.

Пример таможенного законодательства Российской Федерации показывает, что таможенные органы Украины также могут и должны осуществлять таможенный контроль и таможенное оформление операций по переработке украинских судов за пределами таможенной территории Украины. Единственное необходимое для этого условие — это принятие нормативных документов, которые устанавливали бы порядок осуществления такого контроля и механизм его реализации.



## Раздел 3

# Правовой режим морского пространства прибрежного государства

### 3.1. Территориальные воды Украины и их правовой режим

В соответствии со статьей 40 ТКУ таможенному контролю подлежат все товары и транспортные средства, которые перемещаются через таможенную границу Украины. Пересечение таможенной границы Украины морскими транспортными средствами происходит в момент прохода внешней границы территориальных вод Украины. Эта особенность перемещения морских транспортных средств через таможенную границу закреплена в положениях как международных нормативно-правовых актов, участницей которых является Украина, так и внутреннего законодательства страны.

В соответствии с разделом 2 части II Конвенции ООН по морскому праву 1982 года, вступившей в силу 16 ноября 1994 г. и ратифицированной Законом Украины от 03.06.1999 № 728-XIV (далее — Конвенция 1982 года), территориальными водами или территориальным морем называется полоса моря шириной не более 12 морских миль, непосредственно примыкающая к сухопутной территории или внешней границе внутренних морских вод прибрежного государства. Основная цель установления такой морской полосы состоит в обеспечении безопасности прибреж-

ного государства, его политических, экономических и иных интересов. Поэтому на территориальные воды, воздушное пространство над ними, поверхность и недра морского дна, расположенные в пределах территориальных вод, распространяется суверенитет прибрежного государства.

Территориальные воды имеют три границы:

— *внутреннюю* — исходную линию, от которой в сторону открытого моря отмеряется ширина территориальных вод данного государства (она устанавливается законодательным или другим нормативным актом прибрежного государства с учетом правил Конвенции 1982 года);

— *боковую* — линию разграничения территориальных вод двух смежных государств, которая устанавливается по соглашению между ними и, как правило, является продолжением в сторону моря их сухопутной границы; когда берега двух государств расположены друг против друга или примыкают друг к другу, эти государства, если между ними не заключено соглашение об ином, не вправе распространять свои территориальные воды за срединную линию, проведенную таким образом, что каждая ее точка является равноотстоящей от ближайших точек исходных линий, от которых отмеряется ширина территориальных вод этих государств; однако в силу исторически сложившихся правовых оснований или других особых обстоятельств допускается и иное разграничение таких вод;

— *внешнюю* — линию, отстоящую от внутренней границы на расстояние, равное ширине территориальных вод, установленной национальным законодательством данного государства с учетом требований Конвенции 1982 года.

Внешняя и боковая границы территориальных вод служат морской государственной границей прибрежного государства.

Установленные прибрежным государством исходные линии или границы, определенные на их основе, а также делимитационные линии указываются на картах такого масштаба, который приемлем для точного определения их положения. Вместо карт может составляться перечень географических координат конечных точек исходных линий

с указанием геодезических данных. Эти карты или перечни координат публикуются прибрежным государством, а их копии сдаются на хранение генеральному секретарю ООН.

Статьей 5 Закона Украины «О государственной границе Украины» установлена ширина территориальных вод Украины 12 морских миль. В отдельных случаях, предусмотренных соглашениями с соседними государствами, ширина территориальных вод может быть иной.

Отсчет ведется от линии наибольшего отлива и от прямых исходных линий. Линия внешнего предела территориальных вод является государственной границей Украины на море.

Разграничение территориальных вод с сопредельными государствами осуществляется на основании двусторонних соглашений, а при их отсутствии — в соответствии с принципами, принятыми в международной практике.

Во время мирного прохода иностранные невоенные суда должны соблюдать установленный в этих водах правовой режим и следовать обычным навигационным курсом в местах, где нет закрытых для плавания районов, объявленных в извещениях мореплавателям, или курсом, рекомендованным органами Государственной пограничной службы Украины, а также морскими коридорами или в соответствии с системами разделения движения.

Все иностранные суда, в том числе и военные корабли, находясь в территориальных водах Украины, обязаны выполнять навигационные, радиотелеграфные, портовые и другие правила, установленные для плавания и пребывания в этих водах. Они не имеют права заниматься промысловой, исследовательской и изыскательской деятельностью, за исключением случаев, когда такая деятельность осуществляется по разрешению соответствующих государственных органов или на основании международных договоров. Иностранные невоенные суда, нарушающие постановления о запрещенной деятельности, привлекаются к ответственности по законодательству Украины.

Надзор за соблюдением правового режима территориальных вод Украины возложен на органы Государствен-

ной пограничной службы Украины, которые по отношению к иностранным и украинским невоенным судам, находящимся в территориальных и внутренних морских водах, имеют право принимать установленные законодательством принудительные меры.

### 3.2. Правовой режим прилегающей зоны

За пределами своих территориальных вод, которые уже не являются таможенной территорией страны, прибрежные государства могут устанавливать прилегающую зону. Ее ширина, согласно Конвенции 1982 года, не должна превышать 24 морских миль, отмеряемых от тех же исходных линий, от которых отсчитывается ширина территориальных вод. В этой зоне прибрежные государства имеют право осуществлять контроль, необходимый для предотвращения нарушения таможенных, иммиграционных, фискальных или санитарных законов и правил, и применять наказания за их нарушение, совершенное в пределах их территории, включая территориальные воды.

Вид такого контроля в своей прилегающей зоне каждое государство устанавливает по своему усмотрению, вследствие чего в законодательных актах некоторых государств она названа по виду осуществляемого в ней контроля: таможенная, иммиграционная, фискальная (финансовая), санитарная.

Кроме упомянутых четырех видов контроля, предусмотренных конвенциями 1958 и 1982 гг., международной практике известны и другие его виды и, соответственно, названия прилегающей зоны: зона уголовной юрисдикции, морского контроля, безопасности и др. Несмотря на фактическое наличие в некоторых государствах таких зон, их установление действующими нормами международного морского права не предусмотрено и не может считаться правомерным.

Контроль осуществляется, как правило, уполномоченными на то лицами, которые находятся на борту судна, выполняющего специальную правительственную службу (по-

граничную, таможенную, санитарную и др.), или на борту военного корабля. Уполномоченные лица имеют право остановить невоенное судно, осмотреть его, проверить судовые документы, осмотреть судовые помещения и в случае подтверждения подозрений о совершенном нарушении применить предусмотренные законом меры воздействия.

Суда, плавающие в прилегающей зоне иностранного государства, не заходившие и не имеющие намерения заходить в территориальные или внутренние воды этого государства, никакому контролю с его стороны не подлежат, так как в отношении мореплавания в этой зоне действуют правовые нормы открытого моря или экономической зоны, если она установлена прибрежным государством.

Следует отметить, что в законодательстве Украины отсутствуют нормативные акты, содержащие какие-либо правила о прилегающей зоне.

### **3.3. Правовой режим исключительной экономической зоны**

В международном морском праве существует еще одно понятие, определяющее правовой статус морского пространства прибрежного государства. Это исключительная экономическая зона — район, находящийся за пределами территориального моря и прилегающий к нему, ширина которого не должна превышать 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря. Исключительная экономическая зона не находится под суверенитетом прибрежного государства, и на нее не распространяется его территориальное верховенство. В исключительной экономической зоне прибрежное государство осуществляет суверенные права в целях разведки, разработки, сохранения природных ресурсов — как живых, так и неживых, находящихся на дне, в его недрах и в покрывающих водах, а также в целях управления этими ресурсами; суверенные права в отношении других видов деятельности, направленной на экономическую разведку и разработку зоны; юрисдик-

цию в отношении искусственных островов, установок и сооружений, морских научных исследований, сохранения морской среды и другие права и обязанности, предусмотренные Конвенцией 1982 года.

Прибрежное государство в целях реализации своих суверенных прав в отношении исключительной экономической зоны может принимать законы и правила. За нарушение этих законов и правил могут применяться меры наказания, включая разбирательство, инспекцию, арест и судебное преследование.

В соответствии со статьей 31 Закона Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне» охрана суверенных прав Украины в исключительной (морской) экономической зоне осуществляется органами Государственной пограничной службы Украины, органами рыбоохраны центрального органа государственной исполнительной власти по вопросам рыбного хозяйства и центральным органом государственной исполнительной власти по вопросам охраны окружающей природной среды. Порядок осуществления этими органами деятельности по охране и контролю за соблюдением законодательства Украины в отношении ее прав в морской экономической зоне утвержден ПКМУ от 12.06.1996 № 642 «Об утверждении Положения о порядке охраны суверенных прав Украины в ее исключительной (морской) экономической зоне».

### **3.4. Юрисдикция прибрежного государства на борту иностранного судна**

В соответствии с нормами международного права государство обладает исключительной юрисдикцией над судами своего флага в открытом море. Правило об исключительной юрисдикции над своими судами предполагает, что все государства будут осуществлять административную власть и технический контроль над судами своего флага, возбуждать преследование в отношении виновников столкновения или какого-либо инцидента, влекущего за собой уголовную

и дисциплинарную ответственность, только перед судебными и административными властями государства флага.

Однако осуществление торгового мореплавания связано с постоянным заходом иностранных судов в территориальные воды других государств.

Если учитывать особенности перемещения судов через морскую таможенную границу, возникает закономерный вопрос о правовом статусе иностранного судна и пределах юрисдикции государства страны его пребывания в период:

— с момента захода судна в территориальные воды страны и до прибытия в пункт пропуска и начала прохождения таможенного контроля;

— с момента окончания таможенного оформления судна при отходе и до фактического пересечения судном таможенной границы государства;

— с момента захода судна в территориальные воды государства и до его выхода за их пределы в случаях, если судно не заходит в порты и внутренние воды государства.

Данные правила пребывания судов в пределах территориальных вод иностранного государства установлены Конвенцией 1982 года.

В соответствии с положениями Конвенции 1982 года иностранные невоенные суда, пребывающие в территориальных или внутренних водах иностранного государства, не обладают иммунитетом от его юрисдикции. Тем не менее их правовое положение во время пребывания на таможенной территории иностранного государства имеет ряд особенностей.

Согласно Конвенции 1982 года юрисдикция прибрежного государства на борту иностранного судна, проходящего через территориальные воды, как правило, не осуществляется. Однако из этого правила имеются исключения.

Уголовная юрисдикция на борту проходящего через территориальные воды иностранного судна может осуществляться только в случаях, если на судне совершено преступление, последствия которого распространяются на прибрежное государство, или если в результате преступления нарушилось спокойствие в стране или добрый

порядок в ее территориальных водах, а также если это необходимо для пресечения незаконной торговли наркотическими или психотропными веществами.

Таким образом, после захода судна в территориальные воды Украины, до проведения его таможенного контроля в пункте пропуска через таможенную границу, в случае совершения находящимися на судне лицами действий, направленных на перемещение на таможенную территорию Украины товаров путем выгрузки с судна в море или передачи на другие плавучие средства или иными способами, виновные в их совершении лица должны привлекаться к ответственности, предусмотренной таможенным законодательством Украины.

В соответствии с положениями Конвенции 1982 года прибрежное государство может вмешаться в происшествие, случившееся на борту судна, если об этом просит его капитан, дипломатический агент или консульское должностное лицо государства флага судна.

Решая вопрос об оценке последствий вмешательства в происшествие на иностранном судне и о том, осуществлять свою юрисдикцию или нет, власти прибрежного государства должны учитывать интересы судоходства.

Если судно проходит через территориальные воды после выхода из внутренних вод, то независимо от перечисленных условий юрисдикция прибрежного государства существенно расширяется. По отношению к такому судну прибрежное государство может принимать любые меры, разрешаемые его законами.

Если же преступление совершено до входа в территориальные воды или если, следуя из иностранного порта, судно ограничивается лишь проходом через территориальные воды, не заходя во внутренние воды, прибрежное государство не вправе осуществлять на нем свою юрисдикцию. Однако это правило не распространяется на предусмотренные Конвенцией 1982 года случаи, связанные с нанесением судном серьезного ущерба морской среде, а также с нарушением законов и правил прибрежного государства, относящихся к режиму его экономической зоны.



Конвенцией предусмотрено, что гражданская юрисдикция на борту проходящего через территориальные воды иностранного судна не осуществляется. Прибрежное государство не должно останавливать такое судно и изменять его курс в целях осуществления своей гражданской юрисдикции. Оно может применять меры взыскания или арест по любому гражданскому делу лишь по обязательствам или в силу ответственности, принятой или навлекенной на себя таким судном во время прохода или для прохода через территориальные воды (например, если во время прохода им были повреждены знаки навигационной обстановки, подводные кабели или трубопроводы, порваны рыболовные сети и т. п.).

Такие ограничения гражданской юрисдикции не затрагивают права прибрежного государства применять меры взыскания или арест судна, если оно находится на стоянке в территориальных или внутренних водах или проходит через них после выхода из порта.

Конвенцией 1982 года также определен правовой статус невоенных судов, находящихся в открытом море. В случае столкновения или какого-либо другого навигационного инцидента с судном в открытом море, влекущего за собой уголовную или дисциплинарную ответственность капитана или какого-либо другого лица, служащего на судне, уголовное или дисциплинарное преследование против этого лица может быть возбуждено только перед судебными или административными властями государства флага или того государства, гражданином которого это лицо является.

В области дисциплинарной ответственности только государство, которое выдало диплом судоводителя, или свидетельство о квалификации, или разрешение, может после должной процедуры отобрать эти документы, даже в том случае, если их владелец не является гражданином государства, их выдавшего.

Ни арест, ни задержание судна не могут быть произведены даже в качестве меры расследования по распоряжению каких-либо властей, кроме властей государства флага.

Основания, которые могут стать причиной для задержания (ареста) судна как в территориальном море, так и за его пределами, изложены в разделе 8 — «Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей».

## 3.5. Право мирного прохода судов

В соответствии с Конвенцией 1982 года за судами всех государств — как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю — признается право мирного прохода через иностранные территориальные воды. Однако любое проходящее судно обязано выполнять определенные условия, предусмотренные Конвенцией 1982 года.

Под проходом понимается плавание через территориальные воды без захода во внутренние воды, на рейды или в порты прибрежного государства или для входа в эти морские пространства или выхода из них в открытое море. Проход должен быть непрерывным и быстрым. Однако он включает остановку и стоянку, если они связаны с обычным плаванием, либо необходимы вследствие непреодолимой силы или бедствия, либо осуществляются в целях оказания помощи лицам, судам или летательным аппаратам, находящимся в опасности или терпящим бедствие.

Таким образом, мирный проход — это фактическое пересечение таможенной границы Украины иностранным морским транспортным средством. По своей сути такой проход является транзитным. В связи с этим может возникнуть вопрос: нужно ли проводить таможенное оформление судна?

Согласно статье 40 ТКУ таможенному контролю подлежат все товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу Украины. Согласно статье 95 ТКУ перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу Украины осуществляется через пункты пропуска на таможенной границе Украины. Проведение таможенными органами таможенных процедур при перевозках морским (речным) транспортом предусмотрено на территории морских и речных портов, а также в ак-

ватории портов, открытых для международных перевозок (статья 121 ТКУ). Таможенный контроль морских (речных) судов, осуществляющих мирный проход, не может быть проведен, так как они не заходят на рейды или в порты Украины, где в соответствии с требованиями таможенного законодательства должны осуществляться таможенные процедуры.

Согласно статье 200 ТКУ под транзитом понимается таможенный режим, в соответствии с которым товары и транспортные средства перемещаются под таможенным контролем между двумя таможенными органами или в пределах зоны деятельности одного таможенного органа. Отсутствие таможенного контроля за мирным проходом судов не дает таможенным органам правовых оснований для проведения их таможенного оформления, целью которого, согласно статье 70 ТКУ, является засвидетельствование сведений, полученных во время проведения таможенного контроля.

Осуществление контроля за мирным проходом военных кораблей и невоенных судов возложено в соответствии с законами Украины «О государственной границе Украины» и «О Государственной пограничной службе Украины» на Государственную пограничную службу Украины.

Проход считается мирным, если в результате его не нарушаются мир, добрый порядок в территориальных водах или безопасность прибрежного государства и если он совершается в соответствии с положениями Конвенции 1982 года и другими нормами международного права.

В Конвенции 1982 года, в отличие от Женевской конвенции о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года, жестко регламентированы действия судов, осуществляющих мирный проход, и приведен подробный перечень тех действий, которые дают основание отнести их к числу нарушающих мер. Такими действиями считаются: угроза силой или ее применение против суверенитета, территориальной целостности или политической независимости прибрежного государства в нарушение принципов международного права, воплощенных в Уставе ООН;

маневры или учения с оружием любого вида; сбор информации в ущерб обороне или безопасности прибрежного государства; пропаганда в целях посягательства на оборону или безопасность прибрежного государства; подъем в воздух, посадка и принятие на борт летательных аппаратов или военного устройства; *погрузка или выгрузка товара или валюты, посадка или высадка любого лица вопреки таможенным, фискальным, иммиграционным или санитарным правилам прибрежного государства*; преднамеренное и серьезное загрязнение окружающей среды; промысловая, исследовательская или гидрографическая деятельность; создание помех функционированию систем связи или других сооружений и установок прибрежного государства; любая другая деятельность, не имеющая прямого отношения к проходу (например, спасательные и судоподъемные работы).

Прибрежное государство может издавать законы и правила относительно судоходства и транспорта в своих территориальных водах. Эти правовые акты издаются в целях: обеспечения безопасности судоходства и регулирования движения судов; защиты навигационных средств и оборудования, а также сооружений и установок другого предназначения; защиты подводных кабелей и трубопроводов; сохранения живых ресурсов моря и предотвращения нарушения рыболовных правил; сохранения окружающей среды, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем ее загрязнения; *предотвращения нарушения таможенных, иммиграционных, фискальных или санитарных законов и правил*; регулирования научных исследований и гидрографических съемок. Однако прибрежное государство не вправе издавать законы и правила, относящиеся к проектированию, конструкции и оборудованию иностранных судов, а также к комплектованию их экипажей, если при этом не вводятся в действие общепринятые нормы и стандарты.

Изданные государством законы и правила, относящиеся к мирному проходу в его территориальных водах, надлежащим образом доводятся до всеобщего сведения.

Статьей 13 Закона Украины «О государственной границе Украины» иностранные невоенные суда, осуществляя мирный проход, должны направляться обычным навигационным курсом или курсом, рекомендованным компетентными органами Украины, а также морскими коридорами или согласно схемам разделения движения. Морские коридоры и схемы разделения движения указываются на морских картах, которые публикуются в установленном порядке.

Иностранные суда обязаны их соблюдать, а также выполнять общепринятые международные правила, касающиеся предотвращения столкновений судов в море. В случае необходимости и с учетом безопасности судоходства прибрежное государство в определенных районах своих территориальных вод может устанавливать морские коридоры или системы разделения движения судов, обозначая их на морских картах, которые должным образом публикуются. При введении в действие таких коридоров и систем разделения движения принимаются во внимание рекомендации компетентных международных организаций (Международной морской организации — ИМО), пути, обычно используемые для международного судоходства, особые характеристики конкретных судов и путей и интенсивность судоходства.

Прибрежному государству предоставлено право требовать от иностранных танкеров, судов с ядерной энергетической установкой и судов, перевозящих ядерные материалы, а также опасные или ядовитые вещества или материалы, строго следовать установленными морскими коридорами. Перечисленным судам вменено в обязанность иметь на борту надлежащие документы, характеризующие степень безопасности судна, и соблюдать особые меры предосторожности, установленные для таких судов международными соглашениями.

Прибрежное государство обязано принимать все необходимые меры для обеспечения безопасности мирного прохода (например, объявлять для всеобщего сведения обо всех известных ему опасностях для судоходства).

Иностранные суда не могут облагаться какими-либо сборами за проход, за исключением сборов и платы за фактически оказанные данному судну услуги (лоцманские и т. п.). Такие сборы должны взиматься без дискриминации.

Прибрежное государство не вправе препятствовать мирному проходу иностранных судов, если они не нарушают международных и национальных правил и законов, изданных прибрежным государством в соответствии с Конвенцией 1982 года. В частности, оно не должно предъявлять к ним требования, которые сводятся к лишению или нарушению права мирного прохода, а также не должно допускать по форме или по существу какую-либо дискриминацию в отношении судов той или иной национальной принадлежности, перевозящих грузы в любое государство, из него или от его имени. Это правило не препятствует заключению государствами специальных соглашений об отдельных изъятиях из установленного их законами режима территориальных вод. Такими соглашениями другим государствам может предоставляться, например, право на морские промыслы в территориальных водах, на проведение морских научных исследований, спасательных работ в отношении своих судов и т. д.

Не препятствуя мирному проходу, прибрежное государство может принимать меры, необходимые для обеспечения своей безопасности и тех интересов, которые оно вправе защищать. Так, оно может принимать меры, необходимые для недопущения прохода, не являющегося мирным, а также для предупреждения каких-либо нарушений тех условий, в соответствии с которыми иностранные суда допускаются в его внутренние воды и порты. Кроме того, оно может без какой-либо дискриминации временно приостанавливать в определенных районах своих территориальных вод осуществление права мирного прохода, если это существенно важно для охраны его безопасности, в том числе для проведения учений с использованием оружия. Для этого тот или иной район может быть объявлен запретным для плавания. Запрет вступает в силу

только после должного его опубликования. Однако в проливах, которые хотя и перекрыты территориальными водами какого-либо прибрежного государства, но используются для международного судоходства, приостановление прохода не допускается.

Заход в запретный для плавания район иностранных судов может расцениваться прибрежным государством как посягательство на его безопасность и грубое нарушение морского пограничного режима.

Особое место среди запретных для плавания районов занимают районы, установленные вблизи военно-морских баз и крепостей (крепостные зоны). Плавание иностранных судов, в том числе военных кораблей, а также полеты летательных аппаратов в таких районах строго регламентируются. Вход и выход из них сопряжены с обязательным получением предварительного разрешения прибрежного государства. Об установлении запретных районов вблизи военно-морских баз и крепостей, как и о правилах плавания в них, государства обязаны объявлять для всеобщего сведения.

Кроме запретных для плавания районов прибрежные государства могут объявлять отдельные участки своих территориальных вод опасными для плавания. К ним обычно относятся те участки, где во время войны выставлялись мины (опасные и бывшие опасные из-за мин районы), имеются взрывоопасные предметы или подводные препятствия, а также районы, предназначенные для свалки грунта, боезапаса и т. д. В некоторых случаях на подходах к таким районам выставляются суда или стационарные ограждения, предупреждающие об опасности, однако меры наказания к нарушителям режима опасных для плавания районов не применяются. Плавание в таких районах не запрещается, но прибрежное государство не несет ответственности за возможные последствия.

За нарушение законов и правил, относящихся к мирному проходу, иностранное невоенное судно в случаях, предусмотренных законами прибрежного государства, может быть задержано и даже конфисковано, а его капитан и другие виновные лица — привлечены к ответственности.

# Организация работы в морских пунктах пропуска

Особенностью работы таможенных органов, осуществляющих таможенный контроль и таможенное оформление товаров и транспортных средств в морских пунктах пропуска, является их постоянное взаимодействие с администрацией морских портов, на территории которых они расположены или которые находятся в зоне их деятельности.

Морской порт — многофункциональное предприятие, отдельные подразделения которого в силу специфики своей деятельности непосредственно связаны с работой таможенных органов. Помимо них на территории порта постоянно осуществляют хозяйственные операции субъекты предпринимательской деятельности, непосредственно взаимодействующие с таможенными органами. В первую очередь это агентские предприятия, транспортно-экспедиционные, шипчандлерские и т. п.

В данном разделе рассматриваются функции, выполняемые морским портом и его подразделениями, а также субъектами предпринимательской деятельности, работающими на его территории, которые в той или иной степени связаны с организацией работы таможенных органов при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств.

## 4.1. Морской порт

Морской порт является государственным транспортным предприятием, предназначенным для обслуживания судов, пассажиров и грузов на отведенной ему территории



и акватории, а также для перевозки грузов и пассажиров на судах, которые принадлежат порту (статья 73 КТМУ).

Перечень морских портов Украины, открытых для захода иностранных судов, устанавливается Кабинетом министров Украины и объявляется в извещениях мореплавателям.

На территории порта могут действовать предприятия и организации всех форм собственности, целью и видом деятельности которых является обслуживание судов, пассажиров и грузов.

Морской порт не имеет права препятствовать деятельности этих предприятий и организаций на территории порта, а также вмешиваться в их хозяйственную деятельность, за исключением случаев, предусмотренных законодательством Украины, учредительными документами этих предприятий и организаций.

На территории Украины существуют торговые, рыбные и прочие специализированные морские порты.

Для обеспечения безопасности мореплавания на морские порты возложено исполнение предусмотренных законодательством функций. К ним, в числе прочих, относятся следующие функции, с которыми сталкиваются в своей работе таможенные органы:

— обеспечение безопасного движения в портовых водах, безопасной стоянки и обработки судов;

— применение эффективных мер для принятия с судов загрязненных и сточных вод (для нефтеперегрузочных портов — также вод, которые содержат нефть), мусора и других веществ, вредных для окружающей природной среды и здоровья человека, а также уменьшение объемов производственных, бытовых и других отходов, их обезвреживание, переработка, безопасное складирование или захоронение.

Морской порт в соответствии со статьей 76 КТМУ осуществляет хозяйственную деятельность. При этом он должен обеспечивать:

— погрузку, разгрузку и обслуживание судов в порядке очередности их прихода в порт (линейные суда обслужи-

живаются в соответствии с объявленным расписанием линий, аварийные суда обслуживаются вне очереди);

— перегрузку грузов с других видов транспорта на судно и в обратном порядке, проведение складских операций с грузами;

— обслуживание пассажиров морского транспорта, перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты.

Руководителем порта является начальник порта. КТМУ определены его полномочия, направленные на обеспечение работы порта. Начальник морского порта издает обязательные постановления, которые регулируют вопросы безопасности движения, охраны грузов, имущества порта и общественного порядка, проведения санитарных и противопожарных мероприятий в порту, охраны окружающей природной среды. Кроме того, он определяет порядок захода судов в морские порты и выхода из них, издает свод обычаев порта, а также распоряжения о задержке судов и грузов в установленных законодательством случаях, обеспечивает безопасность движения в портовых водах, безопасную стоянку и обработку судов.

Начальник морского торгового порта по согласованию с начальниками рыбных, речных портов и администрацией судоремонтных предприятий, имеющих акватории, сопредельные с акваторией морского торгового порта, устанавливает порядок движения судов в портах и на подходах к ним.

В морских портах, имеющих акватории, сопредельные с военными портами, порядок захода и выхода судов устанавливает руководство военного порта по согласованию с начальниками морских портов.

Государственный надзор за мореплаванием в порту осуществляет капитан морского торгового (морского рыбного) порта, который возглавляет инспекцию государственного портового надзора. В морских портах капитан порта и инспекция государственного портового надзора, которую он возглавляет, входят в состав порта.

В морских торговых и рыбных портах, имеющих сопредельные акватории с другими морскими специализированными или речными портами, создается единая для со-

предельных портов инспекция государственного портового надзора во главе с капитаном морского торгового порта.

В функции капитанов морских портов в числе прочего входит:

— надзор за соблюдением действующего законодательства и правил мореплавания, а также международных договоров Украины в области мореплавания;

— регистрация судов в Государственном судовом реестре Украины, Судовой книге Украины и выдача судовых документов;

— надзор за соблюдением требований относительно порядка захода судов в порт и выхода из порта;

— оформление прихода судов в порт и выхода из порта;

— руководство лоцманской службой и службой регулирования движения судов, надзор и контроль за ними.

В районах интенсивного судоходства могут создаваться службы регулирования движения судов, которые осуществляют их радиолокационное обслуживание.

Под радиолокационным обслуживанием имеется в виду контроль за безопасностью судоходства, регулирование движения судов, радиолокационная проводка, предоставление помощи судам во время аварийно-спасательных операций, информирование о движении судов, состоянии средств навигационного оборудования, гидрометеорологических условиях и других факторах, влияющих на безопасность плавания.

Перечень услуг, предоставляемых конкретной службой регулирования движения судов, степень обязательности отдельных видов радиолокационного обслуживания сообщаются в обязательном постановлении начальника морского порта, лоциях и извещениях мореплавателям.

## 4.2. Портовое буксирование

Как было указано выше, одной из функций порта является обеспечение безопасности плавания в портовых водах. С этой целью начальником порта может быть установлено обязательное использование буксиров для входа, выхода и перемещения в акватории порта судов, выполнения

ими маневров, швартовых и других операций. Если портовое буксирование не является обязательным, выполнение вышеназванных операций может также осуществляться по просьбе капитана судна.

Портовое буксирование осуществляется на основании договора, который может быть заключен и в устной форме.

### 4.3. Межпортовое буксирование

В практике торгового мореплавания встречаются случаи, когда необходимо произвести перемещение несамоходного судна (плавучего объекта) из одного порта в другой.

Такая операция может быть произведена по *договору межпортового буксирования*. В соответствии с данным договором владелец одного судна (буксира) обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или другой плавучий объект из одного порта (пункта) в другой порт (пункт).

Договор межпортового буксирования заключается в письменной форме. Договор должен содержать условия о портах (пунктах) отправления и назначения, о времени буксирования, о правах и обязанностях сторон, об ответственности за нарушение договора, о тех особенностях объектов буксирования, которые могут влиять на его безопасность, о других обстоятельствах, которые стороны считают необходимым оговорить отдельно (статья 233 КТМУ).

Следует обратить внимание, что судно, которое необходимо буксировать, должно получить разрешение-свидетельство о технической пригодности судна к разовому переходу. Форма такого свидетельства была доведена до таможенных органов письмом ГТСУ от 06.02.2002 № 09/81.

Согласно КТМУ буксирование между портами Украины может осуществляться исключительно судами под флагом Украины.

Управление межпортовым буксированием осуществляется капитаном буксирующего судна. Его капитан не имеет права вмешиваться во внутрисудовую жизнь буксируемого судна (объекта).

В случае вывоза с таможенной территории Украины судна (плавучего объекта), которое подлежит буксировке

и оформлено в таможенных органах как товар, иногда возникает вопрос о представлении таможенному органу товаротранспортного документа судном-буксировщиком.

КТМУ предусмотрена возможность выдачи коносамента на груз, который при перевозке находится не на борту судна (см. абзац 13 статьи 138 КТМУ). Одной из функций коносамента, как указано в статье 134 КТМУ, является подтверждение наличия и содержания договора морской перевозки. В этой же статье оговорена возможность подтверждения договора перевозки и другими письменными доказательствами, к которым может быть отнесен договор межпортового буксирования. Статьей 233 КТМУ установлены существенные условия договора межпортового буксирования, отличающиеся по своему объему и содержанию от условий, предусмотренных в коносаменте согласно статье 138 КТМУ. Таким образом, договор межпортового буксирования является разновидностью договора морской перевозки, отличного от коносамента, однако он не заменяет двух других функций, присущих коносаменту. Заключение договора межпортового буксирования не подтверждает факта принятия груза к перевозке и не содержит информации о том, кто и как может требовать выдачи груза в порту назначения. Статья 233 КТМУ предоставляет договаривающимся сторонам право оговорить любые условия, которые они считают необходимыми. Такие условия могут касаться также формы и содержания товаросопроводительных документов (это может быть как коносамент, так и другой документ, предусмотренный договором межпортового буксирования).

#### 4.4. Лоцманская служба

Правовые основы функционирования в портах Украины лоцманской службы изложены в КТМУ. Согласно статье 92 КТМУ в целях обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения аварийных морских событий, защиты окружающей природной среды и человеческой жизни в территориальных водах, на подходах к морским портам, в акваториях портов, между портами, на фарватерах

и каналах, а также в других районах, затрудненных для плавания, законодательством Украины устанавливаются районы лоцманской проводки, в которых всем судам, независимо от их флага и формы собственности, предоставляются лоцманские услуги.

Лоцманские услуги предоставляются исключительно государственными морскими лоцманами Украины. Государственными морскими лоцманами могут быть только граждане Украины.

Лоцманская служба порта подчинена капитану порта.

Приказом Министерства транспорта и связи Украины от 15.04.2004 № 312 «Об обеспечении лоцманской проводки и регулирования движения судов в территориальных, внутренних водах и на внутренних водных путях Украины» функции по обеспечению лоцманской проводки и регулирования движения судов на судоходных путях в территориальных водах, на фарватерах, каналах, в акваториях, подходных каналах, внутренних и внешних рейдах портов и терминалов всех форм собственности возложены на государственное предприятие «Дельта-лоцман».

Во исполнение требований статьи 93 КТМУ приказом Министерства транспорта Украины от 11.09.2000 № 498 «Об утверждении Положения о государственной морской лоцманской службе» было утверждено Положение о государственной морской лоцманской службе.

Данным Положением предусмотрены следующие виды лоцманских услуг:

— линейные (межпортовые) лоцманские услуги (предоставляются на судоходных путях в территориальных водах, на фарватерах, каналах, в открытом море);

— портовые лоцманские услуги (предоставляются в акваториях, подходных каналах, на внутренних и внешних рейдах).

Лоцманские услуги подразделяются на обязательную и необязательную лоцманскую проводку.

Районы обязательной лоцманской проводки, а также категории судов, которые освобождаются от обязательной лоцманской проводки, устанавливаются центральным ор-

ганом власти в сфере транспорта Украины по согласованию с другими заинтересованными центральными органами исполнительной власти.

В районах обязательной лоцманской проводки капитан судна не имеет права осуществлять плавание без лоцмана, за исключением случаев, когда судно принадлежит к категории судов, которые освобождаются от обязательной лоцманской проводки.

К примеру, капитаном Севастопольского морского порта от обязательной лоцманской проводки освобождены:

- корабли и суда Военно-морских сил Вооруженных Сил Украины;
- корабли и суда Черноморского флота Российской Федерации;
- корабли и суда Государственной пограничной службы Украины;
- гидрографические суда Украины, базирующиеся в Севастополе.

Районы необязательной лоцманской проводки определяются по поручению центрального органа власти в сфере транспорта Украины Госфлотинспекцией Украины и капитанами портов.

Капитан морского порта или Госфлотинспекция Украины по поручению центрального органа власти в сфере транспорта Украины могут устанавливать обязательную лоцманскую проводку в районах, где она не является обязательной, в следующих случаях:

- если суда или их грузы представляют угрозу окружающей природной среде (категории таких судов доводятся до всеобщего сведения в обязательных постановлениях морских портов, лоциях и извещениях мореплавателям);
- если суда имеют серьезные повреждения корпуса, механизмов или оборудования, которые могут существенным образом повлиять на безопасность мореплавания в районе (в этом случае капитану судна вручается нотис о том, что его судно должно следовать с лоцманской проводкой).

Госфлотинспекцией Украины и капитанами портов в районах обязательной лоцманской проводки определя-

ется время проводки судов (круглые сутки, в светлое время суток, с полной водой и т. п.).

В районах северо-западной части Черного моря, Бугско-Днепровско-Лиманском и Херсонском морском каналах, Азовском море, Керчь-Еникальском канале и дельте реки Дунай линейная лоцманская проводка устанавливается в правилах плавания, которые утверждаются центральным органом власти в сфере транспорта Украины.

Государственный морской лоцман направляется на судно лоцманской организацией на основании заявки капитана судна и/или морского агента, уполномоченного судовладельцем.

Вместе с лоцманом на судно может быть направлен лоцманский стажер.

На судне, которое прибыло к месту приема лоцмана, должен быть поднят сигнальный флаг Международного свода сигналов «Мне нужен лоцман», а с момента прибытия лоцмана и до его снятия с судна — «У меня на борту лоцман».

В случае непогоды, когда невозможно высадить лоцмана с лоцманского судна на судно, идущее с моря, по согласованию с капитаном последнего лоцман может осуществить проводку способом лидирования до места, где можно будет безопасно принять лоцмана на борт судна.

Способ лидирования, по согласованию с капитаном судна, может быть применен и при выходе судна из порта.

В период пребывания лоцмана и лоцманского стажера на судне капитан судна обязан бесплатно предоставить им отдельное помещение и питание.

Если судно не прибыло к месту приема лоцмана в указанное в заявке капитаном и/или морским агентом время, лоцман, направленный на это судно, может быть направлен на другое судно. Опоздавшему судно лоцман предоставляется в порядке очередности.

В случае возникновения чрезвычайных обстоятельств, которые угрожают жизни и здоровью экипажа и/или пассажиров судна, безопасности судна, береговым сооружениям, и/или при возникновении опасности для окружа-



ющей природной среды заявка на лоцманскую проводку принимается немедленно и лоцман направляется на судно при первой возможности.

Предоставление лоцманских услуг производится на основании договора между капитаном судна или морским агентом, которые выступают от лица судовладельца, и лоцманской организацией, которая предоставляет эти услуги.

Подтверждением факта предоставления лоцманских услуг является лоцманская квитанция, заполненная и подписанная капитаном судна.

В квитанцию капитан судна вносит такие сведения: наименование судна, флаг государства, под которым плавает судно, осадка, длина, ширина, чистая вместимость, а также место и время приема лоцмана и др.

Лоцман, прибывший на судно, обязан предъявить капитану судна удостоверение государственного морского лоцмана Украины и вручить лоцманскую квитанцию. Капитан судна не имеет права брать на судно в качестве лоцмана лицо, которое не имеет удостоверения государственного морского лоцмана Украины.

Следует учитывать, что место приема и оставления судна лоцманом в море может быть изменено в связи с погодными условиями или по другим причинам, о чем капитан судна должен быть извещен заранее.

Лоцман не имеет права без согласия капитана оставить судно раньше, чем поставит его на якорь в безопасном месте, пришвартует, выведет в море или будет заменен другим лоцманом.

Присутствие лоцмана на судне и выполнение им своих обязанностей не снимает с капитана ответственности за управление судном.

В КТМУ сказано, что если капитан действует вопреки рекомендациям лоцмана, то последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от продолжения проводки судна. Государственный морской лоцман должен потребовать, чтобы об этом была сделана запись в лоцманской квитанции. Однако и после отказа от проводки судна лоцман обязан оставаться на капитанском мостике, и если

капитану судна потребуются сведения, необходимые для безопасного плавания, он обязан их предоставить.

На требование капитана продолжить лоцманскую проводку судна лоцман обязан ее продолжить.

Если у капитана судна возникли сомнения относительно правильности рекомендаций государственного морского лоцмана, он имеет право отказаться от его услуг. При этом в районе, где лоцманская проводка является обязательной, капитан, если это возможно, останавливает движение судна до прибытия другого лоцмана.

Помимо осуществления лоцманской проводки в обязанности лоцмана также входит:

- сообщать обо всех аварийных событиях с проводимыми или другими судами;
- наблюдать за тем, чтобы проводимые суда придерживались санитарных правил, правил предупреждения загрязнения;
- выполнять все требования законодательства об охране государственной границы в части, которая касается лоцмана.

Лоцман должен сообщить капитану порта и/или в Госфлотинспекцию Украины о любом выявленном им нарушении, связанном с проводимым судном или его экипажем.

При исполнении служебных обязанностей лоцманы должны носить установленную для них форму одежды.

Приказом Министерства транспорта Украины от 14.01.2002 № 11 было утверждено Положение о государственных речных лоцманах Украины. Они, согласно положению, при необходимости осуществляют лоцманскую проводку всех судов (независимо от флага, под которым плавает судно, и формы собственности судна), с учетом требований нормативных документов и с целью обеспечения безопасности судоходства на речных внутренних водных путях Украины, включая акватории речных портов, в том числе устьевых, и на подходах к ним.

Следует обратить внимание, что в обязанности речного лоцмана во время выполнения им своих функций в соответствии с подпунктом 5.5 Положения входит также

информирование капитана судна о требованиях пограничного и таможенного контроля.

Во исполнение положений Международной конвенции по охране человеческой жизни на море (Лондон, 1974), резолюции ИМО А.857 (20) «Руководство для служб движения судов» от 27.11.1997, КТМУ, приказом Министерства транспорта Украины от 28.05.2001 № 341 было утверждено Положение о лоцмане-операторе службы регулирования движения судов, существенно расширившее полномочия лоцманской службы.

В соответствии с этим положением лоцман-оператор осуществляет следующие функции:

- проводит сбор, регистрацию, обработку, обобщение информации о гидрометеорологических условиях, о состоянии судоходных путей, включая гидрологическую, гидрографическую информацию, а также информацию о состоянии работы средств навигационного оборудования, состоянии движения судов в зоне его действия, наличии транспортных судов и операций, которые могут препятствовать нормальному движению других судов;
- организует движение судов;
- выявляет суда, которые находятся на подходе к зоне его действия, устанавливает с ними связь, идентифицирует их и получает необходимые данные о каждом судне;
- передает навигационные предупреждения;
- обеспечивает соблюдение судами правил плавания;
- передает судам рекомендации относительно предотвращения опасных ситуаций, а также указания относительно порядка движения, скорости, маршрута плавания и места постановки на якорь и контролирует их выполнение;
- предоставляет судам навигационную помощь;
- взаимодействует с сопредельными лоцманами-операторами, лоцманскими, буксирными, аварийно-спасательными и другими службами, которые оказывают содействие судоходству;
- содействует аварийно-спасательным, буксирным, дноуглубительным и другим специальным работам в зоне его действия;

— содействует установлению связи между судами, береговыми организациями и службами по вопросам, связанным с обеспечением безопасности движения судов.

Таким образом, лоцманы и лоцманы-операторы осуществляют широкий круг операций, в том числе связанных с оказанием услуг судам заграничного плавания, обладают достаточной информацией о передвижении и местонахождении судов.

Вопросы осуществления таможенного контроля за лоцманскими судами и лоцманами нашли свое отражение в инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями).

Подпунктом 4.4 данной инструкции предусмотрено, что суда лоцманской службы порта, которые обеспечивают проводку судов к месту осуществления таможенного контроля и таможенного оформления, подлежат таможенному контролю по требованию таможенного органа.

Агентская организация (морской агент) или администрация порта обязаны организовать заблаговременное (не менее чем за час) информирование таможенного органа о запланированных перемещениях таких судов и по требованию таможенного органа обеспечить прохождение ими таможенного контроля.

Места швартовки судов лоцманской службы порта согласовываются с таможенным органом. Проведя судно к причалу порта или другому месту стоянки, лоцман имеет право покинуть его только после прохождения таможенного контроля.

Лица, которые находятся на борту таких судов, по требованию таможенного органа должны осуществлять декларирование товаров в установленном порядке.

Анализ нормативно-правовой базы, которая регламентирует порядок организации и функционирования государственной лоцманской службы, позволяет сделать следующие выводы:

— государственный лоцман Украины первым, до проведения пограничного и таможенного контроля, поднимается на борт судна заграничного плавания, следующего

в Украину, и последним, уже после проведения таможенного и пограничного контроля, покидает борт судна, которое убывает за пределы Украины;

— специфика исполнения служебных обязанностей требует от государственного лоцмана Украины неукоснительного соблюдения таможенного законодательства Украины. Однако правовое положение государственного лоцмана Украины, закрепленное в КТМУ и ведомственных нормативно-правовых актах Минтранса, не возлагает на него таких обязанностей. Так, приказом Министерства транспорта Украины от 11.09.2000 № 498, в соответствии с которым оказываются лоцманские услуги в морских портах Украины, на государственного лоцмана возложены только обязанности по соблюдению требований законодательства об охране государственной границы. В соответствии с приказом Министерства транспорта Украины от 14.01.2002 № 11 в обязанности речного лоцмана входит не соблюдение таможенного законодательства Украины, а только информирование капитана судна о требованиях пограничного и таможенного контроля.

Инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), предусмотрено проведение по требованию таможенного органа таможенного контроля лоцманских судов и лиц, находящихся на борту таких судов. Однако данная инструкция является ведомственным нормативным актом, ее положения не согласованы с центральным органом исполнительной власти в сфере транспорта, которому подчиняется государственная лоцманская служба. Кроме того, в инструкции не отражен порядок действий таможенного органа по осуществлению таможенного контроля за лоцманской службой во время вывода ею судна заграничного плавания при его убытии за пределы таможенной территории Украины.

Взаимодействие таможенных органов с другими государственными органами в пунктах пропуска через государственную границу Украины осуществляется на основании действующего законодательства и изданных в его исполнение совместных нормативных документов. На се-

годняшний день документа, который бы установил порядок взаимодействия государственных лоцманских служб и таможенных органов на уровне органов центральной государственной исполнительной власти, не существует.

Порядком, утвержденным ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, таможенным органам было предписано утвердить технологические схемы взаимодействия с другими контролирующими органами. К ним в числе прочего отнесено осуществление таможенного контроля за транспортными средствами лоцманской и других служб порта. Совместные нормативные акты таможенных органов и порта (поскольку в соответствии с КТМУ морская государственная лоцманская служба входит в состав морского порта), как правило, не содержат норм, отражающих специфику взаимодействия таможенных органов и лоцманских служб. Так, в ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 изложены требования по установлению взаимодействия таможенных органов с портом при проведении контроля за транспортными средствами лоцманской службы, а не с самими государственными лоцманами.

По мнению авторов, взаимодействие лоцманских служб и таможенных органов должно быть многосторонним, в том числе направленным на получение таможенными органами дополнительной информации от лоцманских служб, которая может быть использована для осуществления таможенного контроля. Для этого было бы целесообразно установить взаимодействие в первую очередь на уровне центральных государственных органов исполнительной власти обоих ведомств.

Как было указано выше, в порядке, утвержденном ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, присутствует требование об утверждении технологических схем взаимодействия, которыми бы предусматривалось осуществление таможенного контроля за судами других служб порта. Помимо лоцманских судов, к таковым можно отнести буксировочные суда, суда, обеспечивающие бункеровку и снабжение другими запасами потребления, осуществляющие перевозку членов экипажа, и т. п.

В соответствии с инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), осуществляемые ими операции должны производиться с соблюдением таможенного законодательства, в частности, не допускать причаливания к судам, которые находятся под таможенным контролем. Следует заблаговременно извещать о планировании такой операции таможенный орган, чтобы он мог принять решение о проведении таможенного контроля как за судами, так и за находящимися на их борту лицами.

Совершение операций буксирами, лоцманскими судами должно в обязательном порядке находиться под контролем таможенного органа. В практике часто встречаются случаи, когда именно при осуществлении такими судами операций производятся подготовительные действия к совершению нарушений действующего таможенного законодательства. В качестве примера можно указать на неоднократно выявляемые таможенными органами факты замены судовых грузовых документов на судах заграничного плавания с помощью лиц, находящихся на лоцманских и буксировочных судах, во время проведения лоцманских операций и буксирования судов заграничного плавания в порты Украины.

## 4.5. Капитан судна

Таможенным органам постоянно приходится взаимодействовать с одним из главных участников осуществления перемещения через таможенную границу Украины морских транспортных средств, грузов и пассажиров — капитаном судна. Его правовое положение закреплено в КТМУ, а также во многих международных актах по морскому праву.

Таможенным органам следует учитывать, что согласно статье 58 КТМУ капитан судна по своему служебному положению является представителем судовладельца и владельца груза в части действий, вызванных потребностями судна, груза или плавания, а также исков, которые касаются доверенного ему имущества, если на месте нет других представителей судовладельца или владельца груза.

Капитан судна имеет право на табельное огнестрельное оружие, которое хранится в его каюте. Он имеет право на применение оружия для обеспечения личной безопасности и безопасности людей и имущества, находящихся на судне.

Если во время рейса возникла неотложная потребность в деньгах для продолжения плавания, в первую очередь для ремонта судна или содержания экипажа, капитан судна, на основании статьи 69 КТМУ, имеет право продать часть вверенного ему имущества, которое не является необходимым для продолжения плавания.

В случае неявки получателя в порту назначения или в случае его отказа от приема груза капитан судна обязан немедленно сообщить об этом отправителю, если для перевозки груза было предоставлено все судно. После окончания сроков разгрузки и контрсталийного времени и при условии, что в эти сроки не поступило другого распоряжения отправителя, в соответствии со статьей 167 КТМУ капитан может выгрузить и сдать груз на склад в порту нахождения судна.

Согласно статье 341 КТМУ, если в период плавания или стоянки судна имело место событие, которое может быть поводом для предъявления судовладельцу имущественных требований, капитан с целью обеспечения доказательств для защиты прав и законных интересов судовладельцев делает в установленном порядке заявление о морском протесте. Оно должно содержать описание обстоятельств события и мер, принятых капитаном для обеспечения целостности доверенного ему имущества.

Морские протесты могут быть поданы и на действия должностных лиц таможенных органов.

Морской протест должен быть заявлен в порту Украины нотариусу или другому должностному лицу, на которое законодательством Украины возложено осуществление нотариальных действий.

В порту Украины заявление о морском протесте делается на протяжении двадцати четырех часов с момента оформления прихода судна в порт. Если событие, которое



определило необходимость заявления морского протеста, произошло в порту, протест должен быть заявлен на протяжении двадцати четырех часов с момента его совершения.

Если соблюсти установленный срок оказалось невозможным, причины этого должны быть указаны в заявлении о морском протесте.

В подтверждение обстоятельств, изложенных в заявлении о морском протесте, капитан судна одновременно с заявлением либо в срок не более семи дней с момента прибытия в порт или с момента совершения события, если оно имело место в порту, обязан подать для проверки нотариусу или другому должностному лицу судовой журнал и заверенную выписку из судового журнала.

Нотариус или другое должностное лицо на основании заявления капитана, данных судового журнала, опроса капитана, а в случае необходимости — других свидетелей из состава судового экипажа составляет акт о морском протесте, который удостоверяет своей подписью и гербовой печатью.

Морской протест является основанием для защиты интересов судовладельца и владельца груза в порядке, установленном действующим законодательством. Он может быть предъявлен и на действия таможенного органа, которые капитан считает неправомерными.

## 4.6. Морское агентирование

Статья 295 Хозяйственного кодекса Украины (далее — ХКУ) устанавливает, что коммерческое посредничество (агентская деятельность) — это вид предпринимательской деятельности, заключающийся в предоставлении коммерческим агентом услуг субъектам хозяйствования при осуществлении ими хозяйственной деятельности путем посредничества от имени, в интересах, под контролем и за счет субъекта, которого он представляет.

Коммерческим агентом может быть субъект хозяйствования (гражданин или юридическое лицо), который

на основании полномочий, предусмотренных агентским договором, осуществляет коммерческое посредничество.

Агентские предприятия действуют в различных областях экономики — например, в торговле, страховании, туризме, на всех видах транспорта, включая и морской. Наряду с широко распространенным в торговом судоходстве термином *морской агент* используются и другие — *портовый агент, агент судовладельца, судовой агент, доверенное лицо судна*. Выражение «морской агент» наиболее полно раскрывает сущность морского агентирования, поскольку кроме интересов принципала (судовладельца), которые являются главными для морского агента, он может также представлять интересы фрахтователей, отправителей и получателей груза, страховщиков и других третьих лиц.

В законодательстве Украины понятие морского агентирования трактуется в статье 116 КТМУ. Согласно ее положениям в морском порту или вне его территории как постоянные представители судовладельца действуют агентские организации (морские агенты), которые по договору морского агентирования за вознаграждение обязуются предоставлять услуги в области торгового мореплавания.

Определение морского агента приведено в пункте 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989. Морской агент — это субъект предпринимательской деятельности, представитель судовладельца, который в соответствии с договором морского агентирования за вознаграждение обязуется предоставлять услуги в области торгового мореплавания.

При выполнении договора морского агентирования морской агент, который действует от лица судовладельца, может также действовать в пользу другой договорной стороны, если она его на то уполномочила и если судовладелец не возражает.

Третьи лица, с которыми взаимодействует морской агент, многочисленны и разнообразны. Их можно условно разделить на две основные группы. Первая — официальные власти. Вторая — лица, состоящие в долгосрочных или краткосрочных договорных отношениях с принципалом.

К официальным властям относятся администрация портов, таможенные, пограничные, санитарные и полицейские власти, консульства, нотариусы, судебные органы и др.

В число договорных партнеров принципала входят:

— компании, участвующие в договоре перевозки (фрахтователи, отправители и получатели груза, их агенты и страховщики);

— компании, обслуживающие груз (стивидорные, терминальные, экспедиторские, тальманские и др.);

— компании, обслуживающие судно (лоцманские, буксирные, швартовые, судоремонтные и др.);

— компании, обслуживающие парк оборудования (лизинговые, ремонтные, железнодорожные и автотранспортные, контейнерное депо).

Кроме того, морской агент взаимодействует с сюрвейерами, адвокатами, представителями классификационных обществ, клубов взаимного страхования и др.

В статье 117 КТМУ указаны функции морского агента. Согласно положениям статьи морской агент:

— выполняет формальности и действия, связанные с приходом, пребыванием и отходом судна;

— помогает капитану судна в налаживании контактов со службами порта, местными органами государственной исполнительной власти, в организации снабжения и обслуживании судна в порту;

— оформляет таможенные документы и документы на груз;

— инкассирует суммы фрахта и прочие суммы для оплаты требований судовладельца, которые возникают из договора перевозки;

— платит по распоряжению судовладельца и капитана судна суммы, связанные с пребыванием в порту;

— привлекает грузы для морских линий;

— осуществляет сбор фрахта, экспедирование груза, наем экипажей для работы на судах;

— выступает от лица владельца груза, а также договорной стороной участников перевозки грузов в прямом смешанном сообщении.

Исходя из вышеизложенного, следует отметить, что морские агенты имеют широкий круг прав и обязанностей. Судовладельцы поручают им согласовывать и заключать договоры на портовую буксировку и лоцманскую проводку, посредничать при заключении договора фрахтования судна, договора на ремонт либо переоборудование судна, согласовывать цены и условия поставки бункерного топлива (бункера), судовых масел, пресной воды, продовольствия и т. д.

Если агент имеет на то полномочия судовладельца, он подписывает договор от его имени. При отсутствии таких полномочий посредническая роль агента сводится к содействию принципалу либо его представителю в получении наиболее выгодных для судовладельца коммерческих условий сделки. Эта работа имеет большое коммерческое значение для судовладельца, если учесть опыт агента, знание им местных условий, обычаев и конъюнктуры рынка.

Наиболее широко посреднические функции морского агента представлены в линейном судоходстве. Выполняя главную задачу — обеспечение загрузки линейных судов, он в роли брокера заключает от имени судовладельца договоры на перевозку грузов. Здесь посреднические функции агента не ограничиваются подписанием коносамента. Агент проводит и большую работу по изучению рынка, рекламе работы линии, фрахтовой политике.

Морской агент помогает судовладельцу, капитану, экипажу, пассажирам. Он, в частности, содействует капитану в правильном заполнении бланков оформления прихода и отхода судна, в разрешении коммерческих разногласий, возникающих в процессе грузовых операций, в оформлении общей аварии, организации смены экипажа или госпитализации отдельных его членов и т. д.

В пассажирских перевозках пассажир является одной из сторон в договоре перевозки, заключенном с судовладельцем, часто при посредничестве морского агента либо туристического агента. До посадки на судно и после высадки в морском порту пассажиры решают все свои вопросы с морским агентом. Выступая от имени судовладельца,

морской агент информирует пассажира о движении, времени прихода и отхода судна, бронирует места в гостинице, если судно опаздывает, помогает в приобретении билетов на обратный проезд, а также в решении других вопросов, связанных с морским путешествием.

Итак, морской агент — это представитель и помощник судовладельца, выступающий от имени и за счет последнего в соответствии с полномочиями, регламентированными законом или договором, во всех делах судовладельца коммерческого и административного характера, которые связаны с морской перевозкой грузов или пассажиров.

Морских агентов можно классифицировать по виду деятельности, объему полномочий, виду судоходства, порядку назначения, форме собственности и участия в капитале, степени ответственности перед судовладельцем.

Классификация по виду деятельности: *портовый агент, агент-посредник (брокер), грузовой агент, страховой агент* и т. д. Такое разделение не означает, что морские агенты занимаются только деятельностью, характерной для одного из упомянутых видов. Зачастую они совмещают эту деятельность с другими видами предпринимательской деятельности — осуществляют портовое агентирование, посредничают между судовладельцами и третьими лицами при заключении фрахтовых сделок, могут одновременно представлять интересы грузовой клиентуры и страхователей. В то же время существуют агентские фирмы, которые специализируются только в одном виде деятельности.

Классификация по объему полномочий:

— *всеобщий, или универсальный агент (universal agent)* имеет неограниченные полномочия принципала заключать контракты и любые коммерческие сделки;

— *генеральный агент (general agent)* уполномочен судовладельцем решать все вопросы, связанные с обслуживанием судов, особенно в линейном судоходстве; координирует деятельность агентов в других портах страны, куда заходят суда той или иной конкретной линии; назначенный в целом по стране или географическому району, координирует

и контролирует деятельность своих агентов в этой стране или регионе, которые по отношению к нему выступают как субагенты; на него возлагаются также контроль за распределением тоннажа, обработкой и загрузкой флота, проверка дисбурсментских счетов и их оплата и т. д.;

— *специальный агент* (special agent) выполняет какую-либо одну функцию; к специальным агентам можно отнести фрахтовых брокеров — в трамповом (нелинейном) судоходстве, брокеров-аквизиторов со всеми их разновидностями (сейлз-агентов, канвассинг-агентов, буккинг-агентов) — в линейном судоходстве, туроператоров и тревел-агентов — в пассажирском судоходстве, а также бункерных брокеров, экспедиторов, агентов по контролю за парком контейнеров и т. д.

Классификация по виду судоходства: *агенты трамповых, линейных и пассажирских судов.*

Классификация по порядку назначения:

— *агенты, назначенные судовладельцем* (они от его имени и по его поручению выполняют определенные действия в отношении судна, контролируют выполнение обязательств отправителей и получателей грузов в отношении судна и груза в соответствии с условиями договора перевозки, коммерческими правилами и практикой морских портов);

— *агенты, назначенные фрахтователем* (по условиям чартера они назначаются отправителями или получателями грузов, но действуют от имени и по поручению перевозчика или фрахтовщика; как агенты судна они обязаны защищать интересы судовладельца, который и платит им вознаграждение за предоставленные услуги).

Классификация по форме собственности: агентские компании, относящиеся к *государственному* либо *частному* сектору экономики.

Имеются компании со смешанным капиталом — государственные компании с участием капитала частных лиц или наоборот. В свою очередь, агентские компании частного сектора по участию в капитале подразделяются на независимые, частично или полностью контролируемые су-

довладельцем, частично либо полностью контролируемые фрахтователем, стивидорной либо другой компанией.

По степени ответственности перед принципалом можно выделить агента-делькредере (*del credere agent*), который за дополнительную плату принимает на себя материальную ответственность перед принципалом за действия третьих лиц. Такого рода отношения встречаются также между морским агентом и судовладельцем.

В Украине правоотношения в области морского агентирования регулируются главой 5 КТМУ, главой 31 Хозяйственного кодекса Украины, главой 63 Гражданского кодекса Украины. С 1994 по 2002 год деятельность по осуществлению агентирования и фрахтования морского торгового флота подлежала лицензированию (см. приказы Министерства транспорта Украины от 17.05.1994 № 247 и от 28.01.2002 № 48).

В практике международных морских перевозок важная роль отводится типовым соглашениям, в том числе и касающимся морского агентирования.

Так, Международной организацией судовладельцев (ИНСА) разработаны две стандартные формы агентских соглашений — линейная форма и трамповая форма. Балтийской и международной морской конференцией (БИМКО) были приняты Руководящие принципы отношений судовладельцев с агентами, а Федерацией национальных брокерских и агентских ассоциаций (ФОНАСБА) — два типовых договора: на агентирование линейных судов (1970) и на агентирование линейных судов-контейнеровозов (1973). Типовые соглашения формально не являются источниками права, но по существу заменяют нормы действующего права, используются как база для переговоров.

В линейном судоходстве назначение агента производится исключительно судовладельцем. Это объясняется спецификой работы линии и объемом работы агента. Организация работы линии строго по расписанию, с короткими стоянками судов в портах; привлечение линейных грузов от множества отправителей, разбросанных на большой территории; выполнение целого ряда дополнитель-

ных функций (инкассация фрахта, оформление грузовых документов, слежение за парком оборудования и т. п.) — все это требует наличия в портах целой сети постоянных линейных агентов. С ними судовладелец заключает договоры на длительный срок.

Несколько иначе обстоит дело в трамповом судоходстве. Портовый агент — это прежде всего агент судна, независимо от того, кто его назначил. Закономерным является назначение агента судовладельцем (либо судовым оператором). В чартерах обычно предусмотрено, что право назначения агента принадлежит судовладельцу. В рекомендованных БИМКО принципах фрахтования судов указывается, что судовладельцы должны иметь полную свободу выбора при назначении агентов в портах погрузки (выгрузки) груза с целью обеспечения наилучшего обслуживания судна и помощи капитану.

Иногда судовладелец соглашается с тем, чтобы фрахтователь назначил своего агента. Это может быть продиктовано желанием обеспечить работой судно в условиях плохой конъюнктуры фрахтового рынка, когда судовладелец вынужден соглашаться со многими требованиями фрахтователя. Иногда назначение агента фрахтователем вызвано соображениями более быстрой загрузки судна, поскольку агент фрахтователя хорошо известен в торговых кругах и имеет надежные контакты с отправителем либо получателем груза.

Если по условиям чартера право назначения агента предоставлено фрахтователю, его выбор является обязательным для судовладельца. В случае нарушения перевозчиком этого условия он обязан возместить возникшие вследствие этого убытки, причем требования к нему может предъявить как фрахтователь, так и назначенный им морской агент.

Между агентом фрахтователя и судовладельцем устанавливаются правоотношения «агент — принципал» — точно так же, как и в случае назначения агента непосредственно судовладельцем. Фрахтователи отвечают за выбор агента, но не за его действия.



Если же из-за действий агента судовладелец или третьи лица потерпят какие-либо убытки, то ответственность фрахтователей возникает только в том случае, если будет доказано, что они назначили агента, заранее зная о его недобросовестности или непригодности. В остальных случаях фрахтователь не несет ответственности за действия назначенного им морского агента.

Выполняя функции агента судовладельца, агент может одновременно выполнять и поручения фрахтователя.

Для защиты своих интересов перевозчик может дополнительно использовать и своего, так называемого протектинг-агента, вознаграждение которому обычно устанавливается в размере 50 % от полной ставки. Интересы назначенного фрахтователем или грузополучателями агента в этих случаях не ущемляются. Он действует совершенно независимо от протектинг-агента и полностью получает причитающееся ему вознаграждение.

Некоторые особенности взаимоотношений агента, судовладельца и фрахтователя возникают при фрахтовании судна на условиях тайм-чартера. В коммерческом отношении капитан и экипаж подчинены фрахтователю. В период действия тайм-чартера фрахтователь осуществляет коммерческую эксплуатацию судна. Естественно, ему принадлежит право назначения морского агента. На фрахтователе лежит обязанность уплаты агентского вознаграждения. Фрахтователь действует в роли принципала этого агента.

Вместе с тем у такого агента могут существовать определенные отношения и с судовладельцем. Если окажется, что судовладелец не назначил агента для защиты своих интересов, то агент фрахтователя будет представлять интересы двух лиц — фрахтователя и судовладельца.

По отношению к первому принципалу агент выполняет обычные функции морского агента, вытекающие из договора перевозки, то есть обеспечение лоцманской и буксирной проводки, организации грузовых работ, тальманских операций, бункеровки судна, оплаты всех расходов судовладельца. По отношению ко второму принципалу (судовладельцу) функции агента будут сводиться к обеспече-

нию заявок судна на продовольственное и техническое снабжение, помощи в репатриации и госпитализации членов экипажа и другим услугам, связанным с обслуживанием экипажа.

В рекомендованных БИМКО принципах фрахтования судов указывается, что назначенный тайм-чартерным фрахтователем агент должен выполнять все обязанности по обслуживанию судна и экипажа так, как если бы он их выполнял при агентировании судна по рейсовому чарттеру и был назначен самим судовладельцем. При этом агент обязан строго выполнять все указания обоих своих принципалов, руководствуясь полученными от них полномочиями, а также местными правилами и обычаями. Выполняя свои функции, агент должен одинаково защищать интересы обоих принципалов, не отдавая никому из них предпочтения.

Когда у судовладельца нет полной уверенности в лояльности агента, он может использовать услуги протектинг-агента. Последний будет действовать исключительно от его имени по всем вопросам обслуживания экипажа и снабжения судна. В этом случае агент тайм-чартерного фрахтователя освобождается от этих обязанностей.

Для линейных судовладельцев коммерческие интересы диктуют необходимость создания собственных или контролируемых судовладельцем агентских компаний. Процесс создания таких компаний был обусловлен внедрением контейнерных ролкерных и лихтеровозных систем.

Практика показала, что успешной эксплуатации этих систем способствует наличие собственной сети агентов во всех основных портах линии. Интересы независимой агентской компании совпадают с интересами судовладельца в вопросах получения максимально возможной фрахтовой выручки. Она влияет на уровень доходов агента. Что же касается расходов судовладельца, независимый агент зачастую занимает пассивную позицию, поскольку здесь у него нет материальной заинтересованности. В то же время усиление контроля за расходами, безусловно, связано с дополнительными затратами со стороны агента.

Появление на линиях специализированных судов, громадные инвестиции судовладельцев в приобретение парка оборудования, перегрузочной техники на терминалах, организация интермодальных перевозок и рост эксплуатационных расходов потребовали от судовладельцев создания опорных пунктов в портах, способных решать проблему сокращения расходов и обеспечить оптимальную эксплуатацию парка оборудования.

Собственную агентскую компанию судовладелец создает, как правило, выбрав один из двух путей — приобретая какую-либо действующую агентскую компанию (либо ее часть) или регистрируя новую компанию.

## 4.7. Договор морского агентирования

В соответствии со статьей 117 КТМУ юридическим основанием для выполнения агентом действий служит договор.

Агентские отношения согласно статье 296 ХКУ возникают в случае:

— предоставления субъектом хозяйствования на основании договора полномочий коммерческому агенту на совершение соответствующих действий;

— одобрения субъектом хозяйствования, которого представляет коммерческий агент, соглашения, заключенного в интересах этого субъекта агентом без полномочий на его заключение или с превышением предоставленных ему полномочий.

Согласно пункту 4 статьи 297 ХКУ агентский договор заключается в письменной форме. Форма такого договора может быть различной: письменный договор, подробно перечисляющий права и обязанности сторон, либо доверенность на выполнение агентских действий или разовых поручений. По агентскому договору одна сторона (коммерческий агент) обязуется предоставить услуги второй стороне (субъекту, которого представляет агент) в заключении соглашений или оказывать содействие их заключению (предоставление фактических услуг) от лица этого субъекта и за его счет.

Договор о морском агентировании обычно называют агентским соглашением.

Его главной целью является обеспечение морской хозяйственной деятельности судовладельца. Через агента судовладелец вступает в деловые отношения с многочисленными третьими лицами в различных областях коммерческой деятельности. К ним можно отнести договоры на перевозку грузов и пассажиров, буксировку, лоцманскую проводку, стивидорное обслуживание, страхование, снабжение и т. д. В результате между судовладельцем и третьим лицом возникают правоотношения, основанные на договорах различных видов — перевозки, буксировки, купли-продажи, аренды, страхования, хранения, комиссии и т. д.

В силу специфики морского судоходства нередко заключение договора производится путем обмена телексами или письмами. ХКУ и ГКУ допускают заключение договоров в такой форме.

Многие крупные судовладельцы, а также агентские компании имеют свои стандартные проформы договоров морского агентирования. Предварительная подготовка большей части договора позволяет более тщательно его разработать, нежели во время индивидуальных переговоров. Экономится время, создается возможность использовать при подготовке стандартной проформы накопленный практический опыт.

В практике международного судоходства применяются следующие виды агентских соглашений.

**Соглашение на портовое агентирование** (port agency agreement). Применяется в основном для портового агентирования трамповых судов. Однако может быть использовано для портового агентирования линейных судов, когда судовладелец привлекает для бронирования грузов и продажи билетов не портового агента, а другую специализированную брокерскую компанию, с которой он заключает соглашение на бронирование линейных грузов.

**Соглашение на генеральное агентирование** (liner agency agreement). Предоставляет исключительное право агенту на агентирование судов принципала в зоне действия

агента, дает ему широкие полномочия по всем вопросам обслуживания судна, груза, пассажиров, экипажа, парка оборудования, а также по бронированию грузов, инкассации фрахтовой выручки и другим коммерческим операциям. Генеральный агент вправе по согласованию с принципалом передать часть своих полномочий другим агентам. В этом случае он заключает с ними *соглашение на субагентирование* (sub agency agreement) и несет перед принципалом ответственность за деятельность своих субагентов.

**Соглашение на агентирование линии** (liner agency agreement). Заключается линейными судовладельцами с агентами линии. Содержание его зависит от типа линии — конвенциональной, контейнерной, ролкерной или лихтерной. В практике советского судоходства агентское обслуживание линии оформляется заключением линейных аддендумов к базовому агентскому соглашению. В таком аддендуме обычно указывается название конкретной линии, к которой он относится, порты захода на территории, обслуживаемой агентом, и размер агентской комиссии.

**Соглашение на агентирование парка оборудования** (equipment control agreement). С развитием контейнерных и ролкерных перевозок агентирование парка оборудования выделилось в самостоятельную функцию.

Важным элементом агентского соглашения является определение пределов действия морского агента: один порт, группа портов, побережье, территория всей страны или регионы. Данная особенность договоров агентирования указана в пункте 3 статьи 297 ХКУ. Развитие транспортно-технологических систем привело к расширению зоны действия агентов. Агенты, обслуживая контейнерные линии, осуществляют контроль за обработкой и техническим состоянием контейнеров, отслеживают их движение не только в морских портах, но и на всей сухопутной территории страны или региона.

Договор о морском агентировании может быть заключен на неопределенный период с правом его расторжения на определенных условиях, или на конкретный срок (например, на год, квартал), или на срок выполнения опреде-

ленной работы, с завершением которой действие договора прекращается.

Статья 119 КТМУ оговаривает, что договор морского агентирования, заключенный на определенный срок, прекращается после его окончания, если условиями договора не предусмотрено иное.

Если договор морского агентирования заключен на неопределенный срок, то каждая из сторон вправе расторгнуть договор при наличии серьезных причин, которые подтверждают его неисполнение, известив другую сторону об этом не позднее чем через три месяца с того момента, когда ей стало известно о таких причинах.

Основанием для расторжения договора может быть нарушение одной из сторон предмета договора. Такими нарушениями могут являться превышение агентом своих полномочий, возникновение в деятельности агента конфликтных ситуаций в отношениях с принципалом, разглашение конфиденциальной информации и т. д. Обычно во всех договорах оговорено право любой из заключивших соглашение сторон после предварительного уведомления прекратить его действие без объяснения причин. Срок такого уведомления обычно оговаривается в соглашении. В соответствии со статьей 304 ХКУ в случае отзыва полномочий коммерческого агента субъект, которого представляет коммерческий агент, должен известить его о прекращении договора не менее чем за месяц, если более продолжительный срок не предусмотрен договором. В подавляющем большинстве случаев инициатором расторжения агентского соглашения является принципал.

По истечении действия агентского договора принципал продолжает тем не менее нести ответственность перед третьими лицами за исполнение обязательств по тем сделкам, которые агент заключил от его имени.

В статье 117 КТМУ оговорены обязанности морского агента:

— добросовестное осуществление своей деятельности в соответствии с интересами судовладельца или другого доверителя и обычной практикой морского агентирования;

- действие в границах своих полномочий;
- непосредственное осуществление своих функций, без передачи их другому лицу (субъекту), если только агент не был уполномочен на это своим доверителем.

В обязанности агента входит указание при подписании всех сделок, что он действует в качестве агента. Морской агент работает, как правило, от имени и за счет принципала, что обычно выражается с помощью следующих записей в конце текста любой коммерческой сделки: «только как агент» (as agent only), «от имени» (for and on behalf).

Агент не несет ответственности перед третьими лицами, если открыто действует от имени судовладельца. Когда же агент выступает от своего имени, он несет персональную ответственность перед третьими лицами, и они вправе требовать возмещения убытков непосредственно от агента. В то же время в случае нарушения агентского договора субъектом, которого представляет коммерческий агент, последний имеет право на получение вознаграждения в размерах, предусмотренных агентским договором, а также на возмещение убытков, понесенных им вследствие невыполнения или ненадлежащего выполнения договора второй стороной (пункт 3 статьи 303 ХКУ).

Агент обязан хранить в тайне информацию конфиденциального характера о коммерческой деятельности принципала. Коммерческий агент, как указано в статье 302 ХКУ, не имеет права передавать конфиденциальную информацию, полученную от субъекта, которого он представляет, без согласия этого субъекта, использовать ее в собственных интересах или в интересах других лиц вопреки интересам субъекта, которого он представляет, как при осуществлении своей деятельности в интересах указанного субъекта, так и после прекращения агентских отношений с ним. Стороны агентского договора могут заключить отдельное соглашение о защите конфиденциальной информации субъекта, которого представляет коммерческий агент (договор о неразглашении).

Кроме обязанностей по агентскому договору морской агент имеет и определенные права, основные из которых —

право на агентское вознаграждение, право на возмещение расходов, право на денежный аванс, право на получение своевременной информации, необходимой агенту для надлежащего выполнения его функций.

Этим правам соответствуют определенные обязанности судовладельца, которые указаны в статье 118 КТМУ.

Судовладелец или другой доверитель обязаны:

— предоставлять морскому агенту средства, достаточные для осуществления его функций;

— возмещать морскому агенту любые затраты, понесенные им от имени судовладельца или с его согласия;

— нести ответственность за последствия любых действий морского агента в границах его полномочий.

Одна из важных функций агента судовладельца — контроль за организацией грузовых работ и надлежащим исполнением стивидором условий стивидорного контракта. Стивидорные расходы и время обработки судов в портах оказывают решающее влияние на эффективность работы судов. Они особенно важны в линейном судоходстве, где все заботы по организации грузовых работ ложатся на судовладельца и, соответственно, на морского агента.

Агент оказывает содействие принципалу в выборе стивидора и согласовании наиболее благоприятных для судовладельца условий контракта с учетом своего опыта и знаний местных условий. Агент должен:

— организовать подготовку причалов, складов и средств механизации к прибытию судна;

— согласовать план выполнения грузовых работ, исходя из особенностей размещения груза на судне;

— проконтролировать своевременность заказа рабочей силы с учетом плана обработки судна, дефицита либо избытка бригад докеров;

— заблаговременно проинформировать получателей и экспедиторов о подходе судна и предполагаемом времени окончания грузовых работ;

— проинформировать стивидоров, отправителей и экспедиторов о готовности судна к грузовым операциям.

Агент должен обеспечить:



— урегулирование конфликтных ситуаций, которые могут возникнуть между администрацией судна и стивидорной компанией;

— своевременный вызов сюрвейеров для осмотра груза либо помещений с целью отражения в акте сюрвейерского осмотра обстоятельств, обеспечивающих интересы судовладельца;

— составление ежедневных отчетов (daily reports) о выгрузке и на их основе итоговых документов (outturn report) до отхода судна из порта;

— проверку достоверности документации, отражающей время и объем выполненных стивидорных работ, включая экстрастивидорные работы;

— оплату счетов стивидорных компаний, в строгом соответствии с условиями стивидорного контракта (если не оговорена оплата непосредственно судовладельцем).

При трамповых перевозках, когда грузовые операции производятся за счет фрахтователя, забота о найме стивидоров, согласовании стивидорного контракта и организации стивидорных работ полностью ложится на фрахтователя. Однако и в этом случае на агента судовладельца возлагается обязанность общего контроля за ходом грузовых работ. Хотя стивидорные работы оплачивает фрахтователь, в процессе грузовых операций возникают дополнительные работы, оплата которых может быть отнесена на счет судовладельца. Например, простой рабочей силы и механизмов по вине судна, заказ сверхурочных работ в случае, если судовладелец заинтересован в ускорении обработки судна, наем тальманских бригад, заказ сепарации и т. д. Организация всех этих операций, проверка и акцепт счетов являются обязанностью агента судовладельца.

В структуре многих агентских компаний имеется специальное подразделение (operational department, stevedoring department), главной обязанностью которого является выполнение всех изложенных функций. В этих подразделениях есть специалисты с опытом работы в стивидорных компаниях, знакомые с порядком расчета стивидорных ставок. Некоторые агенты содержат в штатной структуре группу су-

первайзеров. Они обеспечивают круглосуточный контроль за грузовыми операциями, оказывают содействие администрации судов в решении оперативных вопросов. На эти отделы возложена также обязанность проверки и акцепта счетов, предъявляемых стивидорной компанией.

На основании счетов за все оказанные судну услуги агент составляет сводный документ — *дисбурсментский счет* (disbursement account). К дисбурсментскому счету прилагаются оригиналы всех счетов, поступивших от фирм, участвовавших в обслуживании судна, груза и экипажа, расписки капитана судна, таймшит, акт учета стояночного времени и другие документы, необходимые для проверки правильности составления выставленных к оплате счетов. Дисбурсментский счет обычно составляется на каждый судозаход в порт. Следовательно, в него включаются все счета, имеющие отношение к данному рейсу судна.

У линейного судовладельца есть расходы, которые трудно отнести к конкретному судну. Для их оплаты практикуется ведение специальных счетов — генерального счета (general account) и счета на оборудование (equipment account). Они комплектуются агентом и представляются судовладельцу для оплаты в зависимости от размера платежей ежемесячно либо ежеквартально. В генеральных счетах обычно отражены самые разнообразные расходы: плата за печатание и размножение документов, почтово-телеграфные расходы по обслуживанию работы линии в целом, плата за составление тарифов, счета за рекламные мероприятия и т. п.

Текущие расходы линейного оператора по агентированию оборудования не могут быть привязаны к конкретному судну и не вносятся в судовой дисбурсментский счет. Поэтому агенты получают такие счета от всех третьих лиц, проверяют их, акцептуют и затем формируют отдельный счет на оборудование.

Дисбурсментские расходы судовладельца в заграничных портах могут быть условно разделены на три основные группы:

- расходы по уплате портовых сборов;
- расходы по оплате услуг;

— расходы по оплате технического и продовольственного снабжения.

Основные разновидности портовых сборов: тоннажные, доковые, причальные, маячные, якорные, каналные и др.

К главным услугам, оказываемым в портах судну и экипажу, относятся лоцманская проводка, буксировка, швартовые операции, стивидорная обработка, тальманские операции, предоставление автотранспорта, установка телефона, обеспечение выдачи наличных денег экипажу и т. д. В отдельный вид услуг можно выделить услуги по парку оборудования: слежение за парком, его транспортировка по сухопутной территории, хранение, ремонт и др.

Доходы морского агента формируются на базе трех основных видов его деятельности: агентирование, брокерские операции и предпринимательство.

**Агентское вознаграждение (agency fee).** За выполнение обычных функций морского представительства и оказание помощи судовладельцу и капитану судна в пользу морского агента взимается агентское вознаграждение. Это вознаграждение агенту за обслуживание (агентирование) судна в порту, то есть за выполнение агентом обычных функций представительства интересов судовладельца и оказание помощи капитану судна в порту.

Агентское вознаграждение уплачивается в основном за услуги агента в трамповом судоходстве. В линейном судоходстве агентское вознаграждение в этом виде уплачивается судовладельцем в двух случаях:

— если по закону либо обычаям страны выплата агентского вознаграждения является обязательной для всех видов судоходства;

— если линейные суда заняты перевозкой грузов двусторонней торговли, а агент не участвует в брокерских операциях по привлечению грузов и, соответственно, не получает за это фрахтовую комиссию.

**Брокерская комиссия.** За выполнение функций посредничества по заключению фрахтовых сделок, то есть за брокерскую деятельность, агент получает брокерскую (фрахтовую) комиссию. Как правило, брокерская комиссия начисляется в виде определенного процента от суммы

фрахта. Брокерские операции в трамповом судоходстве обычно осуществляют специализированные брокерские фирмы. Многие крупные агентские компании имеют в своем штате брокерские отделы, которые специализируются на заключении фрахтовых сделок в трамповом судоходстве. В линейном судоходстве брокерские функции выполняют линейные агенты судовладельца.

Агентская линейная комиссия является платой агенту за его брокерскую деятельность, то есть привлечение грузов, а также за выполнение представительских функций в порту. Это имеет место в том случае, если агент в соответствии с местными правилами не получает агентское вознаграждение за агентирование линейных судов.

**Вознаграждение за предпринимательскую деятельность.** Кроме выполнения своих основных функций по агентированию судов и привлечению грузов, многие агентские компании занимаются также предпринимательской деятельностью, то есть ведут коммерческие операции — экспедирование грузов, рекламную работу, стивидорные и другие операции.

### 4.8. Экспедиторская деятельность в портах

Правоотношения по экспедированию грузов в портах регулируются главой 65 ГКУ, статьей 316 ХКУ и Законом Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности».

*Транспортно-экспедиторская деятельность* — это предпринимательская деятельность по предоставлению транспортно-экспедиторских услуг по организации и обеспечению перевозок экспортных, импортных, транзитных или других грузов.

Основными участниками транспортно-экспедиторской деятельности являются экспедитор, клиент и перевозчик.

*Экспедитор* (транспортный экспедитор) — это субъект хозяйствования, который по поручению клиента и за его счет выполняет или организует выполнение транспортно-экспедиторских услуг, определенных договором транспортного экспедирования. *Клиент* — это потребитель ус-

луг экспедитора (юридическое или физическое лицо), который по договору транспортного экспедирования самостоятельно или через представителя, действующего от его имени, поручает экспедитору выполнить или организовать или обеспечить выполнение определенных договором транспортного экспедирования услуг и оплачивает их. *Перевозчиком* является юридическое или физическое лицо, которое взяло на себя обязательства и ответственность по договору перевозки груза за доставку в место назначения доверенного ему груза, перевозку грузов и их выдачу (передачу) грузополучателю или другому лицу, указанному в документе, регулирующем отношения между экспедитором и перевозчиком.

Транспортно-экспедиторская деятельность осуществляется субъектами хозяйствования различных форм собственности, которые для выполнения поручений клиентов или согласно технологиям работы могут иметь склады, разные виды транспортных средств, контейнеры, производственные помещения и т. п. Для выполнения поручений клиентов экспедиторы могут заключать договоры с перевозчиками, портами, судоходными компаниями и т. п., которые являются резидентами или нерезидентами Украины. Транспортно-экспедиторскую деятельность могут осуществлять как специализирующиеся только на этом виде деятельности предприятия (организации), так и другие многопрофильные субъекты хозяйствования.

Экспедиторы могут на добровольных началах создавать объединения — ассоциации, лиги, союзы и т. п. Объединения экспедиторов создаются с целью координации деятельности участников, интеграции в мировой рынок транспортно-экспедиторских услуг, участия в работе международных организаций транспорта, представления органам государственной власти предложений относительно реализации рекомендаций международных организаций в области транспортно-экспедиторской деятельности в Украине и т. д.

Экспедиторы по поручению клиентов должны:

— обеспечивать оптимальное транспортное обслуживание, а также организовывать перевозку грузов разными

видами транспорта по территории Украины и иностранных государств;

— фрахтовать национальные, иностранные суда, обеспечивать их подачу в порты для своевременного отправления грузов;

— осуществлять работы, связанные с приемом, накоплением, измельчением, доработкой, сортировкой, складированием, хранением, перевозкой грузов;

— вести учет поступления грузов в порты и отправления их из портов;

— организовывать охрану грузов при их перевозке, перевалке и хранении;

— организовывать экспертизу грузов;

— осуществлять оформление товаротранспортной документации;

— представлять участникам транспортно-экспедиторской деятельности заявки на отправку грузов и наряды на их отгрузку;

— обеспечивать выполнение комплекса мероприятий по отправке грузов, которые поступили в некондиционном состоянии, с недостатками, в поврежденной, непрочной, нестандартной или не отвечающей требованиям перевозчиков упаковке;

— осуществлять страхование грузов и своей ответственности;

— обеспечивать подготовку и дополнительное оборудование транспортных средств и грузов согласно требованиям нормативно-правовых актов относительно деятельности данного вида транспорта;

— обеспечивать оптимизацию движения материальных потоков от грузоотправителя до грузополучателя с целью минимизации расходов;

— осуществлять расчеты с портами, транспортными организациями за перевозку, перевалку, хранение грузов;

— оформлять документы и организовывать работы в соответствии с таможенными, карантинными и санитарными требованиями;

— предоставлять другие вспомогательные и сопутствующие перевозкам транспортно-экспедиторские услуги.

Отношения между экспедитором и клиентом регулируются договором транспортного экспедирования.

По договору транспортного экспедирования одна сторона — экспедитор обязуется за плату и за счет второй стороны — клиента выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза.

Договор транспортного экспедирования должен заключаться в письменной форме. Клиент должен выдать экспедитору доверенность, если она необходима для выполнения им своих обязанностей.

Существенными условиями договора транспортного экспедирования являются:

— для юридических лиц — резидентов Украины: наименование, местонахождение и идентификационный код в Едином государственном реестре предприятий и организаций Украины;

— для юридических лиц — нерезидентов Украины: наименование, местонахождение и государство, где зарегистрировано лицо;

— для физических лиц — граждан Украины: фамилия, имя, отчество, адрес местожительства и индивидуальный идентификационный номер в Государственном реестре физических лиц — плательщиков налогов и других обязательных платежей;

— для физических лиц — иностранцев, лиц без гражданства: фамилия, имя, отчество (при наличии), адрес местожительства за пределами Украины;

— вид услуги экспедитора;

— вид и наименование груза;

— права, обязанности сторон;

— ответственность сторон, в том числе в случае причинения вреда вследствие действия непреодолимой силы;

— размер платы экспедитору;

— порядок расчетов;

— пункты отправления и назначения груза;

— порядок согласования изменения маршрута, вида транспорта, выполнения других указаний клиента;

— срок выполнения договора;

— а также все те условия, относительно которых по заявлению хотя бы одной из сторон должно быть достигнуто соглашение.

Внешнеэкономические договоры (контракты) транспортного экспедирования, кроме того, должны отвечать требованиям законодательства о внешнеэкономической деятельности.

Для систематического предоставления услуг экспедитора могут заключаться долгосрочные (генеральные) договоры транспортного экспедирования.

В случае привлечения экспедитором к выполнению своих обязанностей по договору транспортного экспедирования другого лица экспедитор во взаимоотношениях с ним может выступать от своего имени или от имени клиента.

По договору транспортного экспедирования экспедитор может организовать перевозку по одному товаротранспортному документу грузов нескольких разных клиентов, которые направляются с одного пункта отправления и/или в один пункт назначения, при условии, что экспедитор выступает от лица всех этих клиентов как грузоотправитель и/или грузополучатель.

Экспедитор имеет право:

— избирать или изменять вид транспорта и маршрут перевозки, избирать или изменять порядок перевозки груза, а также порядок исполнения транспортно-экспедиторских услуг, действуя в интересах клиента;

— отступать от указаний клиента, если это предусмотрено договором транспортного экспедирования;

— придерживать груз, который находится в его владении, до момента оплаты своего труда и возмещения понесенных им расходов, осуществленных в интересах клиента;

— не приступать к выполнению обязанностей по договору транспортного экспедирования до получения от клиента всех необходимых документов и другой информации относительно свойств груза, условий его перевозки, а также другой информации, необходимой для выполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортного экспедирования.



Экспедитор обязан предоставлять транспортно-экспедиторские услуги согласно договору транспортного экспедирования и указаниям клиента, согласованным с экспедитором в установленном договором порядке.

При необходимости отступить от указаний клиента, в частности, в случае возникновения угрозы повреждения груза, безопасности людей и окружающей среды, экспедитор обязан предварительно получить согласие клиента на такое отступление, если это возможно.

Договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены и другие права и обязанности экспедитора.

Клиент имеет право:

- определять маршрут следования груза и вид транспорта;

- требовать от экспедитора предоставления информации о ходе перевозки груза;

- давать указания экспедитору, которые не противоречат договору транспортного экспедирования и представленным экспедитору документам;

- изменять маршрут доставки груза и конечного грузополучателя, заранее известив об этом экспедитора.

Клиент обязан:

- своевременно предоставить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о наименовании, количестве, качестве и других характеристиках груза, его свойствах, условиях его перевозки, другую информацию, необходимую для выполнения экспедитором своих обязанностей по договору транспортного экспедирования;

- передать документы, касающиеся груза, которые необходимы для осуществления таможенного, санитарного и других видов государственного контроля и надзора, обеспечения безопасных условий перевозки груза;

- оплатить услуги, предоставленные экспедитором, а также возместить документально подтвержденные расходы, понесенные им в интересах клиента в целях выполнения договора транспортного экспедирования.

Договором транспортного экспедирования могут быть предусмотрены и другие права и обязанности клиента.

Экспедитор несет ответственность перед клиентом за количество мест, вес (если проводилось контрольное взвешивание в присутствии представителя перевозчика, и его результаты зафиксированы его подписью), соответствие упаковки данным товаротранспортных документов, заверенных подписью представителя перевозчика, если иное не установлено договором транспортного экспедирования.

Экспедитор несет ответственность за действия и упущения третьих лиц, привлеченных им к выполнению договора транспортного экспедирования, в том же порядке, что и за собственные действия.

При работе с экспедиторами таможенный орган с целью выяснения прав и обязанностей экспедитора в отношении конкретной внешнеэкономической операции должен потребовать представления договора транспортного экспедирования, а в случае необходимости — и других документов, подтверждающих его полномочия. Взаимоотношения экспедитора и таможенного органа должны строиться на основании требований действующего законодательства, при этом пределы ответственности экспедитора перед таможенным органом ограничиваются объемом предоставленных ему клиентом прав. Для таможенного органа экспедитор, как правило, является непосредственным представителем грузовладельца, поэтому предъявляемые к нему требования ничем не должны отличаться от тех, что таможенный орган предъявляет к грузовладельцу. Учитывая многофункциональность работы экспедиторов, а также выполнение ими действий, влекущих за собой юридические последствия, в том числе связанные с проведением таможенного контроля и таможенного оформления товаров, таможенные органы должны контролировать выполняемые экспедиторами операции, а также осуществлять с ними взаимодействие и координацию отдельных действий.

# Торговое мореплавание в Украине

## 5.1. Основные положения торгового мореплавания

Осуществление международных морских (речных) перевозок грузов судами заграничного плавания является комплексным процессом, который охватывает многие виды деятельности — хозяйственную, организационную, функциональную и т. д.

Для проведения таможенного контроля судов заграничного плавания и перевозимых на них грузов на высоком профессиональном уровне должностным лицам таможенных органов в настоящее время необходимо иметь знания не только в области таможенного законодательства, но и в области торгового мореплавания.

Основным документом, регламентирующим деятельность в сфере торгового мореплавания, является КТМУ.

Большая часть положений кодекса направлена на реализацию требований международных нормативно-правовых актов. Одним из основополагающих документов в области международного торгового мореплавания является Конвенция 1982 года.

В соответствии со статьей 94 данной конвенции каждое государство должно эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

Каждое государство:

— ведет регистр судов с указанием названий судов, плавающих под его флагом, и их характеристик, кроме тех судов, которые исключены из общепринятых международных правил вследствие небольших размеров;

— принимает на себя в соответствии со своим внутренним правом юрисдикцию над каждым судном, плавающим под его флагом, и над его капитаном, офицерами и экипажем в административных, технических и социальных вопросах, касающихся данного судна.

Каждое государство принимает необходимые меры для обеспечения безопасности судов, плавающих под его флагом. Это, в частности, касается:

— конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;

— комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;

— использования сигналов, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Принимая меры, каждое государство обязано придерживаться общепринятых международных правил, процедур и практики и совершать все необходимые шаги для обеспечения их соблюдения.

Государство, имеющее явные основания полагать, что надлежащая юрисдикция и контроль в отношении какого-то судна не осуществляются, может сообщить о таких фактах государству флага. По получении такого сообщения государство флага обязано расследовать его и, если это уместно, принять любые меры для исправления положения.

Приведенные выше положения международной конвенции раскрыты в нормах КТМУ и других изданных в его исполнение нормативных документах. Следует отметить, что в КТМУ нашли свое отражение и некоторые вопросы, непосредственно касающиеся организации таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания, а также иных сфер деятельности, прямо или косвенно относящихся к работе таможенных органов или их взаимодействию с другими организациями.

Особенности эксплуатации судов, в том числе и заграничного плавания, приведены в статье 20 КТМУ. Она разграничивает понятия судовладельца и собственника судна.

*Судовладелец*, согласно КТМУ, это юридическое или физическое лицо, которое эксплуатирует судно от своего имени, независимо от того, является он собственником судна или использует его на других законных основаниях. *Собственником судна* является субъект права собственности или лицо, которое осуществляет относительно закрепленного за ним судна права, к которым применяются правила о праве собственности.

Таким образом, таможенные органы в своей практической деятельности взаимодействуют как с собственниками судов заграничного плавания, так и с судовладельцами, которые могут не являться собственниками судов. К ним относятся, например, фрахтователи судов по договору, субфрахтователи, судовые операторы и т. п. Особенности эксплуатации конкретного судна закрепляются подписанием соответствующих договоров с его собственником, судовладельцем. Установленные этими документами правоотношения приобретают немаловажное значение при проверке товаросопроводительных документов — в частности, коносаментов на грузы, которые могут быть подписаны как капитаном, так и другим уполномоченным судовладельцем лицом.

Коммерческая эксплуатация судна в целях торгового мореплавания неразрывно связана с осуществлением морских перевозок грузов. Судовладелец в такой ситуации должен выступать в качестве перевозчика.

Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года (вступила в силу 01.11.1992), которая больше известна как Гамбургские правила, содержит два определения — перевозчика и фактического перевозчика.

*Перевозчик*, согласно конвенции, это любое лицо, которым или от имени которого с грузоотправителем заключен договор морской перевозки груза.

*Фактический перевозчик* — любое лицо, которому перевозчиком поручено осуществление перевозки груза или

части перевозки, включая любое другое лицо, которому поручено такое осуществление перевозки.

На практике схема осуществления перевозки может иметь следующий вид:

Собственник судна — судовладелец (фрахтователь по отношению к собственнику судна, фрахтовщик по отношению к субарендатору) — субарендатор (фрахтователь по отношению к судовладельцу, фрахтовщик по отношению к грузовладельцу) — представители субарендатора / судовые операторы (их может быть несколько — генеральный оператор, операторы) (фрахтовщики по отношению к грузовладельцу) — фрахтователь (грузовладелец/грузоотправитель/грузополучатель) или его представитель. Данная схема может варьироваться — например, могут отсутствовать субарендаторы, и тогда судовладелец сам становится фрахтовщиком.

Между участниками, осуществляющими эксплуатацию и коммерческое использование судна, заключаются договоры — как разовые, так и долгосрочные. Широко используются типовые проформы, применяющиеся в международной практике. Содержание этих договоров различно. Между собственником судна и судовладельцем, судовладельцем и субарендатором заключаются договоры фрахта судна на определенное время (тайм-чартеры или бербоут-чартеры), между собственником (судовладельцем, субарендатором) и судовым оператором — договоры на оказание услуг, между собственником (судовладельцем, субарендатором, судовым оператором) и грузовладельцем — договоры морской перевозки груза.

Часто встречаются в международной торговле случаи заключения договоров на перевозку грузов морским транспортом не только непосредственно с грузовладельцем (грузоотправителем или грузополучателем), но и с уполномоченными им лицами. Так, Конвенция 1978 года под термином *грузоотправитель* понимает любое лицо, которым, или от имени которого, или от лица которого заключен договор морской перевозки груза с перевозчиком, или любое лицо, которым, или от имени, или от ли-

да которого груз фактически сдается перевозчику в связи с договором морской перевозки (брокер, экспедитор, агент и т. п.). Конвенция об условиях регистрации судов, принятая в Женеве 7.02.1986 (Украина не является ее участником), содержит понятие *оператор судна*: это собственник или фрахтователь судна без экипажа или любое другое физическое или юридическое лицо, на которое официально возложена ответственность собственника или фрахтователя судна без экипажа.

Субъектный состав участников соглашений о перевозке грузов морским транспортом иногда не дает возможности по документам точно определить фактического грузо-владельца и перевозчика. На практике таможенный орган для выяснения необходимых ему сведений требует представления дополнительных документов. Такие документы могут быть представлены перевозчиком, отправителем, получателем, агентом судовладельца, брокером, экспедитором и т. п.

## 5.2. Название судна

Каждое судно должно иметь свое название, которое в соответствии со статьей 21 КТМУ является средством идентификации судна. Название судну присваивает собственник. Любому судну, которое имеет оборудование связи, присваивается позывной сигнал, а также, в зависимости от его технической оснащенности, идентификационный номер судовой станции спутниковой связи и номер избирательного вызова судовой радиостанции.

Приказом Министерства транспорта Украины от 21.01.1998 № 19 «Об утверждении порядка присвоения судну названия» установлен порядок присвоения названия украинским судам. Он распространяется на все торговые суда независимо от формы собственности, которые подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины или в Судовой книге Украины, и устанавливает требования к названиям для новых судов или к изменению названия для судов, находящихся в эксплуатации.

Присвоение названий украинским торговым судам возлагается на инспекцию Главного государственного регистратора флота.

Название судну собственник, судовладелец или фрахтователь (два последних — по письменным разрешениям собственника, а для судов, являющихся государственной собственностью, — по письменным разрешениям органа управления имуществом) выбирают самостоятельно.

При присвоении названий учитываются географические, исторические, национальные, бытовые и другие местные условия. Названия выбираются простые, немногословные и отвечающие требованиям топонимики.

Судам могут присваиваться имена и фамилии только тех выдающихся лиц, которые имеют особые заслуги перед украинским обществом; это делается с целью увековечения памяти о них.

Дублирование названий торговых судов, которые имеют право плавания под Государственным флагом Украины, не допускается.

Переименование судов, находящихся в эксплуатации, осуществляется в исключительных случаях, таких как:

- изменение собственника, судовладельца или фрахтователя;
- изменение типа и назначения судна;
- форс-мажорные обстоятельства, в которые попало судно.

Пунктом 3 статьи 5 Конвенции об условиях регистрации судов определено, что национальная морская администрация государства должна обеспечивать:

- соблюдение судами, плавающими под флагом государства, законов и правил, касающихся регистрации судов, и применение международных правил и норм, касающихся, в частности, безопасности судов и лиц, находящихся на борту, и предотвращения загрязнения морской среды;
- проведение уполномоченными инспекторами освидетельствования судов, плавающих под флагом государства, в целях обеспечения соблюдения международных правил и норм;



— наличие на борту судна, плавающего под флагом государства, документов, в частности, подтверждающих право плавать под его флагом, и других действительных соответствующих документов, включая те, что требуются международными конвенциями, участником которых является государство регистрации;

— соблюдение принципов регистрации судов в соответствии с законами и правилами государства и положениями конвенции.

В Украине указанные выше полномочия национальной администрации отражены в положениях действующих нормативных документов.

С целью обеспечения исполнения требований международных договоров, контроля за соблюдением правил безопасности мореплавания, проведения технического надзора и классификации морских и речных торговых судов, в соответствии со статьей 22 КТМУ, за морскими (речными) судами осуществляется технический надзор со стороны классификационного общества, выбранного судовладельцем. ПКМУ от 08.06.1998 № 814 «О совершенствовании технического, классификационного и судоводного надзора на морском и речном транспорте» было создано классификационное общество Регистр судоходства Украины.

Данное классификационное общество осуществляет технический надзор:

— за пассажирскими, наливными судами, судами, предназначенными для перевозок опасных грузов, а также буксирами независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости;

— за самоходными судами, не указанными выше, с мощностью главных двигателей 55 кВт и более;

— за судами, не указанными в пунктах 1 и 2, с валовой вместимостью 80 единиц и более.

Военные судна и судна Укргосрыбхоза (самоходные — с главными двигателями мощностью менее 55 кВт, несамоходные — валовой вместимостью менее 80 регистровых тонн, а также спортивные суда) техническому надзору Регистра не подлежат.

Регистр судоходства Украины выдает на суда, осуществляющие заграничные рейсы, свидетельства, предусмотренные международными договорами по вопросам торгового мореплавания.

В случае продолжительной стоянки на таможенной территории Украины судна заграничного плавания таможенный орган с целью осуществления таможенного контроля может обращаться в Регистр судоходства Украины для получения дополнительной информации по судну. Она может касаться вопросов технического снабжения судов, переоборудования, а также любых других вопросов, непосредственно связанных с поставкой, заменой или демонтажем судового материально-технического имущества.

### 5.3. Государственная регистрация судов

Согласно статье 26 КТМУ украинские суда, технический надзор за которыми осуществляют классификационные общества, подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины.

Украинские суда, которые не подлежат регистрации в Государственном судовом реестре Украины, регистрируются в Судовой книге Украины.

Судно, зафрахтованное по договору бербоут-чартера, по заявлению фрахтователя может быть временно, но не дольше срока действия договора, зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или в Судовой книге Украины, если на момент фрахтования оно не было внесено в судовой реестр другого государства или если оно внесено в судовой реестр другого государства, но запись, сделанная в судовом реестре этого государства, приостановлена, о чем судовладелец должен подать соответствующий сертификат.

В случае если в другом государстве разрешено внесение судна в несколько судовых реестров, от этого требования можно отказаться.

Порядок ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины установлен ПКМУ от

26.09.1997 № 1069 «Об утверждении порядка ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины».

Регистрации в Государственном судовом реестре Украины подлежат суда, за которыми классификационное общество осуществляет технический надзор. Все остальные суда регистрируются в Судовой книге Украины.

Не подлежат регистрации:

- военные корабли и суда;
- катера, шлюпки и другие плавучие средства, которые принадлежат любому судну.

Регистрацию судов в Украине осуществляют:

- капитаны морских портов;
- Госфлотинспекция;
- Укргосрыбхоз (рыболовных судов, которые не подлежат надзору со стороны классификационного общества).

Торговые суда регистрируются в морских портах. Приказом Министерства транспорта и связи Украины от 04.04.2005 № 114 «Об утверждении перечня морских торговых портов Украины, которые осуществляют проведение государственной регистрации судов» утвержден перечень торговых портов, осуществляющих государственную регистрацию судов. Рыболовные суда, которые подлежат контролю классификационного общества, регистрируются в любом морском рыбном порту.

Регистрации в Госфлотинспекции подлежат речные и маломерные суда, не подлежащие регистрации в Государственном судовом реестре Украины.

Судно может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины только в одном морском порту Украины. Порт регистрации судна может быть изменен по желанию собственника.

Судно может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины только одним органом государственной регистрации. Орган государственной регистрации может быть изменен по желанию судовладельца.

Регистрация судна в Государственном судовом реестре Украины удостоверяется *свидетельством о праве плава-*

ния под Государственным флагом Украины (судовой патент), а регистрация в Судовой книге Украины — судовым билетом.

С момента регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины все ранее сделанные записи относительно этого судна в судовых реестрах иностранных государств Украиной не признаются.

Точно так же Украиной не признается внесение украинского судна в судовой реестр иностранного государства, если судно не исключено в установленном порядке из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины.

Судно исключается из Государственного судового реестра Украины или Судовой книги Украины в случае:

— признания его непригодным для дальнейшей эксплуатации и ремонта;

— утраты им права плавания под Государственным флагом Украины;

— гибели или исчезновения его бесследно.

О любых изменениях сведений, подлежащих внесению в Государственный судовой реестр Украины или Судовую книгу Украины, собственник судна или фрахтовщик по бербоут-чартеру должен на протяжении двух недель со дня этих изменений сообщить в орган регистрации судна.

При регистрации судна в обязательном порядке определяется его тип в соответствии с классификацией, предусмотренной Международным кодексом по управлению безопасностью эксплуатации судов и предотвращению загрязнения.

Существуют следующие типы судов:

— пассажирское судно;

— пассажирское высокоскоростное судно;

— грузовое высокоскоростное судно;

— навалочное судно;

— нефтяной танкер;

— танкер-химовоз;

— передвижная морская буровая установка;

— газовоз;

- иное грузовое судно;
- рыболовное судно.

Если необходима дополнительная информация по иностранному судну, таможенный орган должен учитывать, что иностранные суда, плавающие под флагом государства — участника Конвенции об условиях регистрации судов, в соответствии со статьей 11 конвенции при регистрации судна представляют в государственный орган для ведения регистра следующие сведения:

- название судна и (при наличии) его предыдущее название и регистрация;
- место и порт регистрации, порт приписки и официальный номер или опознавательный знак судна;
- международные позывные судна (при наличии);
- название судостроительной компании, место и год постройки судна;
- основные технические характеристики судна;
- имя, адрес и, в соответствующих случаях, гражданство собственника или каждого из собственников;

И дополнительно, если эти сведения не указаны в другом официальном документе, легко доступном для регистратора в государстве флага:

- дата аннулирования или приостановления предыдущей регистрации судна;
- имя, адрес и, в соответствующих случаях, гражданство фрахтователя судов, фрахтуемых без экипажа, если национальные законы и правила предусматривают регистрацию судов, фрахтуемых без экипажа;
- подробные сведения о любых закладных или иных аналогичных обязательствах, наложенных на судно, как это предусматривается национальными законами и правилами.

Кроме того, в такой регистр должны вноситься:

- в случае если имеется более одного собственника — доля судна, принадлежащая каждому собственнику;
- имя, адрес и, в соответствующих случаях, гражданство оператора, если оператор не является собственником или фрахтователем судна без экипажа.

В случае фрахтования судна без экипажа государство должно убедиться в том, что право плавать под флагом бывшего государства флага приостановлено. Такая регистрация осуществляется по представлении документа, свидетельствующего о приостановлении предыдущей регистрации в том, что касается национальной принадлежности судна, плавающего под флагом бывшего государства флага, и содержащего подробности любых зарегистрированных обязательств.

В подтверждение регистрации судна в Украине капитан порта выдает судовладельцу такие регистрационные документы:

- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины;
- свидетельство о праве собственности на судно (в случае временной регистрации судна не выдается).

В случае регистрации судна, которое эксплуатируется на условиях бербоут-чартера, свидетельство на право плавания под Государственным флагом Украины (судовой патент) выдается независимо от того, переходит к судовладельцу Украины право собственности на судно или же судно после окончания срока договора подлежит возврату собственнику.

Свидетельство о праве собственности на судно выдается только после перехода этого права на законных основаниях к судовладельцу Украины и постоянной регистрации судна. До этого момента на судне хранятся документы на право собственности, выданные компетентным иностранным органом, и надлежащим образом удостоверенные документы или их копии, которые подтверждают передачу судовладельцу Украины права на пользование судном.

Регистрация торговых судов в Судовой книге Украины осуществляется капитанами морских портов, Госфлотинспекцией, а рыболовных судов — Укргосрыбхозом и капитанами морских рыбных портов.

В подтверждение регистрации судна судовладельцу выдается судовой билет.

После получения судовых регистрационных документов на судно наносится название судна и наименование порта его регистрации, а на рыболовное судно — соответствующие знаки маркировки.

В случае возникновения изменений, которые вызывают необходимость исправления сведений, внесенных в Государственный судовой реестр или Судовую книгу Украины, капитан морского порта выдает новые документы и вносит соответствующие изменения в Государственный судовой реестр Украины или Судовую книгу Украины. При этом документ, который подлежит замене, сдается капитану этого порта (органу государственной регистрации судна).

Выдача дубликатов утраченных судовых регистрационных документов осуществляется после рассмотрения заявления об их потере и опубликования за счет судовладельца в газете «Правительственный курьер» объявления о потере этих документов и признании их недействительными.

Определение национальной принадлежности судна имеет большое значение. Так, понятие *украинское судно* или *судно Украины* означает национальную принадлежность судна, на которое распространяется юрисдикция Украины.

Согласно Конвенции 1982 года каждое государство определяет условия предоставления своей национальной принадлежности судам, регистрации судов на его территории и права плавать под его флагом. Суда имеют национальную принадлежность того государства, под флагом которого они имеют право плавать. Между государством и судном должна существовать реальная связь.

Каждое государство выдает соответствующие документы судам, которым оно предоставляет право плавать под его флагом.

Статьей 8 Конвенции об условиях регистрации судов государство флага предусматривает в своих законах и правилах положения о собственности на суда, плавающие под его флагом. Такие законы и правила государства флага включают соответствующие положения об участии этого государства или его граждан в качестве собственни-

ков судов, плавающих под его флагом, или в собственности на такие суда и о степени такого участия. Эти законы и правила должны позволять государству флага эффективно осуществлять свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом.

Государство регистрации до включения судна в свой регистр судов обеспечивает возможность для судовладельческой компании или дочерней судовладельческой компании создать и/или иметь свою главную контору на его территории в соответствии с его законами или правилами. Если судовладельческая компания, дочерняя судовладельческая компания или главная контора судовладельческой компании не создана в государстве флага, последнее обеспечивает до включения судна в свой регистр судов наличие представителя или управляющего, являющегося гражданином государства флага или domiciliрованного в нем. Этот представитель или управляющий может быть физическим либо юридическим лицом, должным образом учрежденным или зарегистрированным в государстве флага, в соответствии с его законами и правилами, и уполномоченным действовать от имени и в интересах собственника судна. В частности, этот представитель или управляющий должен быть доступен для участия в любых процессуальных действиях и отвечать по всем обязательствам собственника судна в соответствии с законами и правилами государства регистрации.

В соответствии с КТМУ национальная принадлежность украинского судна определяется его государственной регистрацией в Украине и получением права плавания под Государственным флагом. *Право плавания под Государственным флагом Украины имеет судно, которое является государственной собственностью или находится в собственности физического лица — гражданина Украины, а также юридического лица в Украине, основанного исключительно украинскими собственниками, или судно, которое находится у этих лиц на условиях договора бербоут-чартера.*

Таким образом, действующим законодательством Украины не предусмотрена возможность получения права пла-



вания на судах под Государственным флагом Украины для нерезидентов — как физических, так и юридических лиц.

В то же время согласно статье 53 КТМУ члены экипажа судна, которое имеет право плавания под Государственным флагом Украины, могут быть гражданами любого государства. Капитаном судна может быть только гражданин Украины.

Судно получает право плавания под Государственным флагом Украины со времени регистрации его в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины и получения свидетельства о праве плавания под этим флагом.

Судно, приобретенное за границей, пользуется правом плавания под Государственным флагом Украины со времени выдачи консулом Украины временного свидетельства, в котором заверяется получение этого права. Временное свидетельство действительно для регистрации судна в Государственном судовом реестре Украины или Судовой книге Украины, но не более одного года.

В соответствии со статьей 92 Конвенции 1982 года любое судно должно плавать под флагом только одного государства. Судно не может переменить свой флаг во время плавания или стоянки при заходе в порт, кроме случаев действительного перехода права собственности или изменения регистрации.

В указанной статье Конвенции 1982 года также говорится, что судно, плавающее под флагами двух или более государств и выбирающее более удобный по ситуации, не может требовать признания другими государствами ни одной национальной принадлежности из используемых и может быть приравнено к судам, не имеющим национальной принадлежности.

В КТМУ указано, что за поднятие на судне Государственного флага Украины без получения права плавания под этим флагом виновные лица несут ответственность в установленном законодательством порядке.

Если владелец украинского судна передает его по брут-чартеру иностранному физическому или юридическому лицу, то это судно по согласованию с Министерст-

вом транспорта и связи Украины (Укргосрыбхозом) может временно потерять право плавания под Государственным флагом Украины при условии, что:

- законодательство этого иностранного государства не запрещает смену флага;
- собственник судна согласен на временный перевод судна под флаг иностранного государства;
- залогодержатели зарегистрированных залогов судна согласны на временный перевод судна под флаг иностранного государства.

#### 5.4. Судовые документы

Документы, подтверждающие право собственности на судно и право плавания под Государственным флагом Украины, являются одними из основных судовых документов. Однако ими перечень судовых документов не исчерпывается. Украинское судно в соответствии со статьей 35 КТМУ должно иметь следующие основные судовые документы:

- свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины (судовой патент);
- свидетельство о праве собственности на судно;
- классификационное свидетельство;
- мерительное свидетельство (для судов, подлежащих техническому надзору классификационного общества);
- свидетельство о минимальном составе экипажа;
- список лиц судового экипажа (судовая роль);
- список пассажиров, которые находятся на судне;
- судовой журнал;
- машинный журнал (для судов с механическим двигателем);
- санитарный журнал;
- судовое санитарное свидетельство;
- пассажирское свидетельство, если судно перевозит более 12 пассажиров;
- разрешение на право пользования судовой радиостанцией, журнал (дневник радиослужбы) и другие документы согласно регламенту радиосвязи;

— свидетельство о грузовой марке, если судно используется: 1) для перевозки грузов, пассажиров, багажа и почты, для рыбного или другого морского промысла, разведки и добычи полезных ископаемых, спасения людей и судов, терпящих бедствие на море, буксировки других судов и плавучих объектов, осуществления гидротехнических работ или поднятия затонувшего в море имущества; 2) для научных, учебных и культурных целей;

— журнал регистрации мер по предотвращению загрязнения моря.

Суда, зарегистрированные в Судовой книге Украины, вместо свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Украины (судового патента) и свидетельства о праве собственности на судно должны иметь судовой билет.

Мерительное свидетельство на судно выдается с соблюдением требований Международной конвенции по обмеру судов 1969 года, членом которой является Украина (дата присоединения — 21.09.1993, дата вступления в силу для Украины — 25.01.1994).

В статье 35 КТМУ указано, что судно, которое плавет за границу, должно также иметь документы, предусмотренные международными договорами Украины. Такие документы рассмотрены в 1-м разделе этой книги.

Для отдельных судов статьей 36 КТМУ установлены исключения в перечне необходимых судовых документов:

— судно, которое несет специальную государственную службу, а также спортивное судно может не иметь мерительного свидетельства (однако вместимость судна, которое несет специальную государственную службу, может быть определена упрощенным способом с выдачей соответствующего удостоверения);

— судно, которое плавет в портовых или прибрежных водах, может не иметь машинного и санитарного журналов, если иное не установлено правилами ведения этих журналов.

Рыболовное судно длиной от 24 метров кроме перечисленных выше судовых документов должно иметь международное свидетельство о безопасности рыболовного

судна. Это правило не применяется к суднам, которые используются исключительно для спорта и отдыха, для обработки рыбы и других ресурсов моря, для проведения исследований и обучения, для перевозки рыбы.

Судовые документы выдаются следующими органами:

— свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины и свидетельство о праве собственности на судно — капитаном порта, в котором судно зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины;

— судовой билет — органом, который зарегистрировал судно в Судовой книге Украины;

— свидетельство о пригодности к плаванию, мерительное свидетельство, пассажирское свидетельство, свидетельство о грузовой марке, а также другие судовые документы, которые предусмотрены международными договорами Украины по вопросам безопасности мореплавания, — классификационным обществом по поручению Министерства транспорта и связи Украины (с разрешения классификационного общества отдельные категории судов могут не иметь мерительного свидетельства или свидетельства о грузовой марке);

— разрешение на право пользования судовой радиостанцией — центральным органом исполнительной власти в области связи.

Немаловажно для работы таможенного органа, что все судовые документы должны храниться на судне в оригинале, за исключением *свидетельства о праве собственности на судно и судового билета*, которые могут быть представлены нотариально заверенными копиями.

В статье 40 КТМУ изложены основания признания документов на суда, которые плавают под иностранным флагом.

Признание мерительного свидетельства, пассажирского свидетельства, лицензии на право пользования судовой радиостанцией, свидетельства о грузовой марке судна, которое плавает под иностранным флагом и заходит в порты Украины, осуществляется на основании международных договоров Украины.

Судно, которое плавает под флагом иностранного государства и не имеет при заходе в порты Украины документов, указанных выше, подлежит обязательному осмотру с определением вместимости, пассажировместимости, наименьшей высоты надводного борта и осмотра его радиостанции на тех же основаниях, что и для судов, которые плавают под Государственным флагом Украины.

Если выполнение требований безопасности плавания судном, плавающим под иностранным флагом, при заходе в порты Украины вызывает сомнения, то независимо от наличия соответствующих документов оно может быть подвергнуто осмотру в порядке технического надзора на тех же основаниях, что и суда, плавающие под Государственным флагом Украины.

## 5.5. Арест и задержание судна

В практике работы таможенных органов могут встретиться случаи наложения ареста на суда заграничного плавания. В соответствии со статьей 41 КТМУ судно может быть арестовано или освобождено из-под ареста по решению суда, хозяйственного суда или председателя Морской арбитражной комиссии (данное правило согласно пункту 1 статьи 14 КТМУ распространяется только на суда, зарегистрированные в Украине).

Арест судна означает любое задержание судна или ограничение в его передвижении, которые осуществляются для обеспечения морских требований во время пребывания судна в морском порту Украины.

В соответствии со статьями 80–82 и 91 КТМУ капитан морского порта и начальник морского порта имеют право на задержание судна.

Судно или груз могут быть задержаны в морском порту начальником порта по просьбе лица, имеющего морское требование, в том числе обоснованное договором перевозки груза. Распоряжение начальника морского порта о задержании судна действительно в течение трех суток. Если на протяжении этого срока не приняты решения суда,

хозяйственного суда или Морской арбитражной комиссии о наложении на судно или груз ареста, судно подлежит немедленному освобождению.

Данные положения не распространяются на требования имущественного характера в отношении задержания судов, которые находятся в собственности иностранного государства, если эти суда используются исключительно для несения государственной службы (военные корабли и суда и т. п.).

Капитан морского порта имеет также право отказать в выдаче разрешения на выход из порта в случае принятия соответствующего решения уполномоченным законодательством государственным органом (таможенным органом, санитарно-карантинной службой, органом рыбоохраны, Министерством охраны окружающей природной среды и ядерной безопасности Украины и пограничной службой).

О задержании судна немедленно уведомляется судовладелец.

Как указано выше, судно может быть арестовано только по морским требованиям. *Морское требование* — это требование, которое возникает из права собственности и других имущественных прав на судно, строительство судна, из управления, эксплуатации или коммерческого использования судна, залога судна или осуществления мер, связанных со спасением судна.

Морское требование может быть вызвано:

- нарушением договора использования или фрахтования судна, перевозки груза или пассажиров;
- потерей или повреждением груза, включая багаж, при перевозке или в связи с ней;
- поставкой на судно продуктов питания, материалов, топлива, запасов, оборудования, включая контейнеры, необходимых для его эксплуатации или содержания;
- строительством, ремонтом, перестройкой или переоборудованием судна;
- любым спором о праве собственности на судно или владения им;

— любым спором между двумя или несколькими собственниками судна относительно использования судна и распределения прибыли;

— любым спором, который возникает из договора купли-продажи судна.

Арестованное судно освобождается из-под ареста в случае предоставления обеспечения морского требования в приемлемой форме и в достаточном размере.

Лицо, по требованию которого судно арестовано, несет ответственность за любые убытки, причиненные собственнику судна или его фрахтователю по бербоут-чартеру в результате необоснованного ареста судна или предъявления чрезмерного обеспечения морского требования.

# Морские перевозки

### 6.1. Основные положения

Таможенный контроль и таможенное оформление судов заграничного плавания и перевозимых на них грузов — одна из составляющих механизма осуществления международного торгового мореплавания. Основным звеном этого механизма, безусловно, является организация морских перевозок грузов. Эффективность осуществления таможенного контроля за перемещением судов заграничного плавания и перемещаемых ими грузов во многом зависит от умения таможенных органов быстро и качественно произвести проверку представленных документов, а также определить особенности проведения каждой отдельной операции и при необходимости потребовать от заинтересованных лиц предоставления дополнительных сведений.

В соответствии с требованиями Закона Украины от 01.06.2000 № 1775-III «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» предоставление услуг по перевозке пассажиров и грузов речным, морским транспортом подлежит обязательному лицензированию. ПКМУ от 14.11.2000 № 1698 «Об утверждении перечня органов лицензирования» обязанности по выдаче лицензий на предоставление услуг по перевозке пассажиров и грузов речным, морским транспортом возложены на Укрморречфлот.

Основные положения, связанные с организацией перевозок грузов и пассажиров морским транспортом, изложены в КТМУ.

В статье 128 КТМУ указано, что условия морской перевозки грузов определяются договором. Перевозчик и вла-



делец груза в случае необходимости систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации морских перевозок.

Согласно статье 129 КТМУ перевозки грузов могут осуществляться морским транспортом общего пользования. При этом морская транспортная организация общего пользования:

- обязана принять любой предложенный к перевозке груз, если на судне есть свободные помещения, пригодные для перевозки, и груз может быть перевезен без вреда для уже принятых к перевозке грузов;

- не должна отдавать предпочтение одному владельцу груза перед другим в приеме грузов и условиях перевозки, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством Украины;

- обязана публиковать тарифы и условия перевозок.

Морским транспортом общего пользования, как правило, выступают грузопассажирские суда, осуществляющие регулярные рейсы по установленному маршруту.

К исключительной компетенции государственных властей в области торгового мореплавания относится установление ограничений и запретов, связанных с грузовыми перевозками на морском транспорте. Причины их временного или постоянного введения могут быть самыми различными.

В КТМУ указано, что в исключительных случаях центральным органом исполнительной власти, осуществляющим руководство транспортом Украины, может быть запрещен прием грузов к перевозке в определенных направлениях, о чем он сообщает заинтересованным организациям и правительству Украины.

При явлениях стихийного характера, катастрофах и авариях, вызвавших перерыв в движении, а также в случае объявления карантина прием грузов может быть временно прекращен или ограничен распоряжением начальника порта (с немедленным сообщением об этом центральному органу исполнительной власти, осуществляющему руководство транспортом Украины), который

устанавливает срок действия запрета на прием груза или его ограничения.

Запрет, временное прекращение или ограничение приема груза могут быть введены для перевозок в определенных направлениях, из определенных портов или в определенные порты. О запрете, временном прекращении или ограничении приема груза начальник порта немедленно извещает отправителей грузов, а при перевозке грузов в прямом смешанном или прямом водном сообщении — и организации других видов транспорта.

## 6.2. Договор морской перевозки груза

Понятие договора морской перевозки груза приведено в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила). Согласно конвенции *договор морской перевозки* — это любой договор, в соответствии с которым перевозчик за уплату фрахта обязуется перевезти груз морем из одного порта в другой.

Статьей 133 КТМУ дано следующее определение договора морской перевозки: это договор, по которому перевозчик или фрахтовщик обязуется перевезти порученный ему отправителем груз из порта отправления в порт назначения и выдать его уполномоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель или фрахтователь обязуется уплатить за перевозку установленную плату (фрахт).

Фрахтовщиком и фрахтователем являются лица, заключившие между собой договор фрахтования судна (чартер).

Согласно статье 134 КТМУ договор морской перевозки груза должен быть заключен в письменной форме.

Документами, которые подтверждают наличие и содержание договора морской перевозки груза, являются:

1) рейсовый чартер — если договор предусматривает предоставление для перевозки всего судна, его части или отдельных судовых помещений;

2) коносамент — если договор не предусматривает условия, указанного в пункте 1;

3) другие письменные доказательства.

### 6.3. Договор перевозки груза по коносаменту

Понятие коносамента дано в Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года. Это документ, который подтверждает наличие договора морской перевозки и прием или погрузку груза перевозчиком и в соответствии с которым перевозчик должен доставить груз указанному в нем грузополучателю. Указание в документе о том, что груз должен быть сдан приказу поименованного лица или предъявителю, представляет собой такое обязательство.

В законодательстве Украины определение коносамента дано в п. 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989. *Консамент* (речная накладная) — это документ, который регулирует правоотношения между отправителем, перевозчиком и получателем транспортных средств и товаров, свидетельствует о принятии перевозчиком транспортных средств и товаров, сведения о которых приведены в коносаменте (речной накладной), и подтверждает наличие и содержание договора перевозки водным транспортным средством.

Консамент отличается от всех других товаротранспортных документов. Ни один из них не обладает такими функциями, как коносамент.

Во-первых, коносамент является документом, подтверждающим факт принятия указанного в нем груза на борт судна.

Во-вторых, коносамент служит товарораспорядительным документом — в нем содержится информация о том, кто и как может требовать выдачи груза в порту выгрузки.

В-третьих, коносамент выступает в качестве договора морской перевозки.

Статьей 137 КТМУ предусмотрено, что перевозчик может выдать и другой документ в подтверждение получения груза для перевозки. Такой документ является первостепенным доказательством заключения договора морской перевозки и приема перевозчиком груза, описанного в этом документе.

Документом, предшествующим выдаче коносамента и выполняющим одну из его функций — подтверждающим факт принятия груза на борт судна, является *штурманская расписка*, форма которой утверждена приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098 «Об утверждении Правил оформления грузовых перевозочных документов на перевозки морским транспортом».

Штурманская расписка выдается грузоотправителю судном или от имени судна после окончания погрузки груза на его борт. Она свидетельствует о переходе права владения грузом от отправителя к перевозчику — администрации судна. Одновременно она подтверждает указанное в ней состояние груза.

Иногда вместо штурманской расписки грузоотправитель может выдать *ордер на погрузку (shipping note)*. По своему содержанию он аналогичен штурманской расписке. Отличие состоит в том, что такой документ подписывается до погрузки груза на борт судна — в момент его передачи грузоотправителем экспедитору, морскому агенту или портовым властям.

Штурманская расписка или ордер на погрузку после окончания погрузки груза на борт судна обмениваются на бортовой коносамент.

Проверка правильности переноса сведений из штурманской расписки в коносамент является обязанностью перевозчика. Кроме того, при отказе отправителя вернуть расписку перевозчик вправе задержать выдачу коносамента.

Согласно статье 137 КТМУ коносамент составляется на основании данных, указанных в подписанном отправителем документе. В нем, в частности, должны быть указаны следующие сведения:

- наименование отправителя;
- место назначения груза или, при наличии чартера, место назначения или направления судна;
- наименование получателя груза, или указание, приказу кого груз должен быть выдан, или указание, что груз должен быть выдан на предъявителя;

— наименование груза, его маркировка, количество мест или количество и/или мера (масса, объем), а при необходимости — данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;

— фрахт и другие необходимые перевозчику платежи или указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в рейсовом чартере или другом документе, либо что фрахт полностью уплачен.

Следует обратить внимание на тот факт, что указание сведений об уплате фрахта и других платежей не предусмотрено формой штурманской расписки, утвержденной приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098. Это требует представления отправителем дополнительного документа по условиям оплаты фрахта.

Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за все последствия, возникшие в результате неправильности или неполноты сведений, указанных в выданном им документе.

Согласно требованиям статьи 138 КТМУ в коносаменте указываются:

— наименование судна, если груз принят к перевозке на определенном судне;

— наименование перевозчика;

— место приема или погрузки груза;

— наименование отправителя;

— место назначения груза или, при наличии чартера, место назначения или направления судна;

— наименование получателя груза (именной коносамент), или указание, что коносамент выдан приказу отправителя, или наименование получателя с указанием, что коносамент выдан приказу получателя (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя);

— наименование груза, его маркировка, количество мест или количество и/или мера (масса, объем), а при необходимости — данные о внешнем виде, состоянии и особых свойствах груза;

— фрахт и другие надлежащие перевозчику платежи, или указание, что фрахт должен быть уплачен согласно условиям, изложенным в рейсовом чартере или другом документе, или указание, что фрахт полностью уплачен;

— время и место выдачи коносамента;

— количество составленных экземпляров коносамента;

— подпись капитана или другого представителя перевозчика.

В данной статье КТМУ оговорены особенности заполнения графы коносамента, касающейся описания и количества груза:

— во время буксировки леса на плотках сведения о грузе включаются перевозчиком в коносамент на основании письменного заявления отправителя;

— если при перевозке грузов наливом, насыпью или навалом данные о грузе не были проверены, перевозчик вправе включить их в коносамент с соответствующими оговорками. Такие же оговорки могут быть сделаны перевозчиком при перевозке разных грузов в том случае, когда у него есть достаточные основания считать, что данные о грузе указаны отправителем неточно, или он не имел разумной возможности их проверить. При перевозке грузов в международном сообщении в коносамент могут быть внесены по соглашению сторон и другие условия и оговорки.

*Рейсовый чартер* как договор морской перевозки имеет ряд отличий от коносамента. В статье 136 КТМУ определены основные реквизиты рейсового чартера. К ним относятся: наименование сторон, судна и груза, порта отправления и назначения (или места направления судна). В рейсовый чартер могут быть включены по согласованию сторон и другие условия и оговорки. Рейсовый чартер подписывается фрахтовщиком (перевозчиком) и фрахтователем или их уполномоченными представителями.

Независимо от заключения договора рейсового чартера правоотношения между перевозчиком и получателем груза определяются коносаментом. При этом следует учитывать, что согласно статье 135 КТМУ условия договора морской перевозки, не изложенные в коносаменте,

обязательны для получателя, если в коносаменте сделана ссылка на документ, в котором они изложены (например, в рейсовом чартере).

Содержание основных сведений, которые приводятся в коносаменте, определены и в статье 15 Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года. По сравнению со статьей 137 КТМУ они имеют следующие особенности:

— в наименовании перевозчика указываются также данные о местонахождении его основного коммерческого предприятия;

— графа о количестве оригиналов коносамента заполняется, если их больше одного;

— в коносаменте проставляется дата или период сдачи груза в порту разгрузки, если они прямо согласованы сторонами.

Коносамент, на основании статьи 137 КТМУ, может быть подписан:

— капитаном;

— перевозчиком (судовладельцем, фрахтовщиком, оператором и т. п.);

— агентом перевозчика или агентом фрахтователя;

— другими уполномоченными лицами.

Полномочия на подписание коносамента кому-либо кроме капитана или перевозчика предоставляются на основании их письменного разрешения.

Статьей 14 Конвенции ООН о морской перевозке грузов 1978 года право подписи коносамента предоставлено лицам, имеющим полномочия от перевозчика. Коносамент, подписанный капитаном судна, на котором перевозится груз, считается подписанным от имени перевозчика.

Подпись на коносаменте, согласно положениям конвенции, может быть сделана от руки, напечатана в виде факсимиле, перфорирована, поставлена с помощью штампа, в виде символов или с помощью любых других механических или электронных средств, если это не противоречит закону страны, в которой выдан коносамент.

Таможенным органам при проведении таможенного контроля и таможенного оформления товаров, которые

ввозятся на таможенную территорию Украины судами заграничного плавания, необходимо учитывать указанные выше положения международной конвенции.

После составления и подписания коносамента возникает вопрос о его передаче заинтересованным лицам. Обычно коносамент выдается один раз. Выданный по отношению к отправителю коносамент будет считаться выданным и по отношению к третьим лицам.

Иногда после выдачи коносамента у отправителя возникает необходимость изменить в нем отдельные сведения. Например, из-за ошибки в документе отправителя, на основании которого составлялся и был выдан коносамент. Такое желание отправителя не во всех случаях может быть удовлетворено.

Во-первых, документ отправителя является его офертой (предложением). Риск искажения ее сведений лежит на оференте. Во-вторых, данные коносамента, которые могут быть изменены отправителем, можно разделить на те, что доказывают содержание договора перевозки груза, и те, что устанавливают правоотношения отправителя не с перевозчиком, а с другими лицами (в рамках договора купли-продажи товара, банковских сделок).

Изменение первых данных затрагивает интересы перевозчика, так как этими данными определяется содержание договора перевозки и возникшее из него обязательство перевозчика. Решение отправителя изменить их дает перевозчику право поставить вопрос об изменении обязательства или отказаться от исполнения взятого обязательства и получить возмещение убытков.

Изменение вторых данных приведет к повторной выдаче коносамента. Их изменение возможно в относительно короткий промежуток времени до ухода судна из порта погрузки. При этом первоначально выданный коносамент должен быть изъят из оборота.

Если к моменту возникновения необходимости внести изменения в коносамент он уже был предъявлен таможенным органам, его замена может быть осуществлена только по согласованию с ними, на основании письменного моти-



виrowанного обращения уполномоченного лица (грузоотправителя или перевозчика).

В коммерческой практике встречаются случаи уклонения отправителя от своевременного выполнения обязанности принять коносамент. Причины этого могут быть разные. В частности, несогласие с оценкой количества и состояния груза, внесенной в коносамент перевозчиком в форме оговорки, необходимость организовать прием груза в порту назначения (консигнационная торговля), падение цен на рынке и т. п. Такая ситуация может быть урегулирована только договаривающимися сторонами. Таможенные органы не могут вмешиваться в хозяйственную деятельность субъектов. Таможенный контроль и таможенное оформление судна заграничного плавания и перевозимых им грузов в данном случае осуществляются в общем порядке.

В практике морских грузовых перевозок широко распространен термин *чистый коносамент*. Под ним понимается коносамент, который не подвергает сомнению состояние груза на момент отгрузки. Иногда в таком коносаменте указывается формулировка *чистый на борту (clean on board)*. Для таможенного органа такой коносамент сообщает, что внешний вид грузов и их упаковка в хорошем состоянии.

Если у капитана судна имеются причины сомневаться в состоянии груза по его внешнему виду, то он может выдать коносамент с оговорками. Иногда такой коносамент называют *нечистым (foul или dirty)*. Оговорки могут быть самого различного характера.

В некоторых случаях капитан не имеет реальной возможности (в силу разных причин) проверить или оценить состояние или другие характеристики груза. В этом случае он может сделать в коносаменте оговорку, включающую любые из следующих характеристик груза: «*Вес, размеры, качество, состояние, содержание и стоимость неизвестны*» (*Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown*). Такая или подобная ей формулировка не делает коносамент нечистым.

Таможенным органам встречающиеся в коносаментках оговорки могут дать информацию о несоответствии груза по каким-либо характеристикам другим представленным документам.

Следует учитывать, что согласно статье 144 КТМУ отправитель должен своевременно передать перевозчику все документы на груз, которые требуются в соответствии с портовыми, таможенными, санитарными и другими административными правилами. При этом отправитель отвечает перед перевозчиком за ущерб, причиненный вследствие несвоевременной передачи, неправильности или неполноты этих документов.

Особое значение при осуществлении морских перевозок имеет заполнение граф коносамента, в которых указываются дата и место его выдачи.

Законодательством некоторых стран допускается выход судна из порта с грузом без выдачи коносамента. Но, как правило, после принятия груза к перевозке капитан или другое уполномоченное лицо выдает коносамент. Тот его экземпляр, который остается на борту судна, называется *бортовым коносаментом*.

Бортовой коносамент должен быть датирован днем окончания погрузки партии груза на борт судна. Если коносамент выдан не по месту погрузки груза на судно, то в нем должно быть обязательно указано фактическое место погрузки.

Нормативными документами Украины установлен следующий порядок оформления товаров, вывозимых на суда заграничного плавания.

В соответствии с положениями подпункта 3.2.7 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), для пропуска товаров через таможенную границу Украины таможенному органу по окончании погрузки судна в обязательном порядке предъявляются *коносаменты* и *манифесты*.

В преамбуле приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 указаны законодательные акты, на основании которых бы-

ла разработана утвержденная этим приказом инструкция. Это ТКУ, КТМУ, ПКМУ от 24.12.2003 № 1989.

Согласно статье 127 ТКУ погрузка товаров на суда заграничного плавания производится в соответствии с товаросопроводительными документами, предусмотренными законодательством Украины. Пропуск товаров через таможенную границу Украины осуществляется на основании оформленных таможенных деклараций. Таким образом, ТКУ не содержит норм, в которых перечислены документы, являющиеся основанием для пропуска товаров через таможенную границу Украины при их перевозках морским транспортом.

Статьей 137 КТМУ предусмотрено, что после приема груза к перевозке перевозчик груза, капитан или агент перевозчика обязан выдать отправителю коносамент, который является доказательством приема перевозчиком груза, указанного в коносаменте.

В этой же статье говорится, что кроме коносамента перевозчик может выдать и другой документ в подтверждение получения груза для перевозки. Такой документ является первоочередным доказательством заключения договора морской перевозки и принятия перевозчиком груза в соответствии с этим документом.

В статье 163 КТМУ указано, что перевозка груза может осуществляться по коносаменту или другому документу. О том же говорится и в статье 209 КТМУ, согласно которой фрахтователь судна по тайм-чартеру или бербоут-чартеру имеет право от своего имени выдавать коносаменты и другие перевозочные документы. В статье 379 КТМУ в качестве другого перевозочного документа названа морская накладная. Другие документы, являющиеся основанием для перевозки грузов, в КТМУ не указываются.

К документам, подтверждающим наличие и содержание договора морской перевозки, иногда относят букинг-нот, берс-нот, фиксчур-нот.

*Букинг-нот (Booking note)* — вид договора морской перевозки, который применяется в линейном судоходстве

и связан с закреплением отдельных партий груза для очередного рейса судна регулярной грузовой линии, осуществляющего перевозки по расписанию. В договоре букинг-нот излагаются взаимные обязательства перевозчика и отправителя в отношении бронирования места на судне и сдачи к перевозке груза. Согласно этому договору перевозчик обязуется перевезти груз на судне данной линии, а отправитель — предоставить определенный груз.

*Берс-нот (Berth note)* — договор морской перевозки груза, используемый при перевозке частичных партий груза или дополнительного груза в помещениях, оставшихся на судне свободными после погрузки основной партии груза, главным образом на трамповых судах или судах грузовых линий, совершающих рейсы регулярно, но без срочного расписания. Договор берс-нот составляется в форме письма, адресованного агентом перевозчика фрахтователю; на одном или нескольких экземплярах этого письма делается подтверждающая надпись фрахтователя.

*Фиксчур-нот (Fixture note)* — документ, который носит предварительный характер и фиксирует факт фрахтования судна с определением основных условий (наименования судна, количества и рода груза, времени и порта погрузки, порта назначения, размера фрахта и т. д.). Такой документ является доказательством наличия и содержания договора морской перевозки до подписания чартера, после чего он утрачивает силу.

В соответствии со статьей 9 Закона Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности» при перевозках грузов морским транспортом используются следующие виды товаротранспортных документов: коносамент, грузовой манифест, а также другие документы, определенные законодательством Украины. Эти же документы — коносамент и грузовой манифест — указаны в качестве товаротранспортных документов в статье 6 Закона Украины «О транзите грузов».

В соответствии с пунктом 24 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, пропуск товаров через тамо-

женную границу Украины производится после представления таможенному органу грузовых документов. Пункт 2 порядка к таким документам относит коносаменты (штурманские расписки), манифесты, каргопланы, речные накладные и другие документы.

Во всех приведенных нормативных документах (за исключением ТКУ) в качестве документа перевозки грузов морским транспортом указан коносамент. Кроме того, он признан перевозочным документом следующими международными соглашениями: конвенцией «Об унификации некоторых правовых норм в отношении коносаментов» 1924 года (более известна как Гаагские правила), протоколами, содержащими поправки к Гаагской конвенции, 1968 и 1979 года (более известны как Гаагские-Висби правила), Конвенцией ООН о морской перевозке грузов 1978 года (более известна как Гамбургские правила).

Коносаменты или другие документы, подтверждающие наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, в обязательном порядке предъявляются при таможенном оформлении судов заграничного плавания в соответствии с положениями статьи 74 ТК РФ.

Таким образом, общепризнанным документом перевозки грузов морским транспортом является коносамент.

Унифицированной формы коносамента не существует. В международной практике используются самые различные формы этого документа, которые имеют и различные названия. Привести их полный перечень невозможно. К тому же одни и те же документы часто могут носить разные названия. Появление новых технологий перевозок приводит к появлению новых транспортных документов (по названию, форме, содержанию) или к их изменению. Прежде всего это вызвано потребностями развития экономики.

В таблице на стр. 294 приведены наиболее известные формы и названия коносаментов.

Что касается других документов, которые могут использоваться для перевозки грузов, то здесь также существует многообразие форм и наименований.

| Форма коносамента  | Содержание и особенности применения  |
|--|--|
| Морской коносамент (Marine bill of lading, Ocean bill of lading)   | Коносамент для перевозки грузов исключительно морским транспортом  |
| Бортовой коносамент (Shipped on board bill of lading)  | Служит доказательством поставки товара на борт судна; является подтверждением договора перевозки; предоставляет право на передачу товара, находящегося в пути          |
| Коносамент на грузы, принятые для перевозки (Received for shipment bill of lading)                             | Подтверждает принятие груза для перевозки до его погрузки на борт судна  |
| Сквозной коносамент (Through bill of lading)   | Морская перевозка составляет лишь часть пути груза   |
| Коносамент для перевозки грузов в смешанном сообщении (FIATA Combined Transport bill of lading)                |  |
| Коносамент на сгруппированные грузы или служебный коносамент (Groupage bill of lading, Service bill of lading) | Грузы, перевозимые одним экспедитором для разных грузовладельцев   |
| Внутренний коносамент (House bill of lading)   | Расписка экспедитора грузоотправителю, по которой судовладелец или капитан обязуются выдать определенный груз определенному получателю                                 |
| Оборотный и необоротный коносамент (Negotiable and non-negotiable bill of lading)                              | Оборотным является коносамент, который можно передать: в нем используются слова <i>приказу (to order)</i> , <i>предъявителю (bearer)</i> или <i>держателю (holder)</i> |

Прежде всего следует сказать о *морской накладной (sea waybill)*. В отличие от коносамента, она не является товарораспорядительным документом, всегда присутствует на борту судна и движется вместе с грузом в порт выгрузки, не дает права передачи права собственности на груз до момента его доставки в порт назначения. В то же время она является квитанцией на груз, содержащей договор морской перевозки. Морская накладная может использоваться при перевозках грузов в пределах одной компании (например, между ее филиалами), когда отправитель и получатель груза — одно и то же лицо, при доставке экспортером своих грузов на консигнационный склад в иностранном порту и т. д.

В США широко распространена в морской практике *доковая расписка (dock warrant, dock receipt)*. Она выдается морским перевозчиком грузоотправителю после получения груза на пирсе. Доковая расписка, как правило, обменивается на коносамент, то есть фактически не используется для перевозок грузов морскими судами.

*Деливери-ордер (delivery order)* — обязательство принятия перевозчиком груза по договору морской перевозки с целью доставки его лицу, указанному в данном документе. Может использоваться наряду с коносаментом. Применяется в случаях, когда в порт назначения груз доставляется по одному коносаменту на всю пароходную партию товара, а продается небольшими частями отдельным покупателям, находящимся в одном или нескольких портах. Продавец в каждом из заключенных договоров купли-продажи товара оговаривает себе право представить покупателю вместо коносамента заменяющий его документ — деливери-ордер.

*Штурманская расписка (mates receipt)* — как было сказано выше, обменивается на коносамент. Однако в законодательстве некоторых стран она рассматривается как товарораспорядительный документ в силу торгового обычая.

В законодательстве Украины штурманская расписка является одним из документов, утвержденных приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004

№ 1098. В данном приказе отсутствуют коносамент и морская накладная. Штурманская расписка подтверждает переход права владения грузом от отправителя к перевозчику и утрачивает свою силу после выдачи перевозчиком коносамента грузовладельцу.

К примеру, законом Великобритании 1992 года «О морских грузовых перевозках» предусмотрены следующие документы для перевозки грузов морским транспортом:

- коносамент;
- морская накладная;
- деливери-ордер.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

— обязательное представление только коносаментов на товары при отходе судов заграничного плавания предусмотрено инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями);

— нормативными актами, на основании которых была разработана и утверждена данная инструкция, предусмотрена возможность осуществления перевозки товаров на судах заграничного плавания не только по коносаментам, но и по другим документам;

— перечень документов, которые могут использоваться помимо коносаментов для перевозки грузов морским транспортом, нормативными документами не установлен;

— некоторые грузовые документы, согласно порядку, утвержденному ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, являющиеся основанием для пересечения товарами таможенной границы Украины (штурманские расписки, каргопланы), не могут являться таковыми;

— использование при таможенном оформлении пропуска товаров за пределы таможенной границы Украины на судах заграничного плавания других транспортных документов, отличных от коносамента, ограничено положениями инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями).

КТМУ оговорено, что перевозчик должен выдать отправителю по его желанию несколько экземпляров коно-



саменга тождественного содержания, причем в каждом из них отмечается количество составленных экземпляров коносаменга. После выдачи груза по одному из экземпляров коносаменга остальные экземпляры утрачивают силу.

Одной из особенностей коносаменга является возможность передачи прав на указанный в нем товар в процессе его доставки в место назначения.

Согласно КТМУ коносамент передается с соблюдением следующих правил:

— именной коносамент может передаваться по именным передаточным надписям или в другой форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;

— ордерный коносамент может передаваться по именным или бланковым передаточным надписям;

— коносамент на предъявителя может передаваться путем простого вручения.

Передача коносаменга означает добровольную переуступку права владения грузом, предоставляемого коносаментом. В этом смысле его передача должна признаваться сделкой.

Перевозчик не участвует в переуступке коносаменга. О передаче коносаменга и о количестве самих передач перевозчик судит лишь по передаточным надписям на оборотной стороне того экземпляра коносаменга, который будет ему возвращен при получении груза. Количество переуступок коносаменга практически ограничивается лишь временем обращения коносаменга.

*Именной коносамент (straight B/L, non-negotiable B/L)* передается с соблюдением формы и последствий гражданско-правовой цессии, то есть в форме договора об уступке требования. Порядок передачи именного коносаменга регулируется главой 47 Гражданского кодекса Украины.

Передача ордерных коносаментов производится по передаточным надписям — индоссаменгам.

Возможны следующие варианты передачи ордерного коносаменга:

1) Путем проставления ордерного индоссамента. Лицо, для выдачи приказу которого составлен коносамент (приказу отправителя, получателя, любого другого лица), распоряжается коносаментом аналогичным образом — делает индоссаментную надпись, приказу кого выдать коносамент. Указанные передаточные надписи оставляют коносамент ордерным. Иногда в международной практике встречаются случаи, когда в коносаменте не указывается, приказу кого выдать коносамент. В этом случае подразумевается, что груз может быть выдан приказу отправителя.

2) Держатель коносамента делает надпись с указанием лица, в пользу которого передается коносамент. Это именной индоссамент. Ордерный коносамент превращается в именной.

3) Держатель коносамента делает надпись без указания лица, в пользу которого передается коносамент. В коносаменте проставляется только подпись держателя. Это бланковый индоссамент (*endorsement in blank*). Он превращает ордерный коносамент в предъявительский. Бланковый индоссамент держатель может превратить в именной (*special endorsement*). Для этого необходимо указать в бланке его имя или имя другого лица.

Законодательство не требует, чтобы индоссамент был датирован.

*Предъявительский коносамент (bearer bill of lading)* выдается на предъявителя. Передаточные надписи при этом не производятся. Коносамент передается путем простого вручения.

Законодательством не установлены ограничения и запреты для передачи коносамента в пользу того или другого лица. Коносамент может быть переуступлен в пользу любого лица, в том числе в пользу предыдущего держателя, который, в свою очередь, может переуступить коносамент.

КТМУ предусмотрены случаи возврата или досрочной выгрузки с судна груза по инициативе отправителя после его передачи перевозчику. Статья 141 КТМУ устанавливает возможность возврата груза по требованию отправителя в порту отправления до отхода судна. Кроме того, согласно

данной статье отправитель может требовать выдачи груза в промежуточном порту или выдачи не тому лицу, которое указано в коносаменте, при условии предъявления всех выданных ему экземпляров коносамента или предоставления соответствующего обеспечения. При этом договор морской перевозки с момента совершения действий, указанных выше, считается расторгнутым. Право на расторжение или досрочное прекращение договора морской перевозки принадлежит любому законному держателю всех выданных отправителю груза экземпляров коносамента.

Как указано в статье 152 КТМУ, в случае предоставления для перевозки груза всего судна, части судна или отдельных судовых помещений отправитель имеет право требовать изъятия (выгрузки) не принадлежащего ему груза с предоставленного ему судна, части судна или судового помещения в порту отправления, а в случае предоставления всего судна — в любом порту захода. Если посторонний груз не был своевременно изъят с судна фрахтовщиком, отправитель имеет право требовать соответствующего уменьшения фрахта, а также возмещения причиненного ему вследствие этого ущерба.

В КТМУ оговорены обстоятельства, являющиеся основанием для отказа каждой из сторон от договора морской перевозки груза в случаях, которые возникли до отхода судна из порта. К таким обстоятельствам относится задержание судна по распоряжению властей по причинам, которые не зависят от сторон договора (статья 156 КТМУ).

Законодательством предусмотрены случаи выгрузки с судна грузов по инициативе перевозчика без согласования с грузовладельцем. Так, согласно статье 153 КТМУ легковоспламеняющиеся, взрывоопасные или вообще опасные по своей природе грузы, если они были сданы под неправильным или неполным наименованием и во время их приема перевозчик не мог путем внешнего осмотра обнаружить их свойства, могут быть в любое время выгружены перевозчиком, или уничтожены, или обезврежены (по обстоятельствам), без возмещения отправителю связанного с этим ущерба.

Статьей 161 КТМУ на перевозчика возлагается обязанность доставлять грузы в место назначения в установленные сроки, а если они не установлены, — в обычно принятые сроки. При этом законодательство не считает нарушением договора морской перевозки груза любое отклонение судна от намеченного маршрута с целью спасения на море людей, судов и грузов, а также по иным причинам, если они не вызваны неправильными действиями перевозчика.

Если вследствие запрета властей, стихийных явлений или других причин, не зависящих от перевозчика, судно не может зайти в порт назначения, перевозчик обязан немедленно сообщить об этом отправителю.

Если на протяжении разумного срока с момента отправки сообщения отсутствует распоряжение отправителя о том, как поступить с грузом, капитан вправе по собственному усмотрению выгрузить его в одном из ближайших портов или возвратить в порт отправления, выбрав то, что, по его мнению, наиболее выгодно для отправителя.

Если для перевозки груза было предоставлено не все судно, капитан должен выгрузить груз, который не может быть доставлен в порт назначения, в другом порту согласно распоряжению отправителя. В случае неполучения такого распоряжения на протяжении трех суток с момента отправления сообщения капитан вправе по собственному усмотрению выгрузить груз в одном из ближайших портов, уведомив об этом отправителя. Капитан вправе сделать то же самое и в случае, когда распоряжение отправителя невозможно выполнить без убытка для владельцев других грузов, находящихся на судне (статья 159 КТМУ).

Груз выдается в порту назначения:

— по именному коносаменту — получателю, указанному в коносаменте, или лицу, которому коносамент был передан по именной передаточной надписи либо в другой форме с соблюдением правил, установленных для передачи долгового требования;

— по ордерному коносаменту — отправителю или получателю в зависимости от того, адресован ли коносамент

приказу отправителя или приказу получателя, а в случае наличия в коносаменте передаточных надписей — лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью;

— по коносаменту на предъявителя — предъявителю коносамента.

Для получения груза необходимо предъявление перевозчику коносамента или одного коносамента из коносаментного комплекта. Нет коносамента — нет и выдачи груза. Таково общее правило. Последствия, связанные с несоблюдением этого правила, лежат на перевозчике.

Способ проверки надлежащего держателя коносамента основан на чисто внешних признаках. Для перевозчика надлежащим держателем коносамента является лицо, чье владение основано на непрерывном и последовательном ряде передаточных надписей, из которых можно было бы проследить переход прав от одного лица к другому. Последняя надпись должна быть сделана в пользу лица, требующего исполнения. Для непрерывности ряда передаточных надписей достаточно наличия внешнего тождества между подписью лица, ставящего подпись, и именем предыдущего держателя. Обычно даже подложная подпись считается для цели передачи документа действительной и не прерывает последовательный ряд передаточных надписей. Зачеркнутая передаточная надпись прерывает цепь последовательных надписей. Перерывы (несоответствия) в цепи передаточных надписей придают спорный характер правопреемству лиц, следующих после перерыва; правильным держателем бумаги будет считаться то лицо, чья подпись стояла последней до перерыва. Перерыв потребует от заинтересованного лица доказательства своего права в порядке, установленном гражданским законодательством. По коносаменту на предъявителя лицо не устанавливается, достаточно предъявления самого коносамента. Таким образом, для осуществления права по именному и ордерному коносаменту нужна совокупность двух юридических фактов (предъявление коносамента и переда-

точная надпись), по предъявительскому коносаменту достаточно предъявления.

Перевозчик освобожден от проверки прав у индоссантов и получателя груза (по форме совершения передаточной надписи, по идентификации индоссанта, по количеству подписей), а также действительности самого права.

Передачей груза надлежащему держателю коносамента не решается вопрос о праве собственности на него. В задачу перевозчика не входит установление действительного собственника груза. Одного лишь сомнения по поводу права надлежащего держателя коносамента недостаточно для отказа ему в исполнении обязательства. Иначе перевозчик возьмет на себя бремя доказывания правильности своих действий, а также риск проиграть процесс с держателем коносамента.

Исполняя обязательство перед держателем коносамента, перевозчик поступает добросовестно. Для опровержения презумпции добросовестного исполнения перевозчиком своего обязательства нужны веские данные. Например, о том, что перевозчик знал или должен был знать, что держатель коносамента не имеет полномочий на осуществление выраженных в нем прав.

Нередко оригинал коносамента направляют капитанской почтой. В порту погрузки отправитель передает один оригинал коносамента капитану вместе с инструкциями: доставить оригинал в порт выгрузки, передать получателю с тем, чтобы тот мог предъявить этот коносамент перевозчику и получить оговоренный груз.

Выдача коносамента в нескольких экземплярах тождественного содержания может привести к ситуации, когда в порту выгрузки несколько держателей коносамента требуют от перевозчика исполнения обязательства. большей частью вопрос решается на основании права местонахождения груза. Согласно статье 139 КТМУ выдача груза производится по одному из оригиналов коносамента, после чего все остальные утрачивают силу.

Потеря коносамента автоматически не ведет к потере прав получателя, а лишь затрудняет доказательство суще-

ствования этих прав. Для их защиты получателю придется обратиться к помощи суда.

На практике встречается ситуация, когда товар доставляется в порт выгрузки быстрее, чем коносамент. Без коносамента получатель не может получить прибывший товар. Перевозчик несет непроизводительные расходы из-за простоя, а также риск отказа фрахтователя оплатить это время. В такой ситуации возникает проблема сдачи груза на хранение до прибытия коносаментов.

#### 6.4. Сдача груза в порту назначения

В соответствии с КТМУ, если для перевозки груза было предоставлено не все судно и в порту назначения получатель не востребовал этот груз, не распорядился им или отказался от него, перевозчик вправе, сообщив об этом отправителю, сдать груз на хранение на склад или в другое надежное место за счет и на риск отправителя.

Если для перевозки груза было предоставлено все судно, капитан в случае неявки получателя в порту назначения или в случае его отказа от приема груза обязан немедленно сообщить об этом отправителю.

Выгрузка и сдача груза на склад производится капитаном лишь после окончания срока выгрузки и контрсталийного времени и при условии, что в это время не поступит другое распоряжение отправителя. При этом время, потраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, рассматривается как простой судна.

Если на протяжении двух месяцев со дня прихода судна в порт сданный на хранение груз не будет востребован и отправитель не заплатит перевозчику всех полагающихся за эту перевозку сумм, перевозчик вправе продать груз. Невостребованный скоропортящийся груз может быть продан и до истечения указанного срока. О факте продажи груза перевозчик должен сообщить отправителю.

В морских портах Украины сроки и порядок хранения грузов до получения их получателем определяются пра-

вилами, которые устанавливаются центральным государственным исполнительным органом в сфере транспорта.

Грузы, которые хранятся в портах дольше установленных сроков, подлежат реализации с компенсацией портам затрат на хранение. Порядок реализации таких грузов установлен декретом КМУ от 08.04.1993 № 33-93 «О порядке изъятия и реализации грузов, которые находятся в морских торговых портах и на припортовых железнодорожных станциях сверх установленных сроков» и ПКМУ от 16.05.1996 № 536 «О реализации грузов, которые находятся в морских торговых портах и на припортовых железнодорожных станциях сверх установленных сроков».

Перевозчик может не выдавать груз до оплаты расходов за перевозку и других расходов перевозчика (простой судна и т. п.) или предоставления обеспечения их оплаты.

Право удержания груза перевозчик сохраняет в случае сдачи его на склад, который не принадлежит получателю, при условии сообщения владельцу склада о таком праве.

После выдачи груза получателю перевозчик теряет право требовать от отправителя или фрахтователя платежи, не внесенные получателем, за исключением случаев, когда перевозчик не смог осуществить право удержания груза по не зависящим от него причинам (статья 163 КТМУ). Задержка в выдаче перевозчиком груза получателю является его правом на залог груза.

Перевозчик не отвечает за недостачу груза, который прибыл в порт назначения, в случаях, если груз прибыл:

- в исправных судовых помещениях, лихтерах, контейнерах с исправными пломбами отправителя;
- в целой и исправной таре без следов ее распаковывания в дороге;
- в сопровождении представителя отправителя или получателя, если только получатель не докажет, что недостача груза произошла по вине перевозчика (статья 178 КТМУ).

При проведении погрузочно-разгрузочных работ на судах заграничного плавания используется специальная морская терминология (см. таблицу).



| Понятие                   | Характеристика   |
|---------------------------|--|
| Нотис о готовности судна  | Уведомление судовладельцем фрахтователя (или его представителя) о готовности судна к грузовым операциям                              |
| Сталия                    | Срок, отводимый фрахтователю для погрузки и выгрузки груза без дополнительной оплаты   |
| Контрсталийное время      | Дополнительное время ожидания судном окончания грузовых работ после завершения срока сталии  |
| Сверхконтрсталийное время | Время простоя судна после окончания контрсталийного времени в связи с непогрузкой груза (его части) на судно                         |
| Демередж                  | Сумма, взыскиваемая с фрахтователя за превышение срока сталии  |
| Диспач                    | Сумма, которую вправе требовать (при наличии условия в чартере) фрахтователь за досрочное окончание грузовых операций                |
| Стейтмент, таймшит        | Документы, используемые для учета всего времени, затраченного судном в порту, и расчета сталии                                       |
| Фрахт                     | Плата перевозчику за доставку груза в порт назначения  |
| Генеральный акт           | Документ, определяющий количество и вес переданного судном и принятого портом груза  |
| Акт-извещение             | Документ, составляемый при обнаружении любых несоответствий при приеме груза портом от судна   |
| Канцелинг                 | Отказ фрахтователя от чартера в связи с непредоставлением судна к определенной дате или предоставлением его в ненадлежащем состоянии |
| Девиация                  | Отклонение судна от намеченного пути следования с целью спасения на море людей, судов и грузов                                       |

## 6.5. Договор фрахтования судов на определенное время

В торговом мореплавании широко распространена практика найма (фрахтования) судов. Основные положения, касающиеся фрахтования судов на определенное время, изложены в КТМУ.

Под *договором фрахтования судна* на определенное время понимается договор, по которому судовладелец обязуется за обусловленную плату (фрахт) предоставить судно фрахтователю для перевозки пассажиров, грузов и для других целей торгового мореплавания на определенное время.

Предоставленное фрахтователю судно может быть укомплектовано экипажем (тайм-чартер) или не снаряжено и не укомплектовано экипажем (бербоут-чартер) (статья 203 КТМУ).

Договор фрахтования судна на определенное время должен быть заключен в письменной форме.

Наличие и содержание договора фрахтования судна на определенное время может быть подтверждено исключительно письменными доказательствами.

Правовая природа договора фрахтования судна на определенное время раскрыта в статьях 798–805 ГКУ. Он относится к договорам найма (аренды) транспортного средства. В этом его главное отличие от *договора рейсового чартера*, который в соответствии со статьей 912 ГКУ является договором перевозки.

К существенным условиям договора фрахтования судна на определенное время статья 205 КТМУ относит наименование сторон договора, название судна, его технические и эксплуатационные данные (грузоподъемность, грузоместимость, скорость и т. п.), район плавания, цель фрахтования, размер фрахта, срок действия договора, место приема и сдачи судна. Статьей 206 КТМУ допускается заключение фрахтователем от своего имени самостоятельного договора фрахтования судна с третьим лицом, если такие права ему были предоставлены по договору фрахтования на определенное время.

Заключение такого договора не освобождает фрахтователя от выполнения договора, заключенного им с судовладельцем. В то же время заключенный им самим договор фрахтования с третьим лицом относится к той же группе договоров и является субарендой.

Если, как было сказано выше, выявить разницу между договором рейсового чартера и договором фрахтования судна на определенное время несложно, так как они согласно гражданскому законодательству относятся к разным видам договорных обязательств — перевозки и аренды, то отличия между договором тайм-чартера и договором бербоут-чартера носят более узкий, специализированный характер.

По договору тайм-чартера или бербоут-чартера судовладелец обязан передать фрахтователю судно в состоянии, пригодном для использования его с целью, предусмотренной договором фрахтования судна на определенное время.

Кроме того, по договору тайм-чартера судовладелец обязан снабдить и укомплектовать судно экипажем, а также поддерживать судно на протяжении срока тайм-чартера в мореходном состоянии, оплачивать его страхование и содержание судового экипажа (статья 207 КТМУ). Таким образом, при тайм-чартере производится наем судна и наем услуг экипажа. При этом расходы по эксплуатации судна распределяются следующим образом: судовладелец оплачивает постоянные издержки (заработную плату, страхование и т. п.), а фрахтователь — переменные издержки (топливо, различные виды сборов, пошлины и т. п.).

В случае фрахтования судна по тайм-чартеру капитан и другие члены экипажа подчиняются распоряжениям фрахтователя относительно эксплуатации судна, за исключением распоряжений относительно судовождения, внутреннего распорядка на судне и состава экипажа.

По договору бербоут-чартера капитан и судовой экипаж становятся служащими фрахтователя, который несет ответственность за управление, эксплуатацию и плавание судна. В обязанность фрахтователя входит снабжение судна всеми необходимыми судовыми припасами. Фрахтова-

тель несет все расходы по эксплуатации судна, а также все возникающие в связи с нею риски.

Согласно КТМУ, если судно зафрахтовано для перевозки грузов по тайм-чартеру или бербоут-чартеру, фрахтователь имеет право от своего имени заключать договоры перевозки грузов, подписывать чартеры, выдавать коносаменты и другие перевозочные документы. Он несет ответственность по обязательствам, которые вытекают из этих документов, в частности из коносаментов или других перевозочных документов.

В таблице сопоставляются основные характеристики различных видов чартера.

| Основные правовые характеристики                                     | Вид чартера      |                                   |                                   |
|--|------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|
|  | рейсовый чартер  | тайм-чартер                       | бербоут-чартер                    |
| Цели, с которыми фрахтуется судно                                    | Перевозка грузов | Любые цели торгового мореплавания | Любые цели торгового мореплавания |
| Тот, кому подчинен экипаж судна в навигационно-техническом отношении | Судовладелец     | Судовладелец                      | Фрахтователь                      |
| Тот, кому принадлежит право владения судном                          | Судовладелец     | Судовладелец                      | Фрахтователь                      |
| Тот, кому принадлежит право пользования судном                       | Судовладелец     | Фрахтователь                      | Фрахтователь                      |
| Тот, кто несет постоянные расходы по эксплуатации судна              | Судовладелец     | Фрахтователь                      | Фрахтователь                      |

Одной из особенностей договора бербоут-чартера является возможность временной смены флага судна.

Такое право предоставляется фрахтователю на основании заключенного им договора бербоут-чартера и в соответствии с ним. Временная смена флага судна предусмотрена как международным, так и национальным законодательством Украины.

Статьей 12 Конвенции об условиях регистрации судов предусмотрено, что в соответствии со своими законами и правилами государство может регистрировать и предоставлять право плавать под своим флагом судну, фрахтуемому без экипажа фрахтователем в этом государстве, на период действия договора фрахтования. При этом для обеспечения выполнения конвенции и применения ее требований в случае фрахтования судна без экипажа фрахтователь рассматривается в качестве собственника. Однако конвенция не предусматривает каких-либо прав собственности на зафрахтованное судно, помимо тех, что определены конкретным договором фрахтования судна без экипажа. Государство должно взять судно, зафрахтованное без экипажа и плавающее под его флагом, под свою полную юрисдикцию и контроль.

Государство, в котором зарегистрировано зафрахтованное без экипажа судно, обеспечивает уведомление бывшего государства флага об аннулировании регистрации судна, зафрахтованного без экипажа.

В соответствии с законодательством Украины судно, зафрахтованное по договору бербоут-чартера, по заявлению фрахтователя-резидента может быть временно, но не дольше срока действия договора, зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины или в Судовой книге Украины, если на момент фрахтования оно не было внесено в судовой реестр другого государства, а также если оно было внесено в судовой реестр другого государства, но запись, сделанная в судовом реестре этого государства, приостановлена, о чем судовладелец должен представить соответствующий сертификат (статья 26 КТМУ).

Кроме того, если собственник украинского судна передает его по бербоут-чартеру иностранному физическому или юридическому лицу, то это судно по согласованию с Министерством транспорта и связи Украины (Укргосрыбхозом Украины) может временно утратить право плавания под Государственным флагом Украины при условии:

— что законодательство этого иностранного государства не запрещает смены флага;

— что собственник судна согласен на временный перевод судна под флаг иностранного государства;

— что залогодержатели зарегистрированных залогов судна согласны на временный перевод судна под флаг иностранного государства.

## 6.6. Договор перевозки пассажиров

Перевозка пассажиров в международном морском сообщении регулируется как международным правом, так и национальным законодательством Украины. Международным нормативно-правовым актом по данному вопросу является Афинская конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года (вступила в силу 28.04.1987). Украина является участником конвенции с 1995 года (см. Закон Украины от 15.07.1994 № 115/94-ВР). Положения Афинской конвенции нашли свое отражение в законодательстве Украины, в частности в КТМУ.

В главе 3 КТМУ изложены основные правила, касающиеся порядка организации морских перевозок пассажиров на Украине. Основанием для возникновения правоотношений между пассажиром и судовладельцем является заключение договора перевозки. Под *договором морской перевозки пассажира* в статье 184 КТМУ понимается договор, по которому перевозчик обязуется перевезти пассажира и его каютный багаж в пункт назначения, а в случае сдачи пассажиром багажа — доставить багаж в пункт назначения и выдать его уполномоченному на получение багажа лицу; пассажир должен заплатить установленную плату за проезд, а при сдаче багажа — и плату за провоз багажа.

Перевозка охватывает время пребывания пассажира и его каютного багажа на судне, время посадки на судно и высадки, а также доставки пассажира водным путем с берега на судно и назад, если плата за доставку входит в стоимость билета или если судно, которое используется для этой вспомогательной перевозки, было предоставлено перевозчиком.

Перевозка багажа, не являющегося каютным, охватывает время с момента принятия его перевозчиком, служащим или агентом перевозчика на берегу или на борту судна до момента его выдачи перевозчиком, служащим или агентом перевозчика.

Доказательством заключения договора морской перевозки пассажира и уплаты стоимости проезда является выдача перевозчиком билета. Сдача перевозчику багажа удостоверяется багажной квитанцией (статья 187 КТМУ).

Пассажир, согласно статье 190 КТМУ, имеет право бесплатно, в границах установленных норм, перевозить с собой каютный багаж и сдавать для перевозки багаж за плату по тарифу.

О потере или повреждении багажа пассажир, согласно статье 15 Афинской конвенции и статье 190 КТМУ, должен направить письменное уведомление перевозчику или его агенту:

— в случае явного повреждения каютного багажа — до или на момент своей высадки;

— в случае явного повреждения другого багажа — до или на момент его выдачи;

— в случае потери багажа или его повреждения, которое не является явным, — на протяжении пятнадцати дней со дня высадки или со дня выдачи багажа или с того момента, когда он должен быть выдан.

Если пассажир не выполнил указанных выше действий, то считается, поскольку не доказано противоположное, что пассажир получил свой багаж неповрежденным.

Письменное уведомление не требуется, если состояние багажа было совместно определено или проверено в момент его получения.

Багаж, не востребованный на протяжении трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть реализован в порядке, установленном Министерством транспорта и связи.

Перевозчик отвечает за вред, причиненный в результате потери или повреждения багажа, если событие, вследствие которого был причинен вред, произошло при перевозке и было следствием вины или небрежности перевозчика, его работников, агентов, которые действуют в рамках своих служебных обязанностей.

Перевозчик отвечает за недостатки или повреждение принятого к перевозке багажа, а также за просрочку его доставки, если не докажет, что недостатки, повреждения или просрочка в доставке произошли не по его вине.

За утрату или повреждение каютного багажа перевозчик отвечает лишь в случае, если пассажир докажет, что потеря или повреждение произошли вследствие умысла или неосторожности перевозчика.

Перевозчик, согласно статье 5 Афинской конвенции и статье 193 КТМУ, не отвечает за утрату или повреждение денег, ценных бумаг, драгоценных металлов и изделий из них, ценностей, украшений, предметов искусства или других ценностей, за исключением случаев, когда такие ценности были сданы ему на хранение.

### 6.7. Договор морского круиза

Одной из разновидностей договоров осуществления перевозки морским транспортом являются *договоры морского круиза*. По договору морского круиза, в соответствии со статьей 195 КТМУ, одна сторона — организатор круиза обязуется осуществить коллективное морское путешествие (круиз) по определенной программе и предоставить участнику круиза все связанные с этим услуги (морская перевозка, питание, бытовое и экскурсионное обслуживание и т. п.), а другая сторона — участник круиза обязуется уплатить за это установленную сумму.



Документом, который подтверждает наличие договора морского круиза, является именная путевка или другой приравненный к ней документ, выданный организатором круиза.

Статьей 202 КТМУ на организатора круиза возложена ответственность за утрату или повреждение вещей участника круиза.

## **6.8. Перевозка вещей членов экипажа**

Порядок перевозки вещей членов экипажа судна оговорен в статье 56 КТМУ. Член судового экипажа имеет право перевозить на судне имущество, предназначенное для личного пользования.

Перевозка на судне имущества, не предназначенного для личного пользования, без разрешения судовладельца не допускается.

Член экипажа, который перевозит такое имущество, должен возместить судовладельцу причиненные в связи с этим убытки.

## Раздел 7

# Таможенный контроль за грузовыми операциями на судах

Грузовые операции на судах заграничного плавания регулируются нормами ТКУ, ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями).

Статьей 127 ТКУ предусмотрено, что выгрузка товаров с судов заграничного плавания и погрузка товаров на указанные суда осуществляются с разрешения таможенного органа и под его контролем согласно товаросопроводительным документам, установленным законодательством Украины. Пропуск через таможенную границу Украины товаров, которые перевозятся в международном водном сообщении, осуществляется на основании оформленных таможенных деклараций.

Во исполнение требований данной статьи ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 и приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями) были утверждены основные положения, касающиеся проведения грузовых операций и осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров, перемещаемых на судах заграничного плавания.

### **7.1. Таможенный контроль при ввозе товаров на территорию Украины**

При ввозе из-за границы товаров на судах заграничного плавания указанными выше нормативными документами установлен следующий порядок проведения их таможенного контроля и таможенного оформления.

Выгрузка товаров с судов, которые прибыли из-за границы, осуществляется на основании грузовых документов с разрешения таможенного органа и под его контролем. На грузовых документах должностные лица таможенных органов имеют право делать надписи с предостережениями, которые запрещают или регулируют процесс выгрузки и обязательны для всех лиц, принимающих участие в процессе выгрузки.

Для ускорения процедур таможенного контроля и таможенного оформления ввезенных на таможенную территорию Украины товаров порядком, утвержденным ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, предусмотрена возможность выгрузки судов, а также проведения вспомогательных операций с товарами (раскрепление и т. п.) в период работы комиссии, с согласия ее членов, после проставления соответствующей отметки в декларации о грузе.

Выгрузка товаров должна осуществляться в зонах таможенного контроля (склады, терминалы, открытые площадки, причалы), расположенных на территории морских (речных) портов, в пределах пунктов пропуска через государственную границу Украины, или на транспортные средства, которые находятся в этих зонах.

Порядок размещения товаров на хранение под таможенным контролем в зонах таможенного контроля в пунктах пропуска после их выгрузки с судов заграничного плавания нормативными документами Украины не оговорен. Согласно действующему ТКУ хранение товаров под таможенным контролем до проведения их таможенного оформления возможно на складах таможенных органов или на складах временного хранения. Если товары находятся в зонах таможенного контроля без передачи на хранение, в соответствии с положениями абзаца 2 статьи 51 ТКУ ответственность за их сохранность возложена на таможенные органы. По мнению авторов, вопросы нахождения товаров под таможенным контролем до их таможенного оформления, в том числе в морских (речных) пунктах пропуска, должны быть урегулированы нормативными документами ГТСУ.

Таможенные органы Украины ведут учет транспортных средств и товаров, выгружаемых с судна.

Для осуществления контроля за выгрузкой судна администрация порта или другие уполномоченные лица подают таможенному органу документы (наряды, тальманские расписки и т. п.), которые отображают планы и/или результаты выгрузки товаров в зону таможенного контроля или на находящиеся в ней транспортные средства. По одному экземпляру каждого из оформленных документов должно оставаться в таможенном органе.

Определение *тальманской расписки* дано в инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями): это первичный учетный документ, в котором отображаются сведения о количестве выгруженных с судна и принятых портом (получателем) товаров.

Форма тальманской расписки утверждена приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098 «Об утверждении Правил оформления грузовых перевозочных документов на перевозки морским транспортом».

При выявлении расхождения фактического количества товаров с указанным в грузовых документах или при выявлении в процессе выгрузки судна поврежденных (подмоченных, со следами распаковывания) грузовых мест составляется акт-извещение и акт о несоответствии товаров сведениям, указанным в необходимых для осуществления таможенного контроля документах, о повреждении товаров и их упаковки или маркировки, по форме, утвержденной приказом ГТСУ от 18.11.2002 № 630 «Об утверждении формы акта о несоответствии товаров сведениям, указанным в необходимых для осуществления таможенного контроля документах, о повреждении товаров или их упаковки или маркировки».

*Акт-извещение* — это документ, который составляется при выявлении любых расхождений при принятии портом (получателем) товаров от судна и подписывается представителями порта (получателя), таможенного органа, упол-

номоченным представителем администрации судна (см. п. 1.2 инструкции).

О составлении акта-извещения делается отметка в генеральном акте с указанием номера акта-извещения.

*Генеральный акт*, в соответствии с определением, приведенным в инструкции, — это документ, в котором указаны количество мест и вес переданных судном и принятых портом (получателем) товаров.

После разгрузки судна в генеральном акте указывается количество мест и вес (масса) сданных судном и принятых портом товаров, а также информация о номерах и общем количестве составленных при выгрузке судна актов-извещений. Генеральный акт составляется в шести экземплярах (один экземпляр остается в таможенном органе) и заверяется представителями порта, судна и таможенного органа.

Следует также учитывать, что согласно статье 381 КТМУ обстоятельства, которые могут быть основанием для имущественной ответственности перевозчика, отправителей, получателей груза и пассажиров, удостоверяются коммерческими актами или актами общей формы. В иностранном порту эти обстоятельства удостоверяются по правилам, существующим в данном порту.

*Коммерческий акт* составляется для подтверждения:

- несоответствия между наименованием, массой или количеством мест груза или багажа и данными, указанными в сопроводительных документах;
- повреждения или порчи груза или багажа;
- выявления груза или багажа без документов, а также документов без груза или багажа;
- возвращения перевозчику похищенного груза или багажа.

Коммерческие акты могут использоваться таможенными органами во время осуществления таможенного контроля и таможенного оформления судов заграничного плавания и перевозимых на них грузов.

Вопросы несоответствия фактически поступивших товаров грузовым документам или ошибочности отдельных

сведений, указанных в грузовых документах, урегулированы таможенным законодательством Украины в недостаточной степени. Так, в нем не определены действия таможенного органа в случаях, если в процессе выгрузки судна выявлены ошибки в грузовых документах (например, несоответствие сведений в декларации о грузе и в коносаментах, других товаросопроводительных документах), или если капитан судна или уполномоченное им лицо заявили о несоответствии отдельных сведений в грузовых документах (не только касающихся характеристик товаров) действительности.

Статьей 76 ТКУ предусмотрено представление предприятиями, перемещающими товары через таможенную границу Украины, таможенным органам актов о несоответствии товаров сведениям, указанным в необходимых для осуществления таможенного контроля документах, о повреждении товаров и их упаковки или маркировки. Такие акты должны составляться в присутствии должностных лиц таможенных органов.

Форма акта была утверждена приказом ГТСУ от 18.11.2002 № 630 «Об утверждении формы акта о несоответствии товаров сведениям, указанным в необходимых для осуществления таможенного контроля документах, о повреждении товаров и их упаковки или маркировки».

Приказом предусмотрено составление акта в четырех экземплярах:

- первый экземпляр — для предприятия, перемещающего товары через таможенную границу Украины;
- второй экземпляр — для таможенного органа по месту его составления;
- третий экземпляр — для таможни назначения;
- четвертый экземпляр — для собственника товара.

Таможенные органы, которым товары должны быть задекларированы в соответствии с избранным их владельцем (уполномоченным им лицом) таможенным режимом, обязаны принимать для осуществления таможенных процедур акты, представленные предприятиями, перемещающими товары, независимо от места их составления.

В то же время нормативные документы не разъясняют, является ли представление такого акта основанием для освобождения от привлечения к ответственности.

В таких ситуациях следует руководствоваться стандартными правилами приложения В к разделу 5 Конвенции ИМО, в которых указано, что государственные власти должны разрешать без задержки судна исправление ошибок в документах, предусмотренных Конвенцией ИМО, когда эти ошибки, по их мнению, являются неумышленными, не имеют серьезного значения, не являются следствием постоянной небрежности и допущены без намерения нарушить законы или правила, при условии, что эти ошибки были выявлены до окончания проверки документов и их можно исправить немедленно.

В случае выявления ошибок в документах, предусмотренных Конвенцией ИМО и подписанных судовладельцем, капитаном или от их имени, штрафы (привлечение к ответственности) не должны налагаться на время, которое необходимо для предоставления указанными выше лицами государственным властям доказательств того, что эти ошибки являются неумышленными, не имеют серьезного значения, не являются следствием постоянной невнимательности и допущены без намерения нарушить законы или правила.

Приложением Е к разделу 5 Конвенции ИМО установлено ограничение ответственности судовладельцев за представленные документы и сведения о перевозимых грузах. Таможенным органам следует учитывать, что согласно данному приложению государственные власти не требуют от судовладельца внесения в коносамент или его копию особых сведений, необходимых для использования этими властями, за исключением случаев, когда судовладелец является импортером или экспортером или действует от их имени.

Государственные власти не должны считать судовладельца ответственным за представление или правильность документов, которые требуются от импортера или экспортера в связи с очисткой груза, за исключением случаев,

когда сам судовладелец является импортером или экспортером или действует от их имени.

Учитывая важность и актуальность вопроса внесения изменений в товаросопроводительные документы, следует обратить внимание на его решение таможенными органами других государств. Так, в Российской Федерации этот вопрос решается на уровне отдельных таможен путем издания приказов, которые устанавливают порядок организации таможенного контроля при работе с коносамен-тами. Приказом Балтийской таможни от 22.11.2004 № 51 был утвержден временный порядок учета и анализа изменений, вносимых в транспортные документы, представляемые при приходе судов. Он основывается на выявлении факторов риска, сопряженных с недостоверным декларированием товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу, а также проверке соблюдения сроков оформления, установленных статьей 359 ТК РФ.

Согласно этому порядку уполномоченное должностное лицо, которое принимает решение о возможности принятия документов к таможенному оформлению при внесении изменений в судовые документы, при поступлении заявления от лица, перемещающего товары, должно проверить основания для внесения изменений в судовые документы исходя из действующего законодательства Российской Федерации и международного права, в том числе рассмотреть следующие вопросы:

— наличие документов, подтверждающих возможность и легальность вносимых изменений, в том числе подтверждающих документов перевозчиков (уполномоченных ими лиц), грузовладельцев (уполномоченных ими лиц) и т. д.;

— полномочия лица, подавшего заявление о согласовании внесения изменений в судовые документы;

— полномочия лиц, подтверждающих основание для внесения изменений;

— наличие признаков административного правонарушения;



— наличие факторов риска нарушения таможенного законодательства;

— целесообразность уведомления соответствующего структурного подразделения таможни о проведении мероприятий, входящих в его компетенцию;

— необходимость принятия дополнительных мер при осуществлении таможенного контроля за перемещением товара, указанного в коносаменте.

В случае внесения в коносамент изменений, касающихся грузоотправителя и/или грузополучателя, следует направить заявление о проведении предварительной проверки в правовой отдел и оперативно-аналитическое отделение таможни. В этом случае решение принимается с учетом заключений указанных подразделений.

При наличии достаточных оснований, в частности, факторов риска нарушения таможенного законодательства Российской Федерации необходимо сориентировать соответствующие подразделения таможни на проведение необходимых мероприятий.

При положительном решении необходимо согласовать решение о возможности принятия документов к таможенному оформлению с внесением изменений в судовые документы и наложить соответствующую резолюцию.

Начальники функциональных подразделений (правового и оперативно-аналитического) в пределах установленных ТК РФ сроков для оформления грузовой таможенной декларации проводят следующие мероприятия:

— правовое — правовую экспертизу и анализ документов, подтверждающих основания внесения изменений в коносамент, в сведения о грузоотправителе и грузополучателе;

— оперативно-аналитическое — проверку правоспособности (наличия регистрации, статуса) лиц, являющихся контрагентами грузоотправителя и выступающих получателями товара, при внесении изменений, а также наличия в их внешнеторговой деятельности фактов нарушения законодательства Российской Федерации.

Если оперативно-аналитическое подразделение таможи не может выдать заключение в пределах установленных сроков, заявление о внесении изменений направляется должностному лицу таможи, уполномоченному принимать решения, с отметкой «Принято для проверки. Для дальнейшего оформления». В случае выявления в ходе дальнейшей проверки фактов нарушения законодательства РФ или иных обстоятельств, влияющих на принятие решения о выпуске товаров в соответствии с заявленным таможенным режимом, оперативно-аналитическое подразделение немедленно уведомляет об этом структурное подразделение, осуществившее таможенное оформление. Отсутствие заключения не является основанием для задержки выпуска грузовой таможенной декларации.

В ходе проведения проверки подразделения могут требовать у лица, подавшего декларацию, представления дополнительных документов и сведений.

Случается, что в предъявленных для осуществления таможенного контроля судовых документах указаны грузы, которых нет на судне. В приложении D к разделу 5 Конвенция ИМО оговорены случаи, когда отдельные грузы, указанные в декларации о грузе, фактически не поступили в порт назначения. Государственные власти в такой ситуации должны разрешить внести исправления в декларацию о грузе и не накладывать штрафов (то есть не привлекать к ответственности), если они убеждены в том, что груз действительно не был погружен на судно или же он был погружен, но его выгрузили в другом порту.

Если по ошибке или по другой уважительной причине груз был выгружен в другом порту вместо предусмотренного порта назначения, Конвенция ИМО обязывает государственные власти оказывать содействие в его переправке в место предусмотренного назначения. Это положение Конвенция ИМО не распространяет на опасные, заперщенные или ограниченные в обращении грузы.

Таможенный орган Украины должен осуществлять регистрацию товаров, которые поступают на таможенную территорию Украины на судах, и товаров, которые выво-

зятся за границы зоны таможенного контроля и порта. Такая регистрация осуществляется в отдельных журналах по установленной форме.

Журнал учета товаров должен вестись в электронном виде и содержать следующие сведения:

— регистрационный номер судебного дела (в соответствии с журналом регистрации судебных дел);

— название и код ИМО судна (латинскими литерами, в соответствии с регистрационными документами судна);

— агентская организация (морской агент) — при наличии;

— номер коносамента (речной накладной);

— дата прибытия судна;

— общее название товаров (в соответствии с коносаментом или речной накладной); в случае перевозки товаров в контейнерах дополнительно указывается номер контейнера;

— общий вес товаров (брутто, кг) или количество мест, а в случае перевозки товаров в контейнерах — количество контейнеров (в соответствии с коносаментом или речной накладной);

— инициалы, фамилия старшего таможенного наряда на прибытие судна;

— дата вывоза товаров за пределы зоны таможенного контроля и порта;

— экспедитор (при наличии);

— перевозчик (при наличии);

— получатель;

— местонахождение (место проживания) получателя;

— номер ГТД (документа контроля доставки и т. п.);

— общий вес товаров (брутто, кг) или количество мест (согласно ГТД или документу контроля доставки и т. п.);

— фактически вывезено — вес товаров (брутто, кг) или количество мест;

— остаток — вес товаров (брутто, кг) или количество мест;

— номер личной номерной печати должностного лица таможенного органа, которое разрешило вывоз товаров за пределы зоны таможенного контроля и порта;

- примечание;
- иное.

Допускается для заполнения журнала использовать информацию, представляемую агентской организацией (морским агентом) в электронном виде. При необходимости журнал может распечатываться и формироваться в дела для хранения.

Вывоз товаров за границы зоны таможенного контроля и порта разрешается в случаях:

- их таможенного оформления в соответствующий таможенный режим;

- направления под таможенным контролем в таможенный орган назначения;

- необходимости размещения на таможенных лицензионных складах при условии расположения этих складов в зоне деятельности таможенного органа, в котором расположен пункт пропуска, и наличия в ЕАИС ГТСУ предварительного сообщения (предварительной декларации), соответствующим образом оформленного структурным подразделением таможенного органа, в зоне деятельности которого расположен таможенный лицензионный склад;

- необходимости размещения на складах временного хранения для хранения под таможенным контролем при условии представления заявления от предприятия с положительной резолюцией руководства таможенного органа и наличия в ЕАИС ГТСУ предварительного сообщения (предварительной декларации), соответствующим образом оформленных структурным подразделением таможенного органа, в зоне деятельности которого расположен склад временного хранения;

- в других случаях вывоза за границы зоны таможенного контроля и порта — по отдельным письменным разрешениям руководства таможенного органа.

Не допускается пребывание в зонах таможенного контроля товаров, таможенное оформление которых завершено, кроме случаев, когда такое пребывание является следствием функциональной и технологической деятельности порта, или в иных случаях, предусмотренных законодательством.

## **7.2. Таможенный контроль при ввозе товаров на территорию Российской Федерации**

Как указывалось ранее, таможенное законодательство Российской Федерации включает в себя многие положения Киотской конвенции 1973 года. В связи с этим авторы посчитали целесообразным привести основные положения российского законодательства, регламентирующие осуществление таможенного контроля при ввозе товаров на территорию Российской Федерации и вывозе их за ее пределы через морские пункты пропуски.

В Российской Федерации порядок проведения выгрузки судов заграничного плавания и размещения на хранение под таможенным контролем товаров регламентирован отдельными приказами таможенной службы РФ.

Приказом ГТК России от 03.12.2003 № 1379 установлен следующий порядок разгрузки судов заграничного плавания.

В местах регулярного проведения операций по разгрузке, перегрузке, хранению товаров, находящихся под таможенным контролем, создаются постоянные зоны таможенного контроля. В иных случаях создаются временные зоны таможенного контроля.

Для хранения товаров в местах их разгрузки и перегрузки (перевалки), являющихся зоной таможенного контроля, без их помещения на склад временного хранения лицо, осуществляющее грузовые операции в порту, подает в произвольной форме письменный запрос в таможенный орган. Должностные лица таможенных органов, осуществляющие контроль за выгрузкой товаров, вправе осуществлять их таможенный досмотр, по результатам которого составляется акт досмотра. Таможенный орган вправе производить отбор проб и образцов и проводить их осмотр.

В приказе ГТК России от 27.08.2003 № 939 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при нахождении товаров в местах разгрузки и перегрузки (перевалки) в морских и речных портах, открытых для

международного и/или пассажирского сообщения, без помещения на склады временного хранения под таможенным контролем» и приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 определен следующий механизм размещения товаров под таможенным контролем в морских и речных портах.

Товары после прибытия на судах заграничного плавания могут быть:

— разгружены или перегружены (перевалены) в зоне таможенного контроля пункта пропуска без помещения на склад временного хранения (СВХ);

— помещены на СВХ, расположенный в зоне таможенного контроля (ЗТК) пункта пропуска или в непосредственной близости от этого пункта пропуска (в российском таможенном законодательстве отсутствует понятие склада таможни — хранение товаров осуществляется на СВХ, владельцами которых могут быть как субъекты предпринимательской деятельности, так и таможенные органы);

— заявлены для помещения под определенный таможенный режим;

— заявлены для помещения под процедуру внутреннего таможенного транзита (ВТТ) или под режим международного таможенного транзита (МТТ).

Товары с момента их предъявления в месте прибытия приобретают статус *находящихся на временном хранении*. В отличие от требований украинского законодательства в РФ допускается разгрузка, перегрузка и хранение в ЗТК товаров и транспортных средств, не находящихся под таможенным контролем.

Размещение товаров на СВХ осуществляется на основании следующих документов:

— декларации о грузе;

— коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, или их копий, заверенных согласно установленному порядку;

— документа, предписываемого Всемирной почтовой конвенцией.

В отдельных случаях по решению начальника таможенного органа (его заместителя) допускается временное хранение товаров на складе получателя. Данная форма хранения товаров под таможенным контролем предусмотрена статьей 117 ТК РФ.

После помещения товаров на СВХ или склад получателя их дальнейший таможенный контроль осуществляется в установленном порядке.

Законодательством РФ допускается по решению начальника таможенного органа хранение товаров в ЗТК без их помещения на склад временного хранения, если в таможенный орган поступило письменное обращение от лица, осуществляющего грузовые операции.

При помещении товаров в ЗТК в таможенный орган представляются документы, содержащие следующие сведения:

- наименование и местонахождение отправителя (получателя) товаров в соответствии с транспортными (перевозочными) документами;
- страна отправления и страна назначения товаров;
- наименование товаров и их количество;
- количество грузовых мест;
- характер и способ упаковки и маркировки товаров;
- масса брутто товаров (в кг) или объем товаров (в м<sup>3</sup>).

В документах могут отсутствовать сведения о получателе товаров и другие, если это предусмотрено международными конвенциями, транспортными уставами и кодексами, другими законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами, касающимися международных перевозок грузов.

Для размещения товаров в ЗТК и их дальнейшего учета в таможенный орган представляются:

- коносаменты или другие документы, подтверждающие наличие или содержание договора морской (речной) перевозки;
- документ, предписываемый Всемирной почтовой конвенцией (для почтовых отправлений).

Кроме того, в таможенный орган могут представляться документы, издаваемые лицом, которое осуществляет грузовые операции в порту.

Если представленных документов недостаточно для получения таможенным органом необходимых сведений, лицо, которое размещает товары в ЗТК, должно представить другие документы на груз или дополнительные документы, составленные им (или по его поручению другим лицом) в произвольной форме.

При обслуживании в порту регулярных линейных заходов судов (по утвержденному расписанию на основании заключенных договоров) лицо, которое осуществляет грузовые операции в порту, может представить в таможенный орган договоры с линейными судоходными компаниями или их агентами на перевалку и хранение товаров, а также согласованный график захода судов с обязательством принятия товаров на хранение с момента их фактической разгрузки в ЗТК.

Лицо, осуществляющее грузовые операции в порту с товарами, находящимися на временном хранении под таможенным контролем, обеспечивает:

- учет товаров в складских документах, которые юридически представляются в таможенный орган;
- сохранность товаров;
- возможность круглосуточного размещения товаров и транспортных средств в ЗТК;
- невозможность доступа посторонних лиц к товарам и транспортным средствам без разрешения таможенного органа.

Лицо, осуществляющее грузовые операции в порту, приступает к исполнению указанных выше обязанностей после приема-передачи товаров — проставления отметки о приеме товаров на хранение в виде оттиска штампа приема-передачи или другой подобной отметки, свидетельствующей о принятии товаров на хранение, заверенной подписями представителей сторон (перевозчика и лица, осуществляющего грузовые операции в порту), с указанием даты передачи товаров на хранение.



Если в процессе принятия товаров на хранение устанавливаются факты повреждения или порчи товаров, а также несоответствия наименования, массы товаров или количества мест данным, указанным в транспортных или коммерческих документах, лицо, осуществляющее грузовые операции в порту, незамедлительно извещает об этом таможенный орган.

Лицо, осуществляющее грузовые операции в порту с участием перевозчика, составляет акт-извещение, в котором отражены следующие сведения:

- о несоответствии наименования, массы и количества мест;
- о повреждении (порче) товаров;
- об обнаружении товаров, не указанных в транспортных документах.

Экземпляр акта-извещения прилагается к документам, которые представляются в таможенный орган при помещении товаров в ЗТК.

Приказом ГТК России от 12.09.2001 № 892 предусмотрено представление по результатам выгрузки грузов (товаров) с судна генерального акта с приложением актов-извещений, если таковые составлялись. Генеральный акт должен оформляться в соответствии со сроками и порядком, установленным законодательством РФ, и приниматься таможенным органом в качестве документа, подтверждающего сведения о фактическом количестве товаров, выгруженных с судна.

В соответствии с положениями приказа ГТК России от 27.08.2003 № 939 срок хранения товаров в ЗТК составляет два месяца. По мотивированному заявлению заинтересованного лица срок может продлеваться таможенным органом. Максимальный срок временного хранения — четыре месяца.

Лица, обладающие полномочиями в отношении товаров, находящихся на временном хранении, вправе совершать с ними обычные операции, обеспечивающие их сохранность в неизменном состоянии, при условии, что эти операции не повлекут за собой изменения состояния това-

ров, нарушения их упаковки и/или изменения наложенных средств идентификации. С разрешения таможенного органа с товарами могут быть произведены и другие операции (например, отбор проб и образцов, исправление поврежденных упаковки и т. п.).

Приказом ГТК России от 27.08.2003 № 939 также установлено, что лицо, проводящее грузовые операции с товарами, находящимися под таможенным контролем, несет ответственность за уплату таможенных пошлин и налогов в случае утраты или выдачи товаров без разрешения таможенного органа третьему лицу.

Хранение товаров в ЗТК производится по коносаментным партиям.

Должностное лицо таможенного органа, производящее контроль за выгрузкой товаров, вправе потребовать вскрытия грузовых мест, пересчета, перевешивания товаров в любой момент разгрузки судна. Указанные требования должностного лица должны быть оформлены в письменном виде (поручение на досмотр товаров). По результатам проведения действий составляется акт досмотра (осмотра) по установленной форме.

Вывоз товаров из порта осуществляется после их оформления в заявленном таможенном режиме или оформления внутреннего транзитного документа с представлением отметки «Вывоз разрешен», подписи и личной номерной печати на транспортных документах.

### **7.3. Таможенный контроль при вывозе товаров за пределы территории Украины**

Вывоз товаров на судах заграничного плавания за пределы таможенной территории Украины производится после проведения таможенным органом их таможенного контроля и таможенного оформления.

Таможенный контроль за товарами, которые будут вывозиться на судах заграничного плавания, осуществляет-

ся как до их поступления на территорию порта — в случае таможенного оформления в таможенном органе, расположенном за пределами морского (речного) пункта пропуска, так и после их ввоза на территорию порта — при оформлении таможенным органом, расположенным в морском (речном) пункте пропуска, через который товары будут вывозиться за пределы таможенной территории Украины.

При поступлении на территорию порта товаров, перемещаемых под таможенным контролем, таможенный орган назначения подтверждает их поступление на основании оформленных таможенным органом отправления документов контроля доставки (далее — ДКД).

До начала погрузки товаров на судно владелец груза или уполномоченное им лицо подает таможенному органу *поручение на погрузку*.

Определение поручения на погрузку дано в пункте 2 порядка, утвержденного ПКМУ от 24.12.2003 № 1989: это документ, который представляется таможенному органу декларантом или уполномоченным им лицом, содержит реквизиты отправителя, получателя груза, наименование и характеристики водных транспортных средств и товаров и после заверения его таможенным органом является основанием для погрузки судна.

Форма поручения на погрузку утверждена приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098.

Основанием для оформления поручения на погрузку является грузовая таможенная декларация или другой документ, который, в соответствии с таможенным законодательством Украины, служит основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины. При поступлении товаров, которые были оформлены другими таможенными органами и находятся под таможенным контролем, подаются также товаросопроводительные документы.

В случае необходимости по требованию таможенного органа владелец груза или уполномоченное им лицо по-

дает список товаров (список поручений на погрузку), которые планируются для погрузки на заявленное судно.

После проверки соответствия данных, указанных в поручении на погрузку, данным вышеуказанных документов и при отсутствии замечаний инспектор проставляет на поручении на погрузку оттиск личной номерной печати. Оформленное таким образом поручение является основанием для погрузки указанных в нем товаров на судно.

В исключительных случаях для предотвращения простоя транспортных средств и для уменьшения расходов на погрузочно-разгрузочные операции по письменному решению руководства таможенного органа разрешается оформление поручения на погрузку на основании товаросопроводительных документов, при условии, что владелец товаров или уполномоченное им лицо обязуется представить грузовую таможенную декларацию или другой документ, который в соответствии с законодательством Украины является основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины, до отхода судна и возместить убытки порту и судовладельцу в случае простоя судна из-за отсутствия грузовой таможенной декларации или другого документа, который в соответствии с законодательством Украины является основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины.

Вывоз товаров за границы таможенной территории Украины осуществляется на основании оформленной грузовой таможенной декларации или другого документа, который в соответствии с законодательством Украины является основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины.

Поручение на погрузку подается таможенному органу в необходимом количестве экземпляров, один из которых (с приложением к нему грузовой таможенной декларации или других документов, которые в соответствии с законодательством являются основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины, или их копий) остается в делах таможенного органа для контроля за погрузкой судна. Общее количество оформленных поруче-

ний указывается на этом поручении. Поручение должно содержать сведения об отправителе, получателе, названии судна, порте отправления, порте перегрузки и порте назначения, наименовании и количестве товаров, маркировке грузовых мест или транспортных единиц.

На основании поручений на погрузку таможенный орган осуществляет учет товаров в журнале учета товаров, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины на судах. Журнал ведется в электронном виде и должен содержать такие сведения:

- № п/п;
- дата оформления поручения на погрузку;
- номер поручения на погрузку;
- общее наименование товаров (в соответствии с поручением на погрузку);
- общий вес товаров (брутто, кг) или количество мест, а в случае перевозки товаров в контейнерах — количество контейнеров (в соответствии с поручением на погрузку);
- наименование и номер документа, в соответствии с которым было осуществлено таможенное оформление товаров;
- отправитель;
- местонахождение (место проживания) отправителя;
- порт назначения;
- номера контейнеров (для контейнерных перевозок);
- экспедитор (при наличии);
- название и код ИМО судна (латинскими литерами, в соответствии с регистрационными документами судна);
- регистрационный номер судового дела (в соответствии с журналом регистрации судовых дел);
- номер личной номерной печати должностного лица таможенного органа, которое разрешило погрузку товаров на судно;
- фактически отгружено — вес товаров (брутто, кг) или количество мест;
- остаток — вес товаров (брутто, кг) или количество мест;
- дата убытия судна;

— номер личной номерной печати должностного лица таможенного органа, которое подтвердило пропуск товаров через таможенную границу Украины;

— примечания (отметки об аннулировании поручения на погрузку или внесении в него изменений);

— иное.

При необходимости журнал может распечатываться и формироваться в дела для хранения.

Иногда возникает необходимость после получения от таможенного органа заверенного поручения на погрузку внести в него изменения или полностью заменить.

По письменному заявлению владельца груза или уполномоченного им лица таможенный орган может разрешить аннулирование или внесение изменений в поручение на погрузку при условии обязательного возвращения таможенному органу всех прежде оформленных его экземпляров.

К обстоятельствам, которые требуют аннулирования или внесения изменений в поручение на погрузку, в первую очередь следует отнести изменение количественных или качественных характеристик планируемых к погрузке товаров. Одним из оснований для внесения изменений в поручение на погрузку может быть необходимость замены судна. Статьей 145 КТМУ оговорены основания замены судна, на котором предполагалось перевозить груз. Если он должен перевозиться на определенном судне, то его погрузка на другое судно может быть осуществлена с согласия отправителя или фрахтователя, за исключением случаев перегрузки вследствие технической необходимости, которая возникла после начала загрузки.

Для таможенного контроля и таможенного оформления судов и товаров, перемещаемых ими, таможенные органы имеют право использовать дополнительные документы контроля, предусмотренные правилами работы портов.

Перечень и содержание таких документов утверждены приказом Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098 «Об утверждении Правил оформления

грузовых перевозочных документов на перевозки морским транспортом». К ним относятся:

- карточка учета экспортного, транзитного груза (приемный акт);
- поручение на отгрузку экспортных, транзитных грузов (shipping order);
- штурманская расписка (mate's receipt);
- люковая записка (hatch list);
- грузовой список на грузы, подлежащие погрузке на судно;
- сдаточный акт (список поручений по грузам, отгруженным на судно);
- грузовой план (cargo plan);
- грузовой манифест (manifest of cargo);
- тальманская расписка;
- наряд (на отгрузку импортных и транзитных грузов);
- расходный ордер (для импортных грузов);
- уведомление (для импортных грузов);
- погрузочный ордер (для каботажных перевозок);
- приемо-сдаточная ведомость (для каботажных перевозок);
- отвес (внутренний документ порта);
- дорожный лист (внутрипортовый).

После окончания погрузки судна владелец груза или уполномоченное им лицо подает таможенному органу коносаменты и манифесты для пропуска товаров через таможенную границу. После сверки их с поручениями на погрузку (списками грузов) и грузовыми таможенными декларациями или другими документами, которые в соответствии с законодательством Украины являются основанием для перемещения товаров через таможенную границу Украины, должностное лицо таможенного органа проставляет на манифестах отпечаток штампа «Под таможенным контролем» и личной номерной печати.

Транспортная организация, осуществляющая погрузку судна, представляет таможенному органу документ, который подтверждает количество и ассортимент погруженных товаров.

При вывозе за границу товаров на судах заграничного плавания допускается, так же как и при их ввозе, осуществление погрузки судов, а также проведение вспомогательных операций с товарами (крепление, раскрепление и т. п.) в период работы комиссии, с согласия ее членов, после проставления соответствующей отметки в декларации о грузе.

Администрация порта не должна разрешать капитану судна выходить из акватории порта без отметки таможенного органа на судовой роли.

Для временного отхода судна из порта в связи с действием непреодолимой силы, стихийным бедствием, а также с целью спасения людей получать разрешение таможенного органа необязательно.

В делах таможенного органа должны оставаться документы, которые были основанием для пропуска товаров через таможенную границу Украины.

#### **7.4. Таможенный контроль при вывозе товаров за пределы территории Российской Федерации**

В Российской Федерации предусмотрено приказом ГТК России от 27.08.2003 № 939 помещение в ЗТК товаров, вывозимых за пределы таможенной территории РФ, на основании экземпляра оформленной таможенной декларации и транспортных (перевозочных) документов, по которым товары завозились в порт.

В приказах ГТК России от 12.09.2001 № 892 и от 03.12.2003 № 1379, приказе ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 определен следующий порядок выдачи разрешения на погрузку товаров на суда заграничного плавания.

Для оформления поручения на отгрузку экспортируемых товаров заинтересованное лицо вправе представить уполномоченному должностному лицу следующие документы:

— четвертый экземпляр ГТД либо другого документа, используемого в качестве таможенной декларации в соответствии с установленным порядком;



- карнет АТА — в случае перевозки товаров в соответствии с Конвенцией о временном ввозе 1990 года;
- накладные, в соответствии с которыми товары перевозились по территории РФ;
- акт таможенного досмотра (осмотра), оформленный в соответствии с установленным порядком (если он составлялся);
- шесть экземпляров поручения на отгрузку экспортируемых товаров.

В случае перевозки товаров в соответствии с процедурой внутреннего таможенного транзита (ВТГ) заинтересованное лицо вправе представить уполномоченному должностному лицу следующие документы:

- книжку МДП, оформленную в соответствии с требованиями Конвенции МДП, в случае перевозки товаров на условиях, предусмотренных конвенцией;
- второй и третий экземпляры транзитной декларации (ТД).

Заинтересованное лицо вправе представить в таможенный орган копии приемных актов, оформленных при помещении товаров в ЗТК.

В соответствии с приказом ГТК России от 12.09.2001 № 892 в поручении на погрузку должны быть указаны следующие сведения:

- порядковый номер поручения и дата;
- наименование судна, его национальная принадлежность;
- порт погрузки товаров;
- наименование отправителей;
- порт выгрузки товаров;
- наименование получателей;
- наименование товаров, количество мест, масса (в кг), маркировка, вид упаковки и другие сведения, позволяющие идентифицировать товары;
- справочные номера таможенных деклараций, по которым производилось таможенное оформление вывозимых товаров;
- коды товаров по ТН ВЭД России.

Поручение подписывается лицом, перемещающим товар.

После проверки представленных документов:

— на всех экземплярах поручения на отгрузку проставляется штамп «Погрузка разрешена», подпись и оттиск ЛНП;

— поручение регистрируется в журнале регистрации поручений на отгрузку экспортируемых товаров;

— на экземпляре поручения, который остается в делах таможенного органа, указывается перечень документов, представленных для оформления поручения на отгрузку экспортируемых товаров, проставляются подпись, оттиск ЛНП и дата.

Оформленные экземпляры поручения распределяются следующим образом:

— таможенному органу для контроля;

— капитану судна;

— лицу, перемещающему товар (владельцу территории, на которой создана ЗТК).

В нормативных документах РФ регламентированы также случаи, когда производится частичная погрузка товаров на судно.

Так, согласно приказу ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 после частичной погрузки товаров на судно должностное лицо таможенного органа:

— приобщает четвертый экземпляр ГТД к поручению на отгрузку экспортируемых товаров, на основании которого производилась первая отгрузка товаров;

— делает копию четвертого экземпляра ГТД (далее — главная копия), проставляет на ней запись «Главная копия. Оригинал находится в поручении №\_\_ т/х \_\_\_\_\_», проставляет подпись, оттиск ЛНП, дату.

Списание определенного количества товара по каждой частичной отгрузке производится на оригинале четвертого экземпляра ГТД и главной копии четвертого экземпляра ГТД на основании документов, подтверждающих фактическое количество погруженного на судно товара (поручение на отгрузку, коносаменты и т. п.).

Главная копия четвертого экземпляра ГТД с отметками таможенного органа остается у заинтересованного лица.

Записи о списании части товаров производятся на оборотной стороне четвертого экземпляра ГТД с обязательным указанием:

- номера и даты оформления поручения на отгрузку;
- наименования судна;
- количества погруженного товара в тоннах и/или в кубических метрах.

Указанные отметки заверяются подписью и ЛНП должностного лица.

При последующем оформлении погрузки товаров на судно, убывающее с таможенной территории РФ, должностное лицо производит списание отгружаемой части товаров на оригинале четвертого экземпляра ГТД и главной копии четвертого экземпляра ГТД, которая представляется заинтересованным лицом и после проставления отметок ему же и возвращается.

При неполной отгрузке товаров, помещенных под таможенную процедуру ВТТ, списание погружаемой части товаров производится в том же порядке, с использованием оригиналов и копий третьего экземпляра ТД или копий коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки.

Для оформления разрешения на убытие товаров с таможенной территории РФ перевозчик представляет таможенному органу документы, подтверждающие помещение товаров под таможенный режим, предусматривающий вывоз товаров с таможенной территории РФ. Такими документами могут быть:

- четвертый экземпляр ГТД либо другого документа, используемого в качестве таможенной декларации в соответствии с установленным порядком;
- карнет АТА — в случае перевозки товаров в соответствии с Конвенцией о временном ввозе 1990 года.

В случае перевозки товаров в соответствии с процедурой ВТТ заинтересованное лицо вправе представить уполномоченному должностному лицу следующие документы:

— книжку МДП, оформленную в соответствии с требованиями Конвенции МДП, в случае перевозки товаров на условиях, предусмотренных конвенцией;

— второй и третий экземпляры ТД.

При выявлении недогруза должностное лицо таможенного органа производит проверку сведений, заявленных в четвертом экземпляре ГТД, поручении на погрузку экспортируемых товаров, в коносаментх или других документах, подтверждающих наличие и содержание договора морской (речной) перевозки, и по ее результатам на оригинале и копии четвертого экземпляра ГТД проставляет отметку «Фактически вывезено \_\_\_\_\_ кг, недогруз составил \_\_\_\_\_ кг, судовое дело \_\_\_\_\_», проставляет подпись, оттиск ЛНП и дату. При вывозе лесоматериалов указывается также объем в кубических метрах.

Четвертый экземпляр ГТД и поручение на погрузку экспортируемых товаров приобщаются к судовому делу.

Копия четвертого экземпляра ГТД передается заинтересованному лицу для оформления вывоза товаров с таможенной территории РФ.

Сравнительный анализ таможенного законодательства Украины и Российской Федерации, регламентирующего порядок проведения таможенного контроля за грузовыми операциями в морских пунктах пропуска, показывает, что многие вопросы, возникающие при этом в работе таможенных органов, в большей степени нормативно урегулированы и отражены в таможенном законодательстве РФ. Более детальная регламентация процедур таможенного контроля и таможенного оформления грузов, переваливаемых через морские порты, в таможенном законодательстве Российской Федерации дает возможность:

— осуществления более эффективного контроля за работой сотрудников со стороны руководства таможенного органа;

— проведения на более высоком качественном уровне таможенного контроля и таможенного оформления перемещаемых через морские пункты пропуска товаров и транспортных средств;

— предъявления одинаковых (унифицированных) требований к субъектам внешнеэкономической деятельности со стороны таможенных органов, независимо от порта (пункта) перемещения товаров и транспортных средств.

## **7.5. Таможенный контроль за контейнерными перевозками**

В международной морской торговле все более широкое распространение получают перевозки грузов морскими контейнерами. Не стоит в стороне от этого процесса и Украина. В ее портах — Одесском и Ильичевском находятся два крупнейших контейнерных терминала. Дальнейшее развитие контейнерных перевозок требует также развития и совершенствования соответствующей нормативной базы.

Особенности проведения морских контейнерных перевозок грузов отражены в международных нормативно-правовых актах.

Так, в Конвенции ИМО указано, что при условии соблюдения установленных государством правил власти должны разрешать временный ввоз контейнеров и поддонов без уплаты таможенных сборов или других налогов и сборов, а также содействовать упрощению их использования в морских перевозках.

Для реализации вышеуказанного положения Конвенция ИМО рекомендует государственным властям предусмотреть принятие простой декларации, с тем чтобы временно ввезенные контейнеры и поддоны были снова вывезены в срок, установленный заинтересованным государством. Кроме того, властям следует разрешать вывоз контейнеров и поддонов за границы порта прибытия для таможенной очистки ввозимых грузов и/или для загрузки в них груза. Такой вывоз должен производиться по упрощенным процедурам контроля и при наличии минимума документации.

Письмом ГТСУ от 30.12.2004 № 25/2-9-17/15454-ЕП таможенным органам Украины был разъяснен порядок та-

моженного оформления временного ввоза контейнеров, поддонов, упаковок. Их оформление, согласно разъяснениям ГТСУ, должно производиться с учетом присоединения Украины к Конвенции о временном ввозе, принятой в Стамбуле в 1990 году (далее — Стамбульская конвенция).

Статьей 5 приложения В.3 к Стамбульской конвенции установлено:

— право на временный ввоз контейнеров, поддонов и упаковок предоставляется без требования таможенного документа или гарантии;

— вместо таможенного документа и гарантий на контейнеры от пользователя права на временный ввоз могут требоваться следующие письменные обязательства:

а) представление таможенным органам, по их запросу, подробных сведений о передвижении каждого контейнера, на который распространяется режим временного ввоза, с указанием даты и места поступления контейнеров на территорию временного ввоза и вывоза с этой территории, или же перечня контейнеров, сопровождаемого обязательством последующего вывоза,

б) уплата ввозных пошлин и налогов, которые могут взиматься в случае, когда не выполняются условия, регулирующие временный ввоз.

Согласно статье 6 приложения В.3 к Стамбульской конвенции срок обратного вывоза товаров, ввезенных в рамках торговой операции, составляет по крайней мере шесть месяцев от даты временного ввоза.

Условия применения положений конвенции к контейнерам, поддонам и упаковкам установлены статьей 4 приложения В.3 к Стамбульской конвенции.

В своем письме ГТСУ обращает внимание на то, что статьей 9 приложения В.3 к Стамбульской конвенции определено, что при вступлении в силу это приложение, согласно положениям статьи 27 Стамбульской конвенции, отменит и заменит статьи 2–11 и приложения 1 (пункты 1 и 2), 2 и 3 к Таможенной конвенции о контейнерах, принятой в Женеве 2 декабря 1972 года. При этом Украина является договорной стороной Таможенной конвенции о контей-

нерах 1972 года, официальный текст которой был доведен для использования в работе таможенными органами письмом ГТСУ от 12.03.2004 № 16/1005-ЕП.

Вопросы осуществления таможенного контроля за перемещением контейнеров также отражены в положениях Таможенной конвенции о контейнерах 1972 года (далее — Конвенция 1972 года). Конвенция эта была принята с целью распространения и упрощения международных контейнерных перевозок.

Под контейнером в Конвенции 1972 года понимается транспортное оборудование (клетка, съемная цистерна или подобное приспособление):

— представляющее собой полностью или частично закрытую емкость, предназначенную для помещения в нее грузов;

— имеющее постоянный характер и в силу этого достаточно прочное, чтобы служить для многократного использования;

— специально сконструированное для упрощения перевозки грузов одним или несколькими видами транспорта без промежуточной перегрузки;

— сконструированное таким образом, чтобы упростить перегрузку, в частности с одного вида транспорта на другой;

— сконструированное таким образом, чтобы его можно было легко загружать и разгружать;

— имеющее внутренний объем не менее одного кубического метра.

Термин «контейнер» охватывает принадлежности и оборудование, необходимые для данного типа контейнера, при условии, что такие принадлежности и оборудование перевозятся вместе с контейнером. Термин «контейнер» не включает в себя транспортные средства, принадлежности, запасные части транспортных средств и упаковку. Съемные кузова приравниваются к контейнерам.

В соответствии со статьей 3 Конвенции 1972 года каждая договаривающаяся сторона должна разрешать временный ввоз как груженых, так и порожних контейнеров с освобождением от уплаты таможенных пошлин и сб-

ров и без применения импортных запретов и ограничений при выполнении следующих условий:

— если контейнеры не были предметом купли, аренды или аренды-купли или контракта аналогичного характера, заключенного лицом, проживающим или имеющим постоянное местожительство на ее территории;

— если они подлежат вывозу в течение трех месяцев со дня их ввоза (однако этот срок может быть продлен компетентными таможенными органами).

Вывоз контейнеров может осуществляться через любую надлежащую таможенную, даже если это не та таможенная, через которую был осуществлен временный ввоз.

Контейнеры могут временно ввозиться без предъявления таможенных документов при их ввозе, обратном вывозе, а также без предоставления гарантий.

Каждый участник Конвенции 1972 года имеет право использовать для проверки движения контейнеров, ввезенных в соответствии с процедурой временного ввоза, документы, в которых владельцы или предприятия по эксплуатации контейнеров или их представители регистрируют движение этих контейнеров.

При этом должны выполняться следующие условия:

— владелец или предприятие по эксплуатации контейнеров должны быть представлены в стране, в которую контейнеры ввозятся в соответствии с процедурой временного ввоза;

— владелец или предприятие по эксплуатации контейнеров либо их представитель принимает в письменном виде обязательство:

а) предоставлять таможенным органам указанной страны по их требованию подробную информацию о движении каждого контейнера, ввезенного в соответствии с процедурой временного ввоза, включая дату и место его ввоза в данную страну и вывоза из данной страны,

б) уплачивать ввозные пошлины и сборы, которые могут налагаться в тех случаях, когда не выполнены условия временного ввоза.



Конвенцией 1972 года установлены ограничения по использованию ввезенных контейнеров для внутренних перевозок.

Государство, которое разрешило временный ввоз контейнера на свою территорию, может предписывать следующие условия его использования:

- перевозка должна осуществляться по разумному прямому маршруту;
- контейнер должен доставляться к месту или как можно ближе к месту, где он загружается экспортным грузом или откуда вывозится порожним;
- перед вывозом контейнер может быть использован во внутренних перевозках только один раз.

## **7.6. Таможенный контроль за имуществом, затонувшим в море**

Таможенный контроль и таможенное оформление поднятого имущества, которое затонуло в море, должны производиться таможенными органами с учетом положений КТМУ. Статьей 120 КТМУ под затонувшим имуществом понимаются суда или другие плавучие средства, потерпевшие бедствие, любые сооружения, способные осуществлять плавание, летательные аппараты, их обломки, оборудование, грузы и прочие предметы, независимо от того, находятся они на плаву или под поверхностью воды, опустились на дно или выброшены на мелководье или на берег.

Юрисдикция Украины в вопросах подъема, удаления или уничтожения имущества распространяется только на внутренние воды или территориальное море Украины.

К судам, затонувшим в открытом море, а также к грузам и вещам, находившимся на них, применяется законодательство государства, под флагом которого плавало судно.

В отношении подъема, удаления или уничтожения воинского имущества, а также подъема имущества культурного характера, археологического или исторического значения действуют особые правила, установленные законодательством.

Право на имущество, затонувшее во внутренних водах или в территориальном море Украины, а также возникающие в связи с этим имуществом правоотношения определяются действующим законодательством Украины.

Если собственник затонувшего имущества намеревается поднять это имущество, он должен сообщить об этом в ближайший морской порт Украины на протяжении одного года со дня, когда это имущество затонуло.

Порт по согласованию с заинтересованными государственными органами устанавливает достаточный, исходя из обстоятельств, срок для поднятия имущества, определяет порядок проведения таких работ и доводит до сведения собственника имущества.

Если затонувшее имущество представляет непосредственную угрозу безопасности судоходства, жизни или здоровью людей, окружающей природной среде, а собственник не поднимает его в срок, установленный портом, последний имеет право за счет собственника затонувшего имущества принять необходимые меры к его немедленному поднятию, а при необходимости — к его уничтожению или удалению другим способом.

Если собственник затонувшего имущества неизвестен, порт публикует объявление о сроках, установленных для поднятия затонувшего имущества в извещениях мореплавателям. Если известно государство, под флагом которого плавало затонувшее судно, порт направляет соответствующее сообщение Министерству иностранных дел Украины.

Если собственник затонувшего имущества не сделает заявления или не поднимет его в установленные сроки, то он теряет право на это имущество, и оно становится государственной собственностью (статья 125 КТМУ).

Имущество, которое в силу причин, установленных законодательством (непосредственная угроза безопасности судоходства, жизни или здоровью людей, окружающей природной среде и т. п.), было поднято портом, может быть истребовано его собственником на протяжении двух лет со дня, когда оно было фактически поднято. При этом

порту должны быть возмещены стоимость подъема и прочие понесенные в связи с этим затраты и убытки.

Если поднятое имущество было реализовано портом в связи с невозможностью или нецелесообразностью его хранения, собственнику имущества должна быть возвращена вырученная от реализации сумма за вычетом всех затрат, понесенных портом в связи с подъемом, хранением и реализацией имущества. При этом если вырученная от реализации поднятого имущества сумма не покрывает всех затрат и убытков порта, то собственник имущества обязан возместить их порту.

Отказ от затонувшего или поднятого имущества не освобождает собственника от обязанности возместить порту его затраты и убытки.

Согласно КТМУ случайно поднятое затонувшее имущество должно быть сдано ближайшему морскому порту Украины. В этом случае тому, кто доставил имущество в распоряжение порта, выплачивается вознаграждение в размере одной трети стоимости этого имущества.

В отношении затонувшего в море имущества, которое поднято и доставлено в один из портов Украины, таможенные органы осуществляют таможенный контроль на общих основаниях. При этом необходимо учитывать, что таможенные органы не уполномочены и не обязаны определять собственника имущества. Его таможенное оформление должно осуществляться по заявительному принципу указанными выше субъектами.

Статьей 326 КТМУ установлен порядок вознаграждения за спасение судов и других плавающих объектов, независимо от того, в каких водах имело место спасение, при условии рассмотрения спора по вопросам спасения в Украине.

Абзацем 3 статьи 340 КТМУ предусмотрено перемещение спасенного судна или имущества в порт или другое место, куда имущество первоначально после спасательной операции должно быть доставлено. Там судно или имущество должны находиться до тех пор, пока не будут обеспечены требования спасателя к ним.

Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а при отсутствии соглашения — судом или Морской арбитражной комиссией. Размер вознаграждения может быть уменьшен или в вознаграждении может быть отказано, если спасатель по собственной вине привел к необходимости спасения или совершил кражу, присвоил имущество или совершил иные противоправные действия (статья 332 КТМУ).

Таможенный орган должен производить таможенное оформление такого судна (имущества) в соответствии с действующим таможенным законодательством на основании соглашения сторон — спасателя и собственника (владельца) судна (имущества) или решения суда (Морской арбитражной комиссии).

### **7.7. Упрощенный порядок таможенного оформления отдельных грузов**

Приложение F к разделу 5 Конвенции ИМО обязывает государственные власти (в том числе и таможенные) максимально упрощать формальности, связанные с въездом и проведением таможенного контроля за физическими лицами, а также ввозом и таможенным оформлением грузов, которые находятся на судах и предназначены для проведения работ по устранению последствий стихийного бедствия. Данная норма закреплена в статье 79 ТКУ, которая устанавливает упрощенный порядок таможенного оформления товаров, необходимых для ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий, катастроф, эпидемий и т. д. В ПКМУ от 25.12.2002 № 1985 «Некоторые вопросы таможенного оформления товаров» и приказе ГТСУ от 24.12.2003 № 908 «Об утверждении Положения об упрощенном порядке таможенного оформления некоторых видов товаров и о внесении изменений в приказ ГТСУ от 09.07.1997 № 307» содер­жится механизм проведения таможенного контроля и таможенного оформления таких товаров.

## **7.8. Вопросы, возникающие при таможенном контроле за грузовыми операциями**

### **7.8.1. Заполнение отдельных граф коносамента**

Актуальным вопросом в работе таможенных органов Украины является проверка заполнения графы «отправитель» коносамента при таможенном оформлении вывоза товаров за пределы таможенной территории Украины.

Письмом ГТКУ от 06.09.1995 № 11/18-3772 (отменено письмом ГТСУ от 26.04.2005 № 11/2-10/4617) в свое время было установлено, что при определенных условиях поставки получатель груза согласно ГТД может быть отправителем по коносаменту, а получателем груза по такому коносаменту может быть любое лицо. В настоящее время документов ГТСУ, которые бы регламентировали данный вопрос, не существует. Ответ на него дает анализ положений действующего законодательства Украины.

Рассмотренный в предыдущих разделах порядок, которым регулируется осуществление перевозок товаров судами заграничного плавания, позволяет сделать следующие выводы:

— в процессе перевозки товаров морским транспортом может быть задействован широкий круг субъектов, которые организуют и непосредственно осуществляют отгрузку и отправку товаров на судах заграничного плавания, хотя не являются их продавцами или покупателями;

— коносамент является документом, который используется в хозяйственном обороте субъектами предпринимательской деятельности и так же, как и многие другие коммерческие документы (договоры, контракты, фактуры и т. п.), не может корректироваться в административном порядке государственными органами — в том числе и таможенными;

— действующими нормативными документами определен лишь перечень необходимой информации, которая должна присутствовать в коносаменте (например, наличие

граф «отправитель», «получатель» и т. п.), однако ограничений по ее содержанию законодательством не установлено;

— соблюдение условия, при котором заполнение граф «отправитель» и «получатель» в ГТД и коносаменте совпало бы, не всегда возможно, так как между оформлением ГТД и фактической погрузкой груза на борт судна иногда проходит длительное время, и за этот период груз может быть неоднократно перепродан (особенно это характерно и актуально для транзитных грузов, которые поступают в порты Украины для дальнейшей перегрузки и отправки на судах заграничного плавания);

— ограничений на передачу права собственности на грузы, которые прошли таможенное оформление и находятся под таможенным контролем на таможенной территории Украины до их отправки за ее пределы на судах заграничного плавания, законодательством Украины не установлено, поэтому изменение собственника груза и, соответственно, изменение сведений в графах коносамента об отправителе (получателе) груза отвечает требованиям как законодательства Украины, так и международной торговой практики.

Графы «отправитель» и «получатель» коносамента могут быть заполнены от имени любых субъектов, которые имеют на это соответствующие полномочия от грузовладельца. Таможенный орган при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления товаров, перевозимых на судах заграничного плавания, может потребовать у лиц, осуществляющих перевозку, представления дополнительных документов, которыми подтверждаются сведения в коносаменте.

Кроме того, таможенный орган должен обращать внимание на то, чтобы после завершения таможенного оформления товаров в определенном таможенном режиме (экспорт, транзит и др.) среди участников дальнейших сделок по их купле-продаже не было резидентов Украины. В соответствии с Законом Украины «О внешнеэкономической деятельности» такая операция относится к категории

экспортно-импортных и может привести к необходимости изменения таможенного режима оформления товаров (например, товары, заявленные в режиме транзита, в случае их покупки резидентом должны быть переоформлены в режим импорта, а в случае дальнейшей перепродажи нерезиденту — соответственно в режим экспорта или реэкспорта и т. п.).

Перед таможенными органами периодически встает вопрос о несоответствии страны назначения товаров, указанной в оформленной ГТД, той, что указана в предъявленных после погрузки товаров на борт судна товаросопроводительных документах (коносаментов или других).

Согласно приказу ГТСУ от 09.07.1997 № 307 (в редакции приказа ГТСУ от 07.11.2007 № 933) «Об утверждении Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации» при вывозе товаров в соответствующей графе ГТД указывается литерный код страны назначения, или последней известной на момент подачи ГТД страны назначения, или административно-территориальной единицы в составе страны, которая имеет собственный литерный код.

Указанным нормативным документом не предусмотрена возможность изменения страны назначения товаров после оформления ГТД. При перевозках товаров морским транспортом после завершения таможенного оформления ГТД может возникнуть необходимость изменения страны назначения. Такие изменения производятся путем указания новой (отличной от ГТД) страны назначения в товаротранспортных документах — коносаментов и т. п. Следует учитывать, что различие страны назначения товаров в ГТД и коносамента не обязательно свидетельствует об изменении места доставки товаров. Направление груза в порт другой страны может быть связано с отсутствием у страны назначения товаров морского побережья и, соответственно, своих портов. Кроме того, груз может быть направлен в другую страну исходя из экономической целесообразности выбора маршрута перевозки (комбинированная пере-

возка) перевозчиком (экспедитором) или осуществления грузовладельцем иных грузовых операций. Дальнейшая транспортировка груза в страну назначения, указанную в ГТД, может быть произведена другим видом транспорта. Так, например, товар, отправленный из Украины в Бельгию морским транспортом, может быть выгружен в одном из портов Средиземного моря для дальнейшей отправки в Бельгию автомобильным или другим видом транспорта.

При осуществлении таможенного контроля за погруженным на судно заграничного плавания грузом по оформленным товаротранспортным документам (коносаментам или другим), в случае различия сведений о стране назначения груза в ГТД и предъявленных документах, таможенный орган должен проверить наличие возможного применения нетарифных мер регулирования — ограничений (запретов) на поставку товаров в указанную в коносаменте страну. При их наличии таможенное оформление пропуска за пределы таможенной территории Украины таких товаров должно производиться только после представления соответствующих разрешительных документов или изменения страны назначения.

В приведенных выше случаях возможного несовпадения сведений в ГТД и коносаменте возникает еще одна проблема — частичного искажения данных внешнеэкономической статистики по экспортным и транзитным грузам, вывозимым за пределы таможенной территории Украины судами заграничного плавания. Статистика эта ведется на основании сведений, указанных в ГТД, а они по отдельным направлениям (например, страна назначения грузов) часто не совпадают с фактическими. По мнению авторов, учитывая специфику морского транспорта, при проведении статистического учета и контроля движения товаров на судах заграничного плавания необходимо в статистической отчетности таможенных органов отражать сведения, заявленные не только в ГТД, но и в товаросопроводительных документах, если они различаются, чтобы иметь реальные данные о странах назначения грузов, убывающих за пределы таможенной территории Украины.



### 7.8.2. Время осуществления таможенного контроля за грузовыми операциями

Совместным приказом ГТСУ, администрации Государственной пограничной службы Украины, Министерства транспорта и связи Украины, Министерства охраны здоровья Украины, Министерства аграрной политики Украины, Министерства охраны окружающей природной среды Украины, Министерства культуры и туризма Украины, Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 28.11.2005 № 1167/886/824/643/655/424/858/900 «Об утверждении Временных нормативов исполнения контрольных операций должностными лицами, осуществляющими контроль лиц, товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины», на основании статей 27, 112 ТКУ, постановлений Кабинета министров Украины от 03.08.2000 № 1203 «Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу», от 24.12.2003 № 1989, с целью упрощения процедур государственного контроля за лицами, товарами и транспортными средствами в пунктах пропуска через государственную границу Украины были установлены временные нормативы исполнения каждой службой своих непосредственных обязанностей, в том числе и для тех, что работают в морских (речных) пунктах пропуска. Утвержденные данным приказом нормативы существенно влияют на организацию таможенного контроля и таможенного оформления отдельных товарных партий, перемещаемых через таможенную границу Украины морским транспортом. Прежде всего, они не учитывают специфику работы таможенных органов в морских пунктах пропуска. На это указывает установленный норматив времени контроля за товарами — до 6 часов. Отдельные грузы, в силу технологических причин, могут загружаться (выгружаться) на протяжении нескольких суток. Некоторые из них (например, военная техника, товары народного потребления в широком ассортименте, лом черных металлов, рыбопродукция и т. п.) требуют проведения постоянного таможенного контроля в форме таможен-

ного досмотра на протяжении совершения всей грузовой операции. Особенно эта проблема становится очевидной при осуществлении таможенного контроля за импортной партией товаров большого ассортимента, на которые до начала выгрузки предъявлена ГТД. Соблюдение установленных нормативов в некоторых случаях будет отрицательно влиять на проведение таможенными органами качественного и эффективного таможенного контроля, в том числе и на взимание таможенных платежей в полном объеме, а также приводить к конфликтным ситуациям в работе с субъектами внешнеэкономической деятельности.

Предусмотренное пунктом 7 совместного приказа положение о том, что временные нормативы могут не соблюдаться, если имеются достаточные основания считать, что лица, товары и транспортные средства перемещаются через государственную границу Украины с нарушением норм законодательства Украины о государственной границе Украины, таможенных правил, других норм законодательства, носит слишком неконкретный характер, поскольку приказом не разъясняется, какие основания являются достаточными. Нарушение таможенными органами установленных нормативов без выявления нарушения таможенных правил может послужить основанием для привлечения их должностных лиц к различным видам ответственности, предусмотренной законодательством. С целью исключения подобных случаев ГТСУ должна была бы разъяснить таможенным органам, какие факты или обстоятельства могут явиться основанием для осуществления таможенного контроля за грузами в сроки сверх установленных нормативов.

### **7.8.3. Таможенное оформление сепарационных материалов**

При перевозках морскими судами отдельных товаров иногда возникает необходимость в их тщательной укладке, раскреплении, обвязке и т. п. с целью соблюдения правил безопасности мореплавания и сохранности самих товаров.

Для проведения таких операций используются различные материалы, в зависимости от характера груза, специфики его размещения на судне, а также особенностей конструкции самого транспортного средства.

Вопросы подготовки товаров к перевозке урегулированы гражданским законодательством Украины. Согласно пункту 3 статьи 917 ГКУ перевозчик имеет право отказаться от принятия груза к перевозке, если его тара и/или упаковка не соответствует установленным требованиям, а также в случае отсутствия или ненадлежащей маркировки.

Согласно статье 142 КТМУ грузы, которым требуется для перевозки тара и упаковка с целью предотвращения потерь, недостачи или повреждения, должны предоставляться для перевозки в исправной таре и упаковке, которые бы обеспечивали их полную сохранность в процессе перевозки и перегрузки.

При этом на каждое грузовое место должна быть нанесена полная и четкая маркировка, предусмотренная правилами морской перевозки грузов.

Согласно статье 146 КТМУ груз размещается на судне по усмотрению капитана. КТМУ возлагает на перевозчика ответственность за правильное размещение, крепление и сепарацию грузов на судне. Указания перевозчика относительно загрузки, крепления и сепарации груза являются обязательными для юридических и физических лиц, выполняющих грузовые работы.

Таким образом, действующим законодательством Украины регламентирован порядок размещения, крепления и сепарации грузов на борту судна, а также определены права и обязанности перевозчика в отношении данной процедуры.

В приказе Министерства транспорта Украины от 12.03.2003 № 188 «О внесении изменений и дополнений в Сборник тарифов на работы и услуги, которые предоставляются грузовладельцам морскими портами Украины» содержится порядок осуществления процедур сепарирования грузов на судне.

В соответствии с подпунктом 2.1.1.12 данного приказа необходимые для погрузки, крепления, перевозки и вы-

грузки груза материалы, оборудование и приспособления (жесткая и мягкая сепарация, пиломатериалы, необходимые для устройства настилов, крепежные материалы, брезент, временное оборудование для перевозки живности и спецгрузов и др.) предоставляются грузоотправителями или портами за счет грузоотправителей. Крепежные средства многоразового использования предоставляются судном за свой счет или портом по договору с владельцем груза, если у судна отсутствуют крепежные средства многоразового использования или если их предоставление не предусмотрено условиями фрахтования.

К крепежным средствам многоразового использования относятся:

- найтовые многооборотные (канатные, цепи, штанговые и из синтетических материалов) средства;
- жесткие средства и элементы крепления, имеющие подвижные и соединенные детали (контейнерные замки, талрепы, струбцины, зажимы, дужки и др.);
- жесткие средства и элементы крепления, не имеющие подвижных и соединенных деталей (штыковые детали, съемные стойки флетов и ролл-трейлеров и др.);
- вспомогательные средства крепления (прокладки, уголки, сетки).

Если погруженный на судно груз требует изготовления приспособлений для его закрепления, эти приспособления должны изготавливаться силами и средствами владельцев груза из своих материалов и за свой счет.

Если погрузка на судно специальных грузов (тяжелогрузных, длинномерных, объемных и др.) требует осуществления особых работ по укреплению палуб, сварных и других работ по укреплению самих палубных грузов, эти работы (включая стоимость материалов) выполняются портом или клиентом (в зависимости от того, кто выполняет погрузку) за счет владельцев груза. В пунктах перевалки грузов прямого и смешанного сообщения указанные работы выполняются силами портов перегрузки и оплачиваются грузополучателями. Стоимость этих работ определяется по тарифам, утвержденным начальником порта.

Если вышеуказанные особые работы могут быть выполнены только в заводских условиях, обеспечение этих работ возлагается на грузовладельцев.

При использовании ролл-трейлеров для перевозки грузов на судах крепление грузов, включая стоимость материалов, на ролл-трейлере выполняется портом за счет владельца груза.

Условия и порядок расчетов между портами и владельцами груза за работы и материалы из сепарации, крепление и изготовление специальных приспособлений при перевозке грузов устанавливаются на договорной основе.

В линейном судоходстве стоимость сепарации и крепежных материалов обычно оплачивается судовладельцем.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

— для многих видов грузов использование сепарационных (крепежных) материалов является обязательным условием перевозки;

— средства, предназначенные для раскрепления груза, многообразны, их выбор и количество зависят от вида груза и указаний капитана;

— сепарационные (крепежные) материалы могут быть судовыми или поставляться грузовладельцем или уполномоченным им лицом (как правило, портом);

— сепарационные (крепежные) материалы делятся на многооборотные и одноразовые, большинство сепарационных материалов относится к многооборотным;

— порядок поставки сепарационных (крепежных) материалов, а также условия их оплаты определяются заключенными договорами, при этом оплата таких материалов может производиться как нерезидентами, так и резидентами — грузовладельцами или уполномоченными ими лицами;

— в соответствии с требованиями ТКУ сепарационные (крепежные) материалы подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению;

— таможенный контроль и таможенное оформление сепарационных (крепежных) материалов должны производиться в общем порядке, поскольку ТКУ и другими

нормативно-правовыми актами таможенного законодательства не предусмотрены особые (специальные) процедуры осуществления таможенного контроля и таможенного оформления в отношении данного вида товаров (этот вывод подтвержден письмами ГТСУ от 17.09.2007 № 11/2-10/9442, от 09.11.2007 № 11/2-10/11479);

— количество и наименование поставленных на борт судна сепарационных (крепежных) материалов становится известным, как правило, только на момент окончания погрузки груза;

— таможенное оформление сепарационных (крепежных) материалов в общем порядке приводит к простому судна, поэтому обычно они декларируются по периодическим декларациям;

— отсутствие нормативной регламентации особенностей декларирования и таможенного оформления сепарационных (крепежных) материалов вызывает многочисленные вопросы у таможенных органов. Так, например, проблемным (неурегулированным) является вопрос проведения таможенного оформления сепарационных (крепежных) материалов, перемещаемых через таможенную границу Украины на основании внутренних договоров между грузовладельцем-экспортером (его экспедитором) и портом, если при этом сам груз уже задекларирован на экспорт во внутренней таможне и в его стоимость включены также расходы на сепарационные (крепежные) материалы.

По мнению авторов, ГТСУ должна нормативно урегулировать особенности таможенного контроля и таможенного оформления сепарационных (крепежных) материалов в сторону его предельного упрощения.

#### **7.8.4. Смешивание партий однородных грузов**

Действующими нормативными документами по таможенному делу не оговорен порядок смешивания партий однородных грузов, которые поступают в порты Украины на хранение и в дальнейшем перемещаются через таможенную границу Украины с использованием морского транспорта.

Следует отметить, что данный вопрос урегулирован в таможенном законодательстве Российской Федерации. Приказом ГТК России от 27.08.2003 № 939 допускается в случаях, прямо предусмотренных договором хранения, хранение с обезличиванием (для товаров, хранящихся наливом, россыпью или навалом). Принятые на хранение товары одного лица, поместившего товары в ЗТК, могут смешиваться с товарами того же рода и качества, принадлежащими другим лицам, поместившим товары в ЗТК. Владельцу должно быть возвращено (на судно загружено) то же количество товаров того же рода и качества, которое он разместил в ЗТК.

Действующим законодательством Украины предусмотрена возможность совместного хранения различных партий товаров. Так, согласно статье 941 Гражданского кодекса Украины с согласия поклажедателя хранитель имеет право смешать вещи одного рода и одного качества, переданные на хранение. Однако данная норма гражданского законодательства не нашла свое отражение в нормативно-правовых актах таможенного законодательства Украины.

#### **7.8.5. Таможенный контроль за перевалкой грузов через порты**

Характерными операциями в морских пунктах пропуска являются операции по перевалке грузов, прибывающих и убывающих различными видами транспорта.

Эта специфика работы морских портов, расположенных в пунктах пропуска через таможенную границу Украины, нашла свое отражение в некоторых нормативных документах. Так, ПКМУ от 17.05.1993 № 357 было утверждено Временное положение о месячном планировании и организации перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов железнодорожным, морским и речным транспортом.

Для таможенных органов проведение таможенного контроля за перевалкой грузов, поступающих в порт железнодорожным транспортом, связано с решением ряда

проблем. Прежде всего это касается грузов, поступающих наливом, россыпью и навалом.

Первой проблемой является определение количества поступающего груза, находящегося под таможенным контролем. Для указанных выше категорий грузов их количество, указанное в железнодорожных накладных, часто не совпадает с фактическим. Таможенный орган, осуществляющий таможенное оформление таких грузов (экспортных или транзитных), как правило, не проводит их взвешивание. Сплошное перевешивание поступающих в порт грузов по технологическим и экономическим причинам также невозможно. Поэтому таможенные органы часто вынуждены проводить таможенный контроль и учет количества поступающего груза на основании сведений, заявленных в товаросопроводительных документах.

В случае организации взвешивания (подсчета) груза в порту и установления несоответствия количеству, заявленному в товаросопроводительных документах и грузовой таможенной декларации (если она оформлялась), таможенный орган должен установить причины такого несоответствия. Ими могут быть:

- 1) умышленное указание неверного количества груза заинтересованными лицами;
- 2) ошибки и/или описки в товаросопроводительных документах и грузовой таможенной декларации;
- 3) естественная убыль и потери (утраты) груза, вызванные его перевозкой или другими объективными причинами;
- 4) предусмотренный правилами железнодорожных перевозок порядок заполнения товаросопроводительных документов.

Первые две причины являются поводом для проведения таможенного расследования и привлечения виновных к ответственности, предусмотренной законодательством. Третья и четвертая причины носят объективный характер и исключают возможность привлечения к ответственности за нарушение таможенного законодательства Украины.

Нормы естественной убыли, потери (утраты) груза при перевозках содержатся в соответствующих нормативных



документах центральных органов исполнительной власти. Так, например, расчет количества нефтепродуктов необходимо осуществлять на основании ГОСТа № 26976-86 «Нефть и нефтепродукты. Методы измерения веса» и постановления Госпоставки СССР от 26.03.1986 № 40 «Об утверждении норм природных потерь нефтепродуктов при приеме, хранении, отпуске, транспортировке». Таможенные органы должны руководствоваться этими документами при осуществлении таможенного контроля за грузами. Об этом, в частности, таможенным органам сообщалось письмом ГТСУ от 28.01.1999 № 09/1-227 «О методике определения массы транзитных нефтепродуктов, перемещаемых железнодорожным транспортом».

Статьей 37 Устава железных дорог, утвержденного ПКМУ от 06.04.1998 № 457, предусмотрено, что во время сдачи грузов для перевозки отправитель должен указать их массу в накладной — основном перевозочном документе, который подтверждает заключение договора перевозки груза. Согласно правилам статьи 24 Устава железных дорог железной дороге дано право периодически проверять количество и массу груза, указанного грузоотправителем в накладной, а статьей 122 Устава железных дорог установлена ответственность грузоотправителя в виде штрафа за неправильное указание в накладной веса груза.

В случае возникновения обстоятельств, которые могут быть основанием для материальной ответственности железной дороги, грузоотправителя, грузополучателя, пассажиров во время железнодорожных перевозок, в соответствии с требованиями статьи 129 Устава железных дорог железнодорожной станцией составляется коммерческий акт или акт общей формы. Коммерческий акт составляется и в случае подтверждения несоответствия наименования, массы и количества мест груза данным, указанным в транспортных документах. Порядок составления актов регламентирован приказом Министерства транспорта Украины от 28.05.2002 № 334 «О внесении изменений и дополнений в нормативно-правовые акты».

По мнению авторов, таможенным органам необходимо получать информацию о нормативно-правовых актах же-

лезной дороги, которыми, например, предусматривается для определенных категорий грузов или в определенных случаях обязательная проверка соответствия их фактического количества данным транспортным документам.

Следующая проблема возникает у таможенных органов при учете количества грузов во время их хранения в порту. Здесь также необходимо учитывать нормы естественной убыли и технологические потери.

Следует также учитывать, что по некоторым категориям грузов естественная убыль и технологические потери происходят во время проведения погрузочно-разгрузочных работ.

В результате количество груза, погруженного на борт судна, не будет соответствовать его количеству, указанному в товаросопроводительных документах и ГТД при поступлении в порт.

У таможенных органов и субъектов внешнеэкономической деятельности из-за несоответствия количества груза возникает множество проблем — например, с закрытием экспортной декларации и подтверждением полного пропуска груза через таможенную границу Украины, обоснованием причин неполного вывоза транзитных грузов и т. д.

Авторы считают, что решение части вышеперечисленных проблем относится к компетенции ГТСУ. Кроме того, ГТСУ необходимо инициировать перед соответствующими органами исполнительной и законодательной власти Украины внесение изменений в действующие нормативные документы с целью окончательного урегулирования вопросов, возникающих при перевалке внешнеэкономических грузов через порты Украины.

### **7.8.6. Транзит грузов в пределах одного пункта пропуска**

Неоправданно усложненным является порядок таможенного оформления транзитных грузов, которые переваливаются через таможенную территорию Украины в пределах одного пункта пропуска для морского сообщения. В соответствии со статьей 6 Закона Украины «О транзитных грузах»

те» на такие грузы требуется помимо товаросопроводительного документа еще представление ГТД. В то же время согласно этой же статье в воздушных пунктах пропуска такая операция совершается без представления ГТД. Для ускорения грузооборота через пункты пропуска для морского сообщения, а также привлечения дополнительных грузов следовало бы инициировать внесение изменений в статью 6 Закона Украины «О транзите», установив в ней порядок их оформления, аналогичный тому, что применяется в пунктах пропуска для воздушного сообщения.

### 7.8.7. Право собственности на грузы

При проведении таможенного контроля и таможенного оформления товаров, перемещаемых морским транспортом, у таможенных органов иногда возникает необходимость в установлении собственника груза. При этом следует учитывать, что действующее таможенное законодательство не устанавливает такой обязанности перед таможенными органами, за исключением отдельных оговоренных в нем случаев (например, при рассмотрении заявлений на размещение товаров в таможенный режим отказа в пользу государства). Таможенный контроль и таможенное оформление товаров осуществляются на основании предъявления грузовладельцем или уполномоченным им лицом грузовой таможенной декларации, а также документов и сведений, необходимых для ее оформления. Такие документы и сведения могут предоставляться не собственниками груза, а, например, лицами, перемещающими товары на основании договоров комиссии, или лицами, заключившими договоры, на основании которых осуществляется временный ввоз товаров, и т. п. Следует также учесть, что при морских перевозках очень часто получатель/отправитель товаров является не собственником, а уполномоченным им или его представителем лицом.

Документы, на основании которых осуществлялось таможенное оформление товаров, не относятся к устанавливающим или непосредственно подтверждающим право собственности на оформленные товары.

## **7.9. Таможенный контроль запасов, предназначенных для потребления (судовых припасов)**

С эксплуатацией водных транспортных средств связана задача постоянного снабжения их запасами, необходимыми для бесперебойной работы судовых механизмов и агрегатов, а также обеспечения жизнедеятельности находящихся на них членов экипажа и пассажиров.

К запасам, предназначенным для потребления, таможенное законодательство Украины относит товары:

— предназначенные для потребления пассажирами и экипажем на борту судов, самолетов, в поездах, других транспортных средствах, независимо от того, продаются эти товары или нет;

— необходимые для эксплуатации и технического обслуживания судов, самолетов, средств железнодорожного и иного транспорта, включая горюче-смазочные материалы, в том числе приобретенные за границей в связи с ликвидацией аварии либо для осуществления необходимого текущего ремонта этих транспортных средств;

— предназначенные для материально-технического снабжения и снаряжения, горюче-смазочные материалы, сырье для промышленной переработки, продовольствие, другие товары, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, которые осуществляют морской промысел.

Порядок таможенного оформления запасов потребления регулируется статьей 115 ТКУ. В соответствии с данной статьей запасы, предназначенные для потребления, которые перемещаются на морских (речных) судах через таможенную границу Украины в объемах, определяемых на основании установленных Кабинетом министров Украины норм потребления и с учетом продолжительности рейса, подлежат таможенному оформлению в безлицензионном порядке, без декларирования и уплаты налогов

и сборов, а сверх установленных норм — в общем порядке, согласно заявленному таможенному режиму.

ПКМУ от 26.03.2003 № 381 «О делегировании полномочий на утверждение нормативно-правового акта» Министерству транспорта предоставлено право по согласованию с ГТСУ и Министерством охраны здоровья утвердить нормы потребления продовольственных товаров, горюче-смазочных материалов и других запасов, перемещаемых через таможенную границу Украины, в том числе и на морских (речных) судах.

До настоящего времени такие нормы не утверждены. По мнению авторов, установить их для водных видов транспорта сложно. Большинство судов заграничного плавания задействовано в трамповом судоходстве, а это означает, что определить продолжительность рейса, регион плавания, который влияет на ассортимент и количество потребляемых товаров, на момент проведения таможенного оформления перемещения судна через таможенную границу Украины не всегда представляется возможным.

Следует отметить, что в новых редакциях ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 запасы, предназначенные для потребления на судах заграничного плавания, называются судовыми припасами, хотя их определение в этих нормативных актах не приводится.

Декларирование запасов потребления (судовых припасов) в соответствии с заявленным таможенным режимом производится согласно инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 09.07.1997 № 307 (в редакции приказа ГТСУ от 07.11.2007 № 933).

Таможенное оформление запасов потребления (судовых припасов), которые поставляются на транспортные средства, осуществляется с представлением грузовой таможенной декларации, заполненной в соответствии с таможенным режимом экспорта, с учетом особенностей заполнения граф ГТД при таможенном оформлении запасов потребления.

Следует отметить, что порядок таможенного контроля и таможенного оформления припасов содержится в меж-

дународных нормативно-правовых актах. К ним в первую очередь необходимо отнести Киотскую конвенцию. Осуществление таможенного контроля и таможенного оформления припасов изложено в разделе 4 «Припасы» специального приложения J к конвенции.

Данным разделом установлены следующие определения используемых в нем понятий:

— *перевозчик* — лицо, осуществляющее фактическую перевозку товаров или ответственное за использование транспортного средства;

— *таможенные формальности*, которые применяются к припасам, — все операции, осуществляемые заинтересованным лицом и таможенной службой в отношении припасов;

— *таможенная процедура* в отношении припасов — все предоставленные льготы и все таможенные формальности, которые применяются к припасам;

— *припасы*:

1) припасы для потребления: товары, предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажа на борту морских (речных) судов, независимо от того, продаются они или нет; товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, включая топливо и смазочные материалы, но исключая запасные части и оборудование; товары, которые находятся на момент прибытия на борту морских (речных) судов, используемых или предполагаемых к использованию в международных перевозках с целью платной перевозки пассажиров или платной или бесплатной промышленной или коммерческой перевозки товаров, или доставляются на борт этих судов во время их пребывания на таможенной территории;

2) припасы для реализации — товары, предназначенные для продажи на вынос пассажирам и членам экипажа морских (речных) судов, которые или находятся на борту этих судов по прибытии, или доставляются на борт во время нахождения на таможенной территории морских (речных) судов, используемых или предполагаемых к ис-

пользованию в международных перевозках для платной транспортировки пассажиров либо для платной или бесплатной промышленной или коммерческой транспортировки товаров.

Киотская конвенция рекомендует, чтобы таможенные процедуры в отношении припасов применялись на одних и тех же условиях, независимо от страны регистрации или национальной принадлежности морских (речных) судов.

Припасы, находящиеся на борту морского (речного) судна, прибывающего на таможенную территорию, должны освободиться от ввозных пошлин и налогов при условии, что они остаются на борту.

Если таможенная служба требует декларацию на припасы, находящиеся на борту морских (речных) судов, прибывших на таможенную территорию, то информация, указанная в этой декларации, должна ограничиваться минимумом сведений, необходимым для таможенного контроля.

В декларации на припасы, предоставляемой таможенной службе по прибытии морского (речного) судна на таможенную территорию, должно учитываться количество припасов, выдаваемых с разрешения таможенной службы из припасов, находящихся на борту судна. При этом задача таможенной службе отдельной формы в отношении этих припасов не является обязательной.

В то же время конвенция указывает, что в декларации на припасы, затребованной таможенной службой, должно учитываться количество припасов, поставленных на суда во время их нахождения на таможенной территории.

Таможенная служба должна разрешать выдачу находящихся на борту припасов для потребления во время пребывания морского (речного) судна на таможенной территории в таком количестве, которое она признает обоснованным, с учетом численности пассажиров и членов экипажа, а также продолжительности пребывания морского (речного) судна на таможенной территории.

Конвенция рекомендует таможенной службе разрешать выдачу находящихся на борту припасов для потре-

бления членами экипажа во время ремонта морского (речного) судна в доке или на верфи при условии, что продолжительность его пребывания в доке или на верфи признана обоснованной.

Обязанностью таможенной службы является предъявление требований к администрации судна о принятии необходимых мер для предотвращения любого неразрешенного использования припасов. При необходимости таможенная служба может опечатать припасы на судне.

Таможенная служба может потребовать выноса припасов с борта морского (речного) судна для размещения их на хранение в другом месте на время пребывания транспортного средства на таможенной территории в случаях, когда она сочтет такую меру необходимой.

Морским (речным) судам, убывающим за пределы таможенной территории, разрешается принять на борт с освобождением от уплаты пошлин и налогов:

— припасы в количестве, которое таможенная служба считает обоснованным, с учетом численности пассажиров и членов экипажа, продолжительности рейса, а также количества припасов, уже имеющихся на борту;

— припасы для потребления, необходимые для обеспечения эксплуатации и технического обслуживания судна, в количестве, признанном обоснованным, с учетом продолжительности рейса, а также количества припасов, уже находящихся на борту.

Допускается пополнение припасов морскими (речными) судами, прибывшими на таможенную территорию и нуждающимися в пополнении своих припасов для следования до конечного пункта назначения на таможенной территории, с освобождением от уплаты пошлин и налогов.

Таможенная служба должна разрешать выдачу припасов для потребления, доставленных на морские (речные) суда во время их пребывания на таможенной территории, на тех же условиях, которые применяются к припасам для потребления, уже находящимся на борту судов на момент их прибытия.



Припасы, находящиеся на борту морских (речных) судов, прибывших на таможенную территорию, разрешается выпускать для свободного обращения на таможенной территории либо помещать под другой таможенный режим, если соблюдены условия и формальности, применимые в каждом случае, или же с предварительного разрешения таможенной службы перегружать на другие морские (речные) суда, используемые для международных перевозок.

Киотская конвенция рекомендует не требовать декларации на припасы при убытии морского (речного) судна с таможенной территории.

Если таможенная служба все же требует декларацию на припасы, загруженные на борт морских (речных) судов, убывающих с таможенной территории, информация, указываемая в этой декларации, должна ограничиваться минимумом сведений, необходимых для таможенного контроля.

В Российской Федерации таможенное оформление судовых припасов осуществляется в соответствии с положениями статей 264–267 ТК РФ. Перемещение припасов по ТК РФ — это отдельный таможенный режим, при котором товары, предназначенные для использования, в том числе на морских (речных) судах, использующихся для платной международной перевозки пассажиров либо для платной или бесплатной международной промышленной или коммерческой перевозки товаров, а также товары, предназначенные для продажи членам экипажей и пассажирам таких морских (речных) судов, перемещаются через таможенную границу без уплаты таможенных пошлин, налогов и без применения запретов и ограничений экономического характера, установленных законодательством Российской Федерации.

Письмом ГТК РФ от 30.06.2004 № 01-06/24115 было разъяснено, что к категории товаров, подпадающих под действие таможенного режима перемещения припасов, относятся товары, указанные в статье 265 ТК РФ:

— необходимые для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных)

судов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки (в том числе топливо или горюче-смазочные материалы);

— предназначенные для потребления пассажирами или членами экипажей на борту морских (речных) судов, независимо от того, продаются эти припасы или нет;

— предназначенные для продажи пассажирам и членам экипажей морских (речных) судов без цели потребления указанных припасов на борту этих судов.

В данном письме отмечается, что содержание статьи 265 ТК РФ корреспондирует с положениями раздела 4 «Припасы» специального приложения J к Конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур в редакции Брюссельского протокола 1999 года (Киотская конвенция). Киотская конвенция в категорию товаров, подпадающих под действие этого таможенного режима, относит *припасы для потребления и припасы для реализации*. При этом согласно положениям названного раздела под припасами понимаются не только товары, предназначенные для потребления пассажирами и членами экипажа на борту морских (речных) судов, но и товары, необходимые для эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов, включая топливо и горюче-смазочные материалы, но исключая запасные части и оборудование. К таким товарам могут относиться, например, кухонные рукавицы и прихватки, кухонные ножи, кофейные чашки, костюмы для технического обслуживания судна, пластмассовые ведра и другие подобные предметы.

При этом все товары, которые подпадают под признаки припасов, подлежат помещению под таможенный режим перемещения припасов, за исключением запасных частей и оборудования, необходимых для обеспечения нормальной эксплуатации и технического обслуживания морских (речных) судов в пути следования или в пунктах промежуточной остановки либо стоянки. Такой подход обусловлен тем, что запасные части и оборудование, находящиеся и предназначенные для использования на судне, являются неотъемлемой частью транспортного средства

и подлежат таможенному оформлению в упрощенном порядке одновременно с морскими (речными) судами. В соответствии со статьей 279 ТК РФ декларирование запасных частей и оборудования, перемещаемых одновременно с транспортным средством, осуществляется путем указания соответствующих сведений во въездной или выездной декларации.

Таможенным законодательством РФ предусмотрено полное условное освобождение от уплаты таможенных пошлин и налогов как припасов (статья 266 ТК РФ), так и временно вывозимого оборудования и запасных частей (статья 278 ТК РФ).

ТК РФ не содержит специального понятия *судовое снаряжение*, употребляемого в Конвенции ИМО. Предметы, которые могут подпадать под понятие *судовое снаряжение*, могут рассматриваться и как судовые запчасти и оборудование (например, спасательные шлюпки, мебель), и как припасы. Таможенные органы не должны препятствовать заявлению в таможенный режим припасов тех предметов, которые могут рассматриваться как судовое снаряжение. В случае указания предметов судового снаряжения в выездной декларации (в качестве которой могут использоваться стандартные документы перевозчика) таможенными органами не следует принуждать лиц к повторному декларированию этих предметов в качестве припасов.

Приказом ГТК РФ от 22.10.2003 № 1181 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов» был установлен порядок применения таможенного режима перемещения припасов.

Приказом предусмотрено, что в качестве декларации на товары, помещаемые в таможенный режим перемещения припасов, представляются стандартные документы перевозчика, предусмотренные международными договорами РФ, если в них содержатся сведения о припасах. Если в стандартных документах перевозчика не содержится сведений о припасах, то в качестве таможенной декларации используется въездная или выездная декларация

на транспортное средство. Декларант подает таможенную декларацию в двух экземплярах. Один из них после представления соответствующих отметок возвращается декларанту, другой остается в таможенном органе.

Таможенные органы осуществляют таможенный контроль за нахождением и использованием припасов на таможенной территории РФ. При этом ими могут налагаться таможенные обеспечения на помещения или емкости, в которых хранятся припасы. Любые действия с припасами, в отношении которых таможенным органом на таможенной декларации сделаны соответствующие отметки о наложении обеспечения, могут производиться только после получения перевозчиком разрешения от таможенного органа. Использование перевозчиком припасов и распоряжение ими во время нахождения на таможенной территории РФ может производиться в соответствии с их предназначением и с учетом ограничений, установленных таможенным органом.

Действия в отношении припасов, связанные с их временной выгрузкой, передачей на другие суда, помещением в другой таможенный режим, могут производиться только при наличии разрешения таможенного органа. Разрешение оформляется в виде резолюции начальника таможенного органа на письменном обращении перевозчика, составленном в произвольной форме, содержащем сведения о месте, времени, предполагаемых операциях с припасами и о количестве припасов, подвергаемых предполагаемым операциям.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать следующие выводы:

— международным законодательством определены основные понятия и таможенные процедуры, определяющие порядок перемещения через таможенную границу припасов;

— таможенное законодательство Российской Федерации, регулирующее порядок проведения таможенного контроля и таможенного оформления припасов, соответствует требованиям и рекомендациям Киотской конвенции;

— таможенное законодательство Украины имеет существенные отличия от положений Киотской конвенции как по терминологии, используемой при перемещении припасов, так и по процедурам проведения таможенного контроля и таможенного оформления судовых припасов (запасов, предназначенных для потребления);

— в отличие от таможенного законодательства Российской Федерации и положений Киотской конвенции, перемещение припасов в соответствии с нормативными документами Украины не является самостоятельным таможенным режимом;

— упрощенный порядок таможенного оформления припасов для морских (речных) судов в Украине до настоящего времени не применяется в связи с отсутствием законодательно установленных норм потребления.

Недостаточная регламентация процедур таможенного контроля и таможенного оформления запасов, предназначенных для потребления, а также отличия национального законодательства от положений международных актов приводят к возникновению при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления судовых припасов проблем, которые не урегулированы действующими нормативными документами.

Так, в соответствии с действующим законодательством судно флота рыбного хозяйства, которое осуществляет хозяйственную деятельность в пределах Азово-Черноморского бассейна, считается каботажным судном. Его оформление в соответствии со статьей 129 ТКУ осуществляется документально.

При убытии такого судна в рейс за пределы таможенной территории Украины возникает вопрос о проведении таможенного оформления запасов потребления, к которым в соответствии со статьей 115 ТКУ относятся товары, предназначенные для материально-технического снабжения и снаряжения, горюче-смазочные материалы, сырье для промышленной переработки, продовольствие, другие товары, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной

деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел.

Порядок оформления судов каботажного плавания, установленный пунктом 4.1 инструкции, утвержденной приказом ГТСУ от 17.09.2004 № 678 (с изменениями), при оформлении судна требует представления списка судовых припасов. Однако согласно требованиям статьи 115 ТКУ запасы, предназначенные для потребления, подлежат таможенному оформлению в общем порядке в соответствии с заявленным таможенным режимом (в связи с отсутствием законодательно установленных норм потребления), то есть с представлением грузовой таможенной декларации.

К таким запасам потребления украинское законодательство относит помимо припасов, указанных в Киотской конвенции, и сырье для промышленной переработки, которое вывозится за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел.

В нормативных документах ГТСУ не дается определения или перечня товаров, которые могли бы рассматриваться как сырье для промышленной переработки. Таможенные органы, по мнению авторов, должны признавать таким сырьем только те товары, которые предусмотрены технологией изготовления конкретной продукции морского промысла, при условии, что они, согласно этой технологии, должны быть предварительно заготовлены для ее производства.

Нет в нормативных документах Украины и разъяснений, какие товары могут быть отнесены к *другим* товарам, вывозимым за пределы таможенной территории Украины для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел. Заявление таможенному органу для вывоза на морских судах товаров, которые можно, согласно определению, отнести только к категории других, должно со-

проводиться представлением дополнительных сведений или документов, которые бы подтверждали необходимость их вывоза для ведения морского промысла.

По мнению авторов, практически все товары, которые вывозятся на судах флота рыбного хозяйства, подпадают под категорию материально-технического снабжения и снаряжения.

Следует обратить внимание на некорректность используемого в украинском законодательстве определения потребляемых товаров — запасы, предназначенные для потребления. Не все товары, которые заявляются таможенному органу как запасы потребления, на самом деле являются потребляемыми товарами. Так, запасные части, судовое оборудование, рыболовные снасти по своему функциональному назначению нельзя отнести к потребляемым товарам. Поэтому в Киотской конвенции, Конвенции ИМО такие товары называются судовыми припасами и не включают в себя запасные части и оборудование (Киотская конвенция) или судовое снаряжение и судовые запасные части (Конвенция ИМО).

В то же время в новых редакциях ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, приказа ГТСУ от 17.09.2004 № 678 запасы, предназначенные для потребления на судах заграничного плавания, называются судовыми припасами, хотя их определение совпадает с содержанием статьи 115 ТКУ, а не с Киотской конвенцией.

Как указано выше, нормативными документами предусмотрено проведение таможенного оформления вывоза товаров, предназначенных для материально-технического снабжения и снаряжения, горюче-смазочных материалов, сырья для промышленной переработки, продовольствия, других товаров, для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел. Такое таможенное оформление, как правило, требует проведения таможенного досмотра. Поэтому документальное оформление судна каботажного плавания часто приводит к осуществлению его непосредственного таможенного

контроля путем проведения таможенного досмотра вывозимых на нем запасов, предназначенных для потребления.

Таможенным органам следует учитывать, что законодательство не запрещает вывоз запасов, предназначенных для потребления на судах, осуществляющих морской промысел, на другом судне каботажного плавания, которое производит их передачу на суда флота рыбного хозяйства непосредственно на промысле. К таким судам относятся суда, перевозящие продукцию морского промысла, или суда флота рыбного хозяйства, убывающие в район промысла. При этом они должны отдельно оформлять запасы, предназначенные для потребления на самом судне, и запасы, предназначенные для потребления, которые будут передаваться на другие суда.

Не содержится в нормативных документах разъяснений по таможенному оформлению запасов, предназначенных для потребления, на судах, которые осуществляют каботажные перевозки между портами Украины и при этом пересекают таможенную границу Украины во время выполнения рейса. Исходя из положений Киотской конвенции, такие припасы должны оформляться без представления декларации при убытии морского (речного) судна с таможенной территории, а если с представлением декларации, то с указанием в ней минимума сведений, необходимых для таможенного контроля.

Следует еще раз отметить, что в Украине упрощенные процедуры оформления запасов потребления, в том числе и для каботажных судов, предусмотренные абзацем 4 статьи 115 ТКУ, не применяются в связи с отсутствием механизма их реализации.

Еще одна проблема — возврат на таможенную территорию Украины запасов, предназначенных для потребления (судовых припасов), которые ранее были вывезены с таможенной территории Украины украинскими судами. При необходимости возврата таких товаров на таможенную территорию Украины их таможенное оформление должно производиться в режиме импорта с уплатой предусмотренных законодательством таможенных платежей.



Для товаров, которые невозможно идентифицировать как ранее вывезенные с таможенной территории Украины, такое таможенное оформление не вызывает вопросов. К ним можно отнести горюче-смазочные материалы, большую часть товаров, необходимых для эксплуатации и технического обслуживания судов (запасные части, оборудование, ремонтные материалы и т. п.), некоторые продовольственные товары. В отношении остальных товаров, имеющих индивидуальные признаки или по другим критериям подлежащих идентификации, а также сырья для промышленной переработки, которое вывозится для обеспечения производственной деятельности украинских и арендованных (зафрахтованных) украинскими предприятиями судов, осуществляющих морской промысел, проведение таможенного оформления в таможенном режиме импорта при обратном ввозе на таможенную территорию Украины и их выгрузке с судна вызывает многочисленные жалобы со стороны субъектов внешнеэкономической деятельности.

Данную проблему было бы проще решить, если бы перемещение запасов потребления через таможенную границу Украины производилось в рамках отдельного таможенного режима, учитывающего вышеуказанные особенности их использования.

Запасы, предназначенные для потребления (судовые припасы), могут закупаться судами заграничного плавания за пределами таможенной территории Украины:

- в иностранных портах;
- путем получения их с других судов заграничного плавания в море.

Таможенные органы Украины осуществляют таможенный контроль за такими запасами потребления (судовыми припасами) по прибытии судов заграничного плавания на таможенную территорию Украины. Основная задача такого контроля — это недопущение использования запасов, предназначенных для потребления (судовых припасов), с любой другой целью, кроме как судовых припасов, до заявления их таможенному органу в соответствующий таможенный режим.

Национальным законодательством не предусмотрено таможенное оформление запасов, предназначенных для потребления (судовых припасов), которые закуплены за пределами таможенной территории Украины, посредством заявления в таможенный режим. Таможенный контроль за ними осуществляется на основании положений инструкции, утвержденной приказом ГТСУ № 678 (с изменениями), путем предъявления при таможенном оформлении судна декларации о судовых припасах, а для украинских судов дополнительно — обязательства капитана о том, что закупленные за границей запасы потребления не будут вынесены с судна. Закупка материально-технического снабжения, запасных частей, других товаров, необходимых для эксплуатации украинского судна, подтверждается таможенному органу судовой администрацией путем представления для проверки дополнительных документов (счетов-фактур, актов об оприходовании, актов о списании и т. п.).

Статья 115 ТКУ к запасам потребления, закупленным за границей, относит и товары, приобретенные в связи с ликвидацией аварии или осуществлением необходимого текущего ремонта судна.

Под текущим ремонтом судна в соответствии с ГОСТом 24166-80 понимается ремонт судна, выполняемый для поддержания его технико-эксплуатационных характеристик в заданных пределах с заменой и/или восстановлением отдельных быстроизнашивающихся элементов.

Понятие аварии содержится в КТМУ. Статья 277 КТМУ дает определение общей аварии, а статья 294 КТМУ — аварии, которая не относится к понятию общей.

Содержание понятия *авария* настолько обширно, что позволяет отнести к товарам, приобретенным в связи с ее ликвидацией, практически любые материально-технические средства, оборудование, снаряжение и материалы.

Надо отметить, что в нормативных документах не разъяснено, какими документами таможенный орган должен подтверждать факт аварии и какие товары можно отнести к необходимым для ее ликвидации. По мнению авторов,

это могут быть любые товары, которые приобретались для восстановления технико-эксплуатационных характеристик судна до значений, близких к построечным, с заменой и/или восстановлением любых элементов судна, включая базовые, а также для обеспечения его безопасности в соответствии с требованиями правил безопасности мореплавания.

В практике таможенных органов иногда возникают ситуации, когда судовладелец просит разрешить передачу судовых припасов, закупленных украинским судном за границей, с одного своего судна на другое. Такая передача не должна разрешаться таможенным органом без проведения таможенного оформления, поскольку при приходе они были заявлены как судовые припасы. В случае их передачи с судна, на котором они были ввезены на таможенную территорию Украины, судовые припасы теряют свой статус и становятся просто товарами, ввезенными на таможенную территорию Украины. Это требует заявления их в соответствующий таможенный режим. При погрузке их на борт другого судна они вновь приобретают статус судовых припасов, что в соответствии с таможенным законодательством снова требует их заявления в соответствующий таможенный режим.

Передача судовых припасов с одного иностранного судна на другое иностранное судно также требует таможенного оформления в соответствующем таможенном режиме — режиме таможенного транзита.

В Российской Федерации пунктом 6 статьи 266 ТК РФ допускается с разрешения таможенного органа временно выгружать, передавать на другие суда, осуществляющие международные перевозки товаров и пассажиров, припасы, если они не будут использованы на таможенной территории Российской Федерации (во время нахождения вне борта судна). Данное отличие норм российского таможенного законодательства от украинского связано с тем, что, как указывалось выше, перемещение припасов по ТК РФ является самостоятельным таможенным режимом.

## **7.10. Таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла**

Таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла в Украине осуществляется в соответствии с положениями ТКУ, а также других законодательных актов Украины.

Следует отметить, что особенностью таможенного законодательства Украины является использование различных процедур при таможенном оформлении продукции морского промысла в зависимости от региона ее вылова (добычи).

Так, в соответствии со статьей 129 ТКУ продукция морского промысла, которая произведена украинскими судами в Азово-Черноморском бассейне, подлежит таможенному оформлению без оформления грузовой таможенной декларации.

Продукция морского промысла, выловленная (добытая) в других регионах Мирового океана, подлежит таможенному оформлению на общих основаниях, с оформлением грузовой таможенной декларации.

В таможенном законодательстве Украины в настоящее время отсутствует нормативно-правовой акт, который бы регламентировал порядок осуществления таможенного контроля и таможенного оформления продукции морского промысла.

До 31.03.2005 такой порядок был установлен приказом ГТСУ от 17.08.1998 № 504 «Об утверждении порядка таможенного оформления продукции морского промысла, которая ввозится на таможенную территорию Украины» (утратил силу согласно приказу ГТСУ от 31.03.2005 № 229).

Нормами этого приказа регулировались вопросы ввоза на таможенную территорию Украины продукции морского промысла, в том числе представление документов, необходимых для осуществления таможенного оформления.

Приказ ГТСУ от 17.08.1998 № 504 содержал определение продукции морского промысла: это необработанные

или охлажденные, соленые, мороженые, консервированные, переработанные в муку или другую продукцию рыба, беспозвоночные, ракообразные, моллюски и др.

В настоящее время определение продукции морского промысла в нормативных актах ГТСУ отсутствует.

Законом Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них» от 06.02.2003 № 486 были определены следующие понятия, касающиеся вылова (добычи) продукции морского промысла:

— рыба и другие водные живые ресурсы (водные биоресурсы) — совокупность водных организмов (гидробионтов), жизнь которых невозможна без пребывания в воде. К водным живым ресурсам относятся пресноводные, морские, анадромные и катадромные рыбы на всех стадиях развития, круглоротые, водные беспозвоночные, в том числе моллюски, ракообразные, черви, иглокожие, губки, в том числе моллюски, кишечнополостные, наземные беспозвоночные в водной стадии развития, головоногие, водоросли и другие водные растения;

— продукты лова — добытые рыба и другие водные живые ресурсы;

— пищевая продукция — переработанные продукты лова, предназначенные сами по себе или с другой пищевой продукцией для дальнейшей переработки и/или потребления;

— переработка продуктов лова — разделка, охлаждение, замораживание, копчение, соление, маринование, сушение, вяление, консервирование, фасовка, нагревание или объединение этих процессов;

— пресервы — соленый продукт из рыбы, других водных живых ресурсов с добавлением консервантов или антисептиков, расфасованный в герметичную тару, который подлежит хранению при температуре от 0°С до -15°С.

Совокупность приведенных выше понятий и является определением продукции морского промысла в соответствии с действующим законодательством Украины.

Законом Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них» установлен общий

порядок представления разрешительных документов, необходимых для таможенного оформления продукции морского промысла.

Так, статьей 9 данного закона предусмотрено, что продукты лова, добытые за пределами таможенной территории Украины резидентами — субъектами хозяйствования на собственных или арендованных (зафрахтованных) судах, а также пищевая продукция из них, изготовленная резидентами — субъектами хозяйствования, являются продукцией украинского происхождения. Однако следует обратить внимание, что Законом Украины «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины» от 22.12.2005 № 3269-IV были внесены изменения в статью 278 ТКУ, которой установлены категории товаров, считающиеся полностью произведенными в Украине. Новая редакция данной статьи признает украинское происхождение только за продукцией, выловленной (добытой) на украинских судах.

Понятие украинского судна дано в статье 32 КТМУ, согласно которой национальная принадлежность судна определяется его государственной регистрацией в Украине и получением права плавания под Государственным флагом Украины. Таким образом, признание за продукцией морского промысла украинского происхождения для целей таможенного оформления должно производиться с учетом требований статьи 278 ТКУ. Аренда (фрахт) судов, указанная в статье 9 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них», должна пониматься:

- как аренда украинского судна одним субъектом хозяйствования — резидентом у другого резидента;
- как аренда иностранного судна субъектом хозяйствования — резидентом у нерезидента по договору бербоут-чартера с обязательной сменой иностранного флага судна на украинский на срок действия договора.

Подтверждение украинского происхождения продуктов лова и пищевой продукции из них, как указано в статье 9 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ре-

сурсах и пищевой продукции из них», осуществляется по желанию резидента — субъекта хозяйствования. Следовательно, представление документов, подтверждающих украинское происхождение продукции морского промысла, является правом субъекта хозяйственной деятельности Украины, а не его обязанностью.

В соответствии с Законом Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них» при осуществлении таможенного оформления для подтверждения качества и безопасности продуктов лова и пищевой продукции из них украинского происхождения резидент — субъект хозяйствования должен представить:

- свидетельство о качестве;
- ветеринарное свидетельство;
- карантинное разрешение на тару, изготовленную из сырья растительного происхождения;
- аттестат производства (копию).

Согласно статье 1 данного закона:

— *свидетельство производителя о качестве* — это документ установленного образца, который выдается производителем в случае ввода продукции в обращение и которым заверяется соответствие продуктов лова и пищевой продукции из них требованиям, установленным законодательством и нормативными документами;

— *ветеринарное свидетельство* — это выданный в установленном порядке документ, который подтверждает соответствие конкретной партии продуктов лова и пищевой продукции из них требованиям ветеринарно-санитарной безопасности;

— *аттестация производства* — это официальное подтверждение органа по сертификации наличия необходимых и достаточных условий, которые обеспечивают соблюдение установленных нормативно-правовыми актами и нормативными документами требований к конкретному перерабатывающему производству.

Свидетельство о качестве выдается производителем согласно статье 7 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них». В частно-

сти, данная статья оговаривает, что с целью обеспечения качества и безопасности продуктов лова и пищевой продукции из них для здоровья населения субъект хозяйствования проводит контроль этой продукции на всех стадиях ее переработки.

Контроль качества продуктов лова, пищевой продукции из них и сопутствующих материалов осуществляет производственная лаборатория, которая подлежит аккредитации.

Порядок аккредитации производственных лабораторий перерабатывающих производств устанавливается центральным органом исполнительной власти в сфере стандартизации, метрологии и сертификации.

Производственная лаборатория проводит:

— входной контроль качества сырья, полуфабрикатов, сопутствующих материалов, предназначенных для производства;

— контроль критических точек производства продукции;

— выборочную проверку качества соблюдения технологической дисциплины;

— контроль качества готовой продукции по показателям, предусмотренным нормативными документами.

При выявлении нарушений требований к технологическим процессам производственная лаборатория имеет право остановить производство, о чем доводит до сведения высшей организации и местных органов исполнительной власти, а в случае необходимости — органов прокуратуры.

Результаты исследований, проведенных производственной лабораторией, регистрируются в специальном журнале.

Порядок ведения регистрационных журналов устанавливается центральным органом исполнительной власти в сфере рыбного хозяйства.

Ответственность за объективность проведения исследований (измерений) и достоверность их результатов несет руководитель производственной лаборатории.

Производственная лаборатория на основании исследований продуктов лова, пищевой продукции из них и со-



путствующих материалов (при условии их соответствия требованиям нормативных документов) выдает свидетельство о качестве.

Статьей 5 закона предусмотрена обязательная аттестация производства для производителей, ведущих переработку продуктов лова.

Объектами аттестации перерабатывающего производства являются:

- техническая документация на продукцию и ее производство;
- технологическое оборудование;
- средства измерительной техники, контроля, испытательное оборудование и система их проверок;
- порядок регистрации результатов контроля и испытаний, составление, утверждение и хранение протоколов испытаний;
- порядок формирования и обозначения партий пищевой продукции.

Аттестат производства выдается территориальным органом по сертификации на основании положительного вывода аттестационной комиссии.

Порядок проведения аттестации перерабатывающего производства и форма аттестата устанавливаются центральным органом исполнительной власти в сфере технического регулирования и потребительской политики.

Орган, который выдал аттестат, имеет право приостановить его действие на определенный срок в случае нарушения субъектом хозяйствования законодательства в сфере производства пищевой продукции — при несоблюдении им требований нормативных документов или при выявлении несоответствия изготовленной продукции установленному уровню качества.

Аттестат производства может быть аннулирован, если:

- выявлены недостоверные данные в заявлении и документах, представленных соответствующему органу для проведения аттестации;
- повторно или грубо нарушено законодательство в сфере производства пищевой продукции;

— не выполнено распоряжение органа об устранении нарушений условий производства.

Приведенный в статье 9 закона перечень разрешительных документов на вылов (добычу) продукции морского промысла не является исчерпывающим.

ПКМУ от 28.09.1996 № 1192 «Об утверждении временного порядка ведения рыбного хозяйства и осуществления рыболовства» установлено получение специальных разрешений центрального органа исполнительной власти в сфере рыбного хозяйства Украины на ведение промышленного рыболовства. Капитаны судов, которые ведут промысел в исключительной (морской) экономической зоне Украины, открытом море, кроме разрешения, должны также иметь рыбацкий билет по форме, утвержденной центральным органом исполнительной власти в сфере рыбного хозяйства Украины, а для ведения промысла в экономических зонах других государств — все прочие документы в соответствии с международными договорами Украины.

Как правило, таким документом является лицензия (разрешение) на ведение рыбного промысла, выдаваемая государством, под юрисдикцией которого находится соответствующая экономическая зона вылова.

Указанные выше документы (исключение могут составлять только лицензии (разрешения) на ведение рыбного промысла в экономических зонах вылова других государств) предъявляются таможенным органам при проведении таможенного контроля и таможенного оформления продукции морского промысла. Однако необходимо обратить внимание на то, что все они являются разрешительными документами других контролирующих органов.

Порядок проведения таможенного оформления рыбной продукции, произведенной украинскими судами в пределах Азово-Черноморского бассейна, установлен письмом ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611 «О таможенном оформлении рыбной продукции, произведенной украинскими судами в пределах Азово-Черноморского бассейна».

Отсутствие нормативных документов о таможенном оформлении продукции морского промысла, выловленной

(добытой) в других регионах Мирового океана, по мнению авторов, означает, что в указанном письме ГТСУ изложен общий порядок проведения таможенного контроля и таможенного оформления продукции морского промысла, выловленной (добытой) за пределами таможенной территории Украины. Кроме того, в письме учтены особенности ее таможенного оформления в случае вылова (добычи) в Азово-Черноморском бассейне, предусмотренные ТКУ.

В соответствии с положениями данного письма таможенное оформление при ввозе продукции морского промысла, которая произведена (добыта) украинскими судами в Азово-Черноморском бассейне, должно осуществляться на основании следующих документов:

**1. Документы, которые подтверждают принадлежность судна Украине:**

- копия свидетельства о праве собственности на судно;
- копия свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Украины;
- письменное заявление судовладельца о том, что судно не передано в аренду.

В соответствии с порядком, утвержденным ПКМУ от 26.08.1997 № 1069, регистрация рыболовных судов Украины осуществляется в *Государственном судовом реестре Украины* или *Судовой книге Украины*. Руководство и контроль за регистрацией и ведением учета рыболовных судов осуществляется Укргосрыбхозом.

Регистрацию рыболовных судов в Украине осуществляют капитаны морских портов, а для рыболовных судов, которые не подлежат надзору со стороны классификационного общества, — Укргосрыбхоз.

Рыболовные суда, которые подлежат контролю классификационного общества, регистрируются в любом морском рыбном порту.

Включение рыболовных судов в Государственный судовой реестр Украины осуществляется исключительно капитанами морских портов по согласованию с Укргосрыбхозом и инспекцией Главного государственного регистратора флота.

При регистрации рыболовного судна дополнительно к документам, предусмотренным для проведения регистрации судов (см. пункт 13 порядка, утвержденного ПКМУ от 26.08.1997 № 1069), подаются:

- документально подтвержденная информация об его предназначении (траулер кормового траления, сейнер кошелькового лова и т. п.) и о суточной нагрузке технологического оборудования;
- фотографии судна (вид с правого и левого борта);
- сведения о предыдущем владельце.

Законодательством Украины предусмотрено, что иностранное судно, зафрахтованное по договору бербрут-чартера, на основании письменного заявления фрахтователя может быть зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины временно, на срок, не превышающий срока действия такого договора, при условии, что на момент регистрации такого судна оно не было внесено в судовой реестр другого государства, или если оно внесено в судовой реестр другого государства, но запись об этом приостановлена, о чем судовладелец обязан представить соответствующий сертификат.

Если в другом государстве разрешается внесение судна в несколько судовых реестров, требование о представлении сертификата о приостановлении записи в судовом реестре этого государства может не выполняться.

Таможенным органам необходимо в данном случае обращать внимание на то, что в соответствии с пунктом 25 порядка, утвержденного ПКМУ от 26.08.1997 № 1069, на судно, которое временно зарегистрировано в Государственном судовом реестре Украины, капитан порта выдает свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины, а свидетельство о праве собственности на судно не выдает.

Таким образом, рыболовное судно, временно зарегистрированное в Государственном судовом реестре Украины, будет иметь свидетельство о праве плавания под Государственным флагом Украины и свидетельство о праве собственности на судно, выданное в иностранном государ-

стве. Тем не менее к такому судну применяются положения законодательства как к украинскому судну.

Как было указано выше, национальная принадлежность украинского судна определяется его государственной регистрацией в Украине и получением права плавания под Государственным флагом. Право плавания под Государственным флагом Украины имеет судно, которое является государственной собственностью или находится в собственности физического лица — гражданина Украины, а также юридического лица в Украине, основанного исключительно украинскими собственниками, или судно, которое находится у этих лиц на условиях договора бербоут-чартера.

Регистрация рыболовных судов в Судовой книге Украины осуществляется Укргоосрыбхозом и капитанами морских рыбных портов. В Судовую книгу Украины орган государственной регистрации вносит данные о судовладельце и регистрируемом судне. При регистрации рыболовным судам присваивается регистрационный номер, определенный Укргоосрыбхозом.

После государственной регистрации владельцу рыболовного судна выдается судовой билет, форма которого утверждена Укргоосрыбхозом.

В Судовой книге Украины, так же как и в Государственном судовом реестре Украины, допускается временная регистрация судна по договорам бербоут-чартера. В судовом билете при этом указывается срок действия договора фрахтования. На таком судне должны находиться документ о праве собственности, выданный компетентным органом иностранного государства, и соответствующим образом заверенные документы или их копии, которые подтверждают передачу судовладельцу Украины права на пользование судном. К таким документам относятся:

- договор фрахтования;
- письменное разрешение собственника судна на регистрацию;
- письменное разрешение на регистрацию компетентного органа иностранного государства регистрации судна;

— письменное разрешение залогодержателя, если судно заложено.

Право плавания под Государственным флагом Украины рыболовное судно получает после его регистрации и получения регистрационных документов — свидетельства о праве плавания под Государственным флагом Украины (судового билета) и свидетельства о праве собственности на судно (если собственник — резидент Украины).

Указанное в письме ГТСУ письменное заявление судовладельца о том, что судно не передано в аренду, таможенные органы требуют с целью проверки принадлежности судна украинскому судовладельцу на момент вылова (добычи) продукции морского промысла. При этом необходимо учитывать, что судно может находиться на момент вылова (добычи) продукции морского промысла как в пользовании и владении украинского судовладельца, который представляет в таможенный орган регистрационные документы судна, оформленные на его имя, так и в пользовании и владении другого украинского судовладельца, который заключил соответствующий договор фрахтования с таким судовладельцем.

В обоих случаях выловленная (добытая) продукция морского промысла может быть оформлена как украинская. Только факт передачи судна в пользование или владение нерезиденту исключает возможность проведения таможенного оформления продукции морского промысла в порядке, предусмотренном письмом ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611.

**2. Документы, которые подтверждают качество и безопасность продуктов лова и пищевой продукции из них (их содержание и порядок использования приведены выше):**

- свидетельство о качестве;
- ветеринарное свидетельство;
- карантинное разрешение на тару, изготовленную из сырья растительного происхождения;
- аттестат производства (копия).

**3. Документы, которые подтверждают район промысла (переработки) продуктов лова: заверенные выписки**

из судового и/или промыслового и других журналов, радиограммы судовладельца или капитана судна.

В вышеуказанном письме не учтены особенности доставки продукции морского промысла не судном — производителем продукции, а перевозчиком. Кроме того, перечень документов, предъявляемых таможенному органу судно-производителем, является неполным.

Приказом Министерства рыбного хозяйства СССР от 30.09.1980 № 444 «О правилах перевозки грузов на судах флота рыбной промышленности» были утверждены правила перевозки грузов на судах флота рыбной промышленности (далее — правила).

Правилами предусмотрен порядок оформления грузовых документов при перевозке собственной продукции на судах-изготовителях. Согласно подпункту 11.13 правил на подготовленную к сдаче продукцию технолог судна составляет коносамент и качественное удостоверение. Капитан судна после подписания коносамента передает радиоконосамент в адрес грузополучателя (подпункт 11.15). По прибытии судна в порт выгрузки сдача груза судовым тальманом и прием грузополучателем производится на основании коносамента, а также тальманских расписок, составляемых каждой стороной. По окончании сдачи продукции на основании тальманских расписок составляется приемо-сдаточная ведомость.

Передача в районе промысла продукции морского промысла с судна-изготовителя на судно-перевозчик производится в следующем порядке.

На принимающее судно в обязательном порядке передаются качественные удостоверения на продукцию. Учет передачи продукции производится тальманами сдающего и принимающего судов по каждому подъему по наименованию (виду разделки, другим характеристикам), а также по массе мест и количеству банок или других упаковок (подпункт 11.21 правил).

Результаты подсчета сданной и принятой продукции записываются в тальманские расписки, в которых судовые тальманы расписываются (друг у друга) за каждый подъем

и за общий итог продукции, сданной и принятой за смену (вахту).

По окончании приема продукции помощник капитана судна-перевозчика на основании тальманских расписок составляет коносамент на принятую продукцию. Одновременно с оформлением коносамента проставляется количество продукции во всех экземплярах качественных удостоверений, которые прилагаются к коносаментам (подпункт 11.25 правил). Капитаны судна-перевозчика и судна-изготовителя подписывают коносамент, а также составляют и подписывают радиоконосамент, который в обязательном порядке передается судном-перевозчиком (подпункт 11.26 правил).

Сдача продукции судном-перевозчиком в порту выгрузки производится в порядке, указанном выше для судов-изготовителей.

Таким образом, при поступлении на таможенную территорию Украины продукции морского промысла, выловленной (добытой) украинским судном, в обязательном порядке должен представляться коносамент или другой документ на перевозку продукции.

В письме ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611, регулирующем порядок таможенного оформления продукции морского промысла, произведенной морскими судами в пределах Азово-Черноморского бассейна, указано, что если факты вылова морской продукции, изготовления пищевой продукции из нее именно украинскими судами не подтверждаются так, чтобы у должностных лиц таможенного органа не возникало сомнений в их достоверности, то продукты лова и пищевая продукция из них должны рассматриваться как иностранные товары.

Документом, который в обязательном порядке должен представляться при проведении таможенного оформления продукции морского промысла, выловленной (добытой) украинскими судами, является сертификат происхождения. Он выдается Торгово-промышленной палатой Украины и ее территориальными органами на основании Закона Украины «О Торгово-промышленной палате Укра-



ины». Его представление наряду с другими документами подтверждает таможенным органам факт украинского происхождения продукции морского промысла.

В соответствии с Законом Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них» подтверждение украинского происхождения продуктов лова и пищевой продукции из них осуществляется по желанию резидента — субъекта хозяйствования, однако в случае непредъявления сертификата происхождения таможенные органы не предоставляют освобождение от уплаты таможенной пошлины, и ввезенная рыбопродукция оформляется как импорт товара.

Согласно статье 8 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них», помимо перечисленных выше документов, для подтверждения соответствия продуктов лова и пищевой продукции из них установленным требованиям, для их реализации или направления на переработку в обязательном порядке должны предъявляться:

1) на продукты лова:

- ветеринарное свидетельство;
- заключение государственной санитарно-гигиенической экспертизы в случае, если продукт лова реализуется или направляется на переработку впервые;

2) на пищевую продукцию:

- ветеринарное свидетельство;
- свидетельство производителя о качестве;
- сертификат соответствия или свидетельство о признании в Украине иностранного сертификата (для импортированной продукции);
- маркировка согласно требованиям Закона Украины «О качестве и безопасности пищевых продуктов и продовольственного сырья».

Таможенным органам необходимо обратить внимание на то, что указанные выше документы не регулируют ввоз на таможенную территорию Украины продукции морского промысла. Их представление предусмотрено при реализации или направлении на переработку продуктов лова

и пищевой продукции, которые уже прошли таможенное оформление, то есть находятся на таможенной территории Украины в свободном обращении.

Документы, необходимые для перемещения через таможенную границу Украины продуктов лова и пищевой продукции, указаны в статье 9 данного закона.

При проведении таможенного оформления продукции морского промысла таможенные органы нередко требуют представить сертификат соответствия. Однако Законом Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них», который регулирует и порядок ввоза продукции морского промысла на таможенную территорию Украины, не предусмотрено представление сертификата соответствия при ее таможенном оформлении.

В то же время при таможенном оформлении продуктов лова и пищевой продукции из них иностранного производства субъект хозяйствования в обязательном порядке должен представить сертификат происхождения и сертификат соответствия или свидетельство о признании иностранного сертификата (см. статью 10 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них»).

В практической деятельности таможенные органы иногда могут сталкиваться с ситуациями, когда продукция морского промысла, выловленная (добытая) за пределами таможенной территории Украины субъектом хозяйственной деятельности Украины — судовладельцем, передана в собственность на основании хозяйственного договора другому субъекту хозяйственной деятельности Украины, являющемуся ее грузополучателем.

Нормативными документами не ограничивается круг субъектов, которые могут производить таможенное оформление продукции морского промысла. Кроме того, законодательством не установлено ограничений на осуществление хозяйственных операций, в том числе и заключение сделок, с продукцией морского промысла, которая еще не ввезена на таможенную территорию Украины. Реализация ее другому субъекту хозяйственной деятельности

Украины является не внешнеэкономической, а внутренней операцией, так как оба контрагента договора (контракта) являются резидентами Украины. Проведение таможенного оформления продукции морского промысла ее производителем в указанной выше ситуации будет противоречить действующему гражданскому законодательству Украины, так как на момент ввоза на таможенную территорию Украины такой продукции производитель может уже не иметь на нее юридических прав (распоряжения, пользования, владения). После передачи права собственности на продукцию он фактически становится ее перевозчиком (если сам ввозит ее на таможенную территорию Украины) или вообще только грузоотправителем (если ввоз на таможенную территорию Украины осуществляется другим перевозчиком).

Таможенное оформление продукции морского промысла в такой ситуации должно производиться ее собственником (грузовладельцем). При этом он обязан предъявить таможенному органу при осуществлении таможенного оформления документы и выполнить требования, предусмотренные статьями 8 и 9 Закона Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них».

При проведении хозяйственной операции с продукцией морского промысла до ее фактического ввоза на таможенную территорию Украины, если продукция реализуется нерезиденту, следует учитывать, что такая продукция, в случае ее последующего ввоза, должна рассматриваться как импорт товаров на таможенную территорию Украины.

На практике встречаются ситуации, когда продукция морского промысла до ее ввоза на таможенную территорию Украины является предметом не одной сделки, в том числе и внешнеэкономической, и в конечном итоге ввозится на таможенную территорию Украины резидентом, который приобрел ее у другого резидента. Проведение таких хозяйственных операций, как правило, вызвано желанием минимизировать таможенные или налоговые платежи или получить освобождение от их уплаты. Документально подтвержденная передача права собственности

на продукцию морского промысла нерезиденту (независимо от ее продолжительности) до ее ввоза на таможенную территорию Украины не дает таможенному органу возможности произвести однозначную идентификацию продукции морского промысла с той продукцией, которая была выловлена (добыта) украинским судном, а следовательно, и осуществить ее таможенное оформление с предоставлением льгот по таможенным платежам.

Неоднозначное толкование в действующем законодательстве имеют операции переработки рыбопродукции на украинских судах.

В соответствии со статьей 277 ТКУ страна происхождения товара — это та страна, в которой товар был полностью изготовлен или подвергнут достаточной переработке.

Согласно пункту 6 статьи 278 ТКУ к товарам, полностью произведенным в стране, относится продукция морского промысла, добытая и/или произведенная в Мировом океане судами этой страны.

Что касается переработки рыбы на украинских судах, которая состоит из технологических операций по ее замораживанию, упаковке, маркировке и т. п., по информации Торгово-промышленной палаты Украины, указанных технологических операций согласно статье 280 ТКУ недостаточно для приобретения рыбой украинского происхождения, это лишь процессы, которые обеспечивают ее хранение и транспортировку к потребителю. Однако данное разъяснение далеко не исчерпывает перечня вопросов, возникающих при оформлении продукции морского промысла, которая подвергалась переработке на украинских судах. Так, украинские суда, которые ведут промысел в экономической зоне Грузии, часто покупают рыбу-сырец у грузинских судов-производителей, после чего производят ее обработку — солят, фасуют и т. п. При этом стоимость проведения таких операций может превышать стоимость рыбы-сырца. Кроме того, соленая рыба классифицируется в иной товарной позиции, чем рыба-сырец.

В связи с этим перед таможенными органами встает вопрос об определении страны ее происхождения согласно

критериям достаточной переработки. В соответствии с положениями статьи 279 ТКУ критерии достаточной переработки по адвалорной части и исполнению производственных и технологических операций могут устанавливаться и применяться для конкретных товаров или конкретной страны (стран) в порядке, который определяется Кабинетом министров Украины. Если такие критерии не установлены, то товар считается подвергнутым достаточной переработке, когда в результате его переработки изменился классификационный код товара по УКТ ВЭД на уровне любого из первых четырех знаков.

ГТСУ, по мнению авторов, необходимо инициировать перед Кабинетом министров Украины утверждение критериев достаточной переработки по адвалорной части и исполнению производственных и технологических операций для продукции морского промысла. Доведение таможенным органам перечня операций по переработке продукции морского промысла, которые являются недостаточными для предоставления ей статуса продукции украинского происхождения, позволит избежать случаев неправомерного предоставления льгот по уплате таможенных платежей при ее таможенном оформлении.

При осуществлении таможенного оформления продукции морского промысла возникает вопрос об определении ее таможенной стоимости. Например, в письме ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611 не указано ни одного документа, содержащего сведения о стоимости продукции морского промысла, хотя данным нормативным документом регулируется порядок таможенного оформления продукции морского промысла. Отсутствие нормативного регулирования данного вопроса приводит к тому, что таможенные органы при осуществлении таможенного оформления продукции морского промысла, во-первых, предъявляют различные требования к грузовладельцам по представлению документов, подтверждающих стоимость ввезенной продукции, а во-вторых, проводят таможенное оформление продукции морского промысла с применением таможенной стоимости аналогичной импортной продукции.

Вылов (добыча) или переработка продукции морского промысла является производственным процессом, при котором судовладелец несет фактические затраты и расходы до реализации продукции на таможенной территории Украины. При ввозе продукции морского промысла на таможенную территорию Украины на момент проведения ее таможенного оформления грузовладелец может представить таможенному органу только калькуляцию себестоимости продукции. Ее расчет производится на основании действующих нормативных документов по бухгалтерскому учету и контролю (см. приказ Министерства финансов Украины от 31.12.1999 № 318 «Положение (стандарт) бухгалтерского учета 16 „Расходы“»).

Занижение таможенной стоимости (себестоимости для грузовладельца) влечет за собой увеличение налога на прибыль при реализации продукции на таможенной территории Украины.

Достоверность заявленной таможенной стоимости продукции морского промысла должна проверяться таможенными органами прежде всего посредством проведения таможенного постаудита. Однако указанная форма таможенного контроля применяется таможенными органами редко по следующим причинам:

— из-за недостаточной нормативной регламентации проведения таможенного постаудита в действующем таможенном законодательстве Украины;

— из-за отсутствия у таможенных органов необходимых полномочий на получение дополнительной информации, а также на проведение оперативных мероприятий, связанных с выявлением и пресечением нарушений таможенного законодательства при ввозе продукции морского промысла;

— из-за отсутствия в таможенных органах квалифицированных специалистов-аудиторов.

Письмом ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611 таможенным органам был разъяснен порядок начисления и взимания таможенных платежей при оформлении продукции морского промысла.

Таможенное оформление продукции морского промысла, как сказано в письме, предусматривает взимание таможенных сборов по ставкам, которые определены ПКМУ от 27.01.1997 № 65 «О ставках таможенных сборов». Однако абзацем 13 статьи 71 ТКУ предусмотрено взимание таможенных сборов за таможенное оформление только в двух случаях:

- при его проведении вне мест расположения таможенного органа;
- при его проведении в нерабочее время таможенного органа.

Эти два вида таможенных сборов предусмотрены и Киотской конвенцией. Взыскание остальных таможенных сборов, предусмотренных ПКМУ от 27.01.1997 № 65, — временное явление, так как не соответствует положениям международного таможенного законодательства.

Освобождение от уплаты таможенной пошлины при ввозе на таможенную территорию Украины продукции морского промысла, выловленной (добытой) украинскими судами, предусмотрено пунктом б статьи 19 Закона Украины «О едином таможенном тарифе».

Взыскание налога на добавленную стоимость при таможенном оформлении ввоза на таможенную территорию Украины продукции морского промысла производится (не производится) в соответствии с требованиями Закона Украины «О налоге на добавленную стоимость», действующего на момент проведения такого таможенного оформления.

Согласно письму ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611 начисление и взимание предусмотренных законодательством таможенных платежей при таможенном оформлении рыбной продукции, произведенной украинскими судами в пределах Азово-Черноморского бассейна, в случаях, когда представление грузовой таможенной декларации законодательством не предусмотрено, должно осуществляться по унифицированной таможенной квитанции МД-1, оформленной с соблюдением требований инструкции по заполнению и использованию унифици-

рованной таможенной квитанции МД-1, порядок использования которой утвержден приказом ГТСУ от 04.01.2005 № 1 «Об утверждении порядка применения унифицированной таможенной квитанции МД-1».

Таможенное оформление продукции морского промысла, выловленной (добытой) в других регионах Мирового океана, осуществляется таможенными органами в соответствии с инструкцией, утвержденной приказом ГТСУ от 09.07.1997 № 307 (в редакции приказа ГТСУ от 07.11.2007 № 933).

Таможенные органы Украины не осуществляют непосредственный контроль за проведением рыбного промысла в открытом море и в исключительной (морской) экономической зоне Украины. Организация и осуществление такого контроля в исключительной (морской) экономической зоне Украины возложено в соответствии с Законом Украины «О Государственной пограничной службе Украины» на подразделения Государственной пограничной службы Украины. Они имеют право:

— запрещать или приостанавливать проведение рыбного промысла в случае отсутствия соответствующего разрешения (согласования) или нарушения правил его проведения, установленных законодательством;

— останавливать и осматривать в установленном порядке суда, которые ведут промысел рыбы и других водных живых ресурсов, проверять документы на ведение рыбного промысла.

Совместным приказом Государственного комитета по делам охраны государственной границы Украины и Государственного комитета рыбного хозяйства Украины от 30.06.1998 № 265/99 была утверждена инструкция о взаимном обмене информацией о морской обстановке между структурными подразделениями погранвойск, Государственного комитета рыбного хозяйства, других центральных органов исполнительной власти Украины, которые осуществляют свою деятельность на море.

Согласно пункту 1.4 данной инструкции взаимодействие обеспечивается также путем взаимного информиро-



вания о местопребывании судов Министерства транспорта и связи, судовладельческих компаний Украины, рыболовецкого флота в территориальном море и в исключительной (морской) экономической зоне Украины.

Согласно пункту 1.7 инструкции Министерство транспорта и связи Украины оказывает помощь погранвойскам, органам рыбоохраны и органам охраны окружающей природной среды в осуществлении контроля за выполнением законодательства о государственной границе, исключительной (морской) экономической зоне Украины путем наблюдения за районами промысла и подходами к ним с помощью судов и самолетов по маршрутам движения одновременно с решением ими своих основных задач.

Инструкцией предусмотрено, что командиры военных кораблей и капитаны невоенных украинских судов, независимо от форм собственности и ведомственной принадлежности, при пребывании в Азово-Черноморском бассейне в случае выявления надводных целей — возможных нарушителей законодательства о государственной границе и исключительной (морской) экономической зоне Украины — информируют о них (по возможности) пограничные корабли, которые находятся в этом районе или возле него, и докладывают диспетчерской службе своего ведомства, которая при получении таких донесений немедленно информирует части погранвойск.

Диспетчерские (дежурные) службы структурных подразделений взаимодействующих органов и судовладельческих компаний Украины, получив от своих судов сведения о морской обстановке, каналами связи передают ее дежурной службе пограничных соединений и частей (заинтересованных взаимодействующих органов).

Диспетчерские (дежурные) службы пароходств, портов (портопунктов) всех организаций-судовладельцев извещают о выходе судов в Азово-Черноморский бассейн дежурную службу ближайших частей и подразделений погранвойск не позднее чем через час с момента предоставления разрешения на выход судна (плавсредства) с указанием его названия (номера), откуда и куда направляется, коли-

чественного состава экипажа и пассажиров, времени убытия (прибытия) из данного порта (пункта) и ожидаемого времени прибытия в порт (пункт) назначения.

В дальнейшем о месте их пребывания докладывается по запросу.

К сожалению, следует отметить, что в круг взаимодействующих органов не включены органы таможенной службы Украины. Поэтому они не могут получать информацию о ведении промысла украинскими судами в исключительной (морской) экономической зоне Украины.

Проведение украинскими судами хозяйственной деятельности по вылову (добыче) продукции морского промысла должно осуществляться с обязательным соблюдением требований и положений международных нормативно-правовых актов, принятых Украиной. Одной из функций таможенных органов Украины является оказание содействия уполномоченным контролирующим органам в соблюдении отдельных положений таких нормативно-правовых актов во время перемещения продукции через таможенную границу Украины.

Так, Украина является членом Конвенции о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения (Конвенция CITES). ПКМУ от 13.12.2000 № 1822 «О мерах по обеспечению исполнения международных обязательств Украины в связи с ее присоединением к Конвенции о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения» были определены министерства и ведомства, ответственные за исполнение Украиной обязательств в связи с присоединением к Конвенции CITES.

Министерство экологии и природных ресурсов определено административным органом Украины по вопросам исполнения требований Конвенции CITES с правом выдачи соответствующих разрешений и сертификатов (за исключением осетровых рыб и изготовленной из них продукции). Государственный департамент рыбного хозяйства определен административным органом Украины по вопросам исполнения требований Конвенции CITES

по осетровым рыбам и изготовленной из них продукции с правом выдачи соответствующих разрешений и сертификатов. Порядок выдачи таких сертификатов установлен совместным приказом Министерства экологии и природных ресурсов Украины и Министерства аграрной политики Украины от 16.04.2002 № 147/110 «Об утверждении правил выдачи разрешений и сертификатов на ввоз в Украину и вывоз за ее пределы образцов видов дикой фауны и флоры, находящихся под угрозой исчезновения».

Кабинет министров Украины поручил Министерству экологии и природных ресурсов Украины обеспечить государственный контроль за соблюдением требований Конвенции CITES во время перемещения образцов видов дикой флоры и фауны в пунктах пропуска через государственную границу Украины и на таможенной территории Украины согласно требованиям действующего законодательства.

Письмом Государственного департамента рыбного хозяйства Украины от 11.01.2006 № 30-1-11-5/14 в адрес ГТСУ было сообщено, что в связи с угрожающим состоянием запасов осетровых в странах их ареала какие-либо внешнеэкономические операции с икрой осетровых рыб дикого происхождения должны быть запрещены. Вся продукция, которая поступает из стран происхождения осетровых на протяжении действия временного запрета на территорию Украины без наличия соответствующего сертификата происхождения CITES, должна считаться незаконной. Такие запреты не распространяются только на продукцию, полученную от осетровых, которые содержатся в искусственных условиях (продукцию аквакультуры).

В письме Государственного департамента рыбного хозяйства Украины от 21.03.2006 № 30-3-8-5/955 было разъяснено, что под термином «продукция» понимается икра, рыба — свежая, охлажденная и мороженая, рыбное филе, рыбные консервы.

Таким образом, ввоз на таможенную территорию Украины и таможенное оформление вышеперечисленной продукции осетровых рыб должны осуществляться таможенными органами на основании предъявления сертификата

происхождения CITES, выданного в установленном законодательством порядке.

Таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла в Российской Федерации имеет ряд существенных отличий от порядка его проведения в Украине и регламентировано приказом ГТК России от 09.03.2004 № 283.

В приказе дано определение продукции морского промысла: это водные биологические ресурсы и продукты их переработки.

При ввозе на таможенную территорию Российской Федерации продукции морского промысла, добытой и/или произведенной российскими судами за пределами таможенной территории РФ, она подлежит таможенному оформлению в соответствии с заявленным таможенным режимом, при этом таможенные пошлины и налоги не взимаются.

Лица, осуществляющие ввоз продукции морского промысла на таможенную территорию Российской Федерации, обязаны уведомлять таможенные органы о пересечении судами таможенной границы с предоставлением сведений, предусмотренных действующим таможенным законодательством РФ.

Приказом определен порядок ежедневного уведомления пограничными органами таможенных органов о пересечении судами государственной границы Российской Федерации, а также информирования таможенными органами пограничных о проведении таможенного оформления продукции морского промысла.

Декларирование ввозимой продукции морского промысла осуществляется путем заявления таможенному органу в письменной или электронной форме следующих сведений:

- регистрация судна и его национальная принадлежность;
- наименование судна и его описание;
- порт отправления и порт захода судна;
- порт погрузки и порт выгрузки товаров;

— номера коносаментов или других документов, подтверждающих наличие и содержание договора морской перевозки, на товары, подлежащие выгрузке в данном порту, если перемещение продукции морского промысла осуществляется в соответствии с договором морской перевозки;

— отправитель и получатель продукции;

— суда, на которые продукция будет передана для дальнейшей переработки и/или доставки в место назначения;

— наименование продукции, ее описание, классификационный код товаров по ТН ВЭД, описание упаковки (количество, вид, маркировка и порядковые номера), количество в килограммах (вес брутто и нетто) или других единицах измерения;

— производитель продукции;

— лицо, составившее таможенную декларацию;

— место и дата составления таможенной декларации.

Указанные сведения сообщаются таможенному органу путем представления таможенной декларации, в качестве которой может использоваться декларация о грузе, предусмотренная Конвенцией ИМО. Если представленная таможенная декларация не содержит всех необходимых сведений, то декларирование продукции морского промысла осуществляется в общеустановленном порядке.

В качестве таможенной декларации таможенными органами может также приниматься уведомление о пересечении границы.

При выборе форм таможенного контроля за перемещением продукции морского промысла таможенные органы Российской Федерации принимают во внимание следующие обстоятельства:

— наличие у российских лиц соответствующих лицензий (разрешений) на промысел морской продукции;

— совершение лицами, осуществляющими промысел, правонарушений, в том числе в связи с нарушением законодательства Российской Федерации в области рыболовства;

— результаты сопоставления сведений, представленных в таможенный орган, с информацией, поступающей из других источников;

— возможность осуществления таможенного контроля непосредственно в районе промысла.

Отличается от украинского законодательства и порядок таможенного контроля и таможенного оформления продукции морского промысла, предусмотренный законодательством стран Евросоюза. Таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла в странах Евросоюза установлены регламентом Комиссии Евросоюза № 2454/93 от 02.07.1993 (далее — регламент), который утвердил положения об исполнении регламента Совета Евросоюза № 2913/92 (им был утвержден Таможенный кодекс Евросоюза).

Статьей 325 регламента дано определение рыболовного судна Союза: это судно, которое внесено в список и зарегистрировано как часть таможенной территории государств-членов, имеет флаг государства-члена, проводит вылов рыбы в море и может перерабатывать ее на борту. Там же дано определение судна-завода: это судно, которое внесено в список и зарегистрировано как часть таможенной территории государств-членов, имеет флаг государства-члена, проводит вылов рыбы в море и действительно обрабатывает ее на борту.

К продукции морского промысла данная статья относит морскую рыбопродукцию, выловленную судами стран Союза за пределами территориальных вод страны или территории за пределами таможенной зоны Союза, а также товары, полученные из таких продуктов на борту судна или судна-завода стран Союза, при производстве которых могли использоваться другие продукты, принадлежащие странам Союза.

Принадлежность странам Союза морепродуктов, выловленных за пределами территориальных вод страны или территории за пределами таможенной зоны Союза судами под флагом государства-члена и внесенных в перечень и зарегистрированных как части таможенной территории государств — членов Союза, должна подтверждаться специальным служебным журналом и иными средствами, устанавливающими принадлежность.

Таким средством является представление формы Т2М.

В соответствии с положениями статьи 326 регламента форма Т2М должна представляться:

— рыболовным судном Союза, которое вело вылов продуктов и, возможно, перерабатывало их;

— рыболовным судном Союза или судном-заводом, которое перерабатывало продукты после их перегрузки с другого рыболовного судна Союза;

— каким-либо другим судном, на которое были перегружены продукты и товары с судов, указанных выше, без дальнейших изменений;

— транспортным средством с единым транспортным документом, выданным в стране или на территории, которая не является частью таможенной зоны Союза, куда были выгружены продукты и товары с судов, указанных выше.

Статьей 327 регламента оговорена форма документа Т2М. Она должна скрепляться в буклет по 10 штук с одним оригиналом, который отделяется, и одной копией, которая не отделяется. Каждая форма должна иметь собственный серийный номер, одинаковый для оригинала и копии. Государства-члены могут самостоятельно печатать формы Т2М.

Форма Т2М должна заполняться на одном из официальных языков Союза, печатным способом или вручную разборчиво чернилами, печатными буквами, не допускаются подчистки и изменения. Исправления должны осуществляться путем вычеркивания слов и добавления необходимых сведений. Эти изменения могут иницироваться лицом, подписавшим декларацию.

Буклеты, как указано в статье 328 регламента, выдаются отделению таможни Союза, ответственному за контроль базы-порта рыболовного судна Союза, которое в установленном порядке выдает их заинтересованным лицам. Буклет действителен на протяжении двух лет. Законность формы Т2М должна подтверждаться печатью в графе А каждого оригинала и копии; ее ставит орган, отвечающий за регистрацию рыболовного судна Союза, которому выдается буклет.

Статьей 188 Таможенного кодекса Евросоюза предусмотрено освобождение от уплаты импортных сборов для морепродуктов и продуктов их переработки, полученных в территориальных водах третьих стран судном, которое зарегистрировано и приписано в государстве — члене Союза и имеет флаг этого государства.

В статье 68 регламента, определяющей товары, которые полностью получены (произведены) в Союзе, понятие собственного судна Союза уточнено следующим образом:

- зарегистрировано и приписано в государстве-члене;
- плавает под флагом государства-члена;
- по крайней мере на 50 % является собственностью граждан государства-члена или компании, имеющей головной офис в одном из государств-членов, причем менеджер или менеджеры, председатель совета директоров или наблюдательного совета, а также большинство членов таких советов являются гражданами государств-членов, и по крайней мере половина капитала компаний принадлежит государству-члену, или публичным органам, или гражданам государств-членов;

- хозяин и офицеры являются гражданами государств-членов;

- по крайней мере 75 % экипажа являются гражданами государств-членов.

Статьей 856а регламента установлен порядок освобождения от уплаты импортной пошлины продукции, указанной в статье 188 Таможенного кодекса Евросоюза. Освобождение предоставляется после предъявления таможенным органам свидетельства для подтверждения декларации на свободное обращение, заполненного в установленном порядке.

Вышеизложенный порядок таможенного оформления продукции морского промысла в Российской Федерации и странах — членах Евросоюза позволяет сделать следующие выводы:

- таможенным законодательством Украины, в отличие от зарубежного законодательства, не установлен единый (независимо от района вылова) порядок осуществле-



ния таможенного контроля и таможенного оформления продукции морского промысла;

— таможенный контроль и таможенное оформление продукции морского промысла в Украине имеет существенные отличия от порядка ее контроля и оформления в Российской Федерации и странах — членах Евросоюза;

— законодательством всех указанных стран предусмотрено предоставление льгот по таможенному налогообложению продукции морского промысла, однако порядок и основания применения таких льгот различаются;

— таможенные органы Украины обладают меньшим законодательно закрепленным объемом полномочий и возможностями при осуществлении таможенного контроля за продукцией морского промысла, чем их зарубежные коллеги из Российской Федерации и стран Евросоюза;

— таможенные органы Украины при таможенном оформлении, как правило, не используют информацию других органов государственной исполнительной власти Украины и других контролирурующих органов, которые осуществляют контроль за ведением промысла украинскими рыбодобывающими судами.

# Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей

## 8.1. Правовое положение военных кораблей

Осуществление таможенного контроля и таможенного оформления транспортных средств, обладающих специальным правовым статусом, требует от таможенных органов особого внимания. Таможенный контроль за такими транспортными средствами, как правило, связан с соблюдением специальных норм действующего законодательства и ограничением в проведении отдельных форм таможенного контроля. К водным транспортным средствам, имеющим специальный правовой статус, относятся, прежде всего, военные корабли и суда обеспечения Военно-морских сил (далее — военные корабли (суда)). К таким транспортным средствам можно также отнести суда любого государства, которые состоят на государственной службе.

В соответствии с Конвенцией об открытом море 1958 года и Конвенцией 1982 года понятие *военный корабль* означает судно, принадлежащее к вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие подобные суда его национальной принадлежности, находящееся под командой офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослу-

жащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной воинской дисциплине.

Вооружение военного корабля (судна), тип или вид его энергетической установки, характер выполняемых им заданий не являются необходимыми признаками и не влияют на его статус.

Включение в состав военного флота кораблей различных классов и различного назначения является компетенцией суверенного государства.

Правовое положение военного корабля (судна) определяется прежде всего тем, что он как специальный орган и в то же время как собственность суверенного государства обладает иммунитетом от юрисдикции иностранного государства.

Под иммунитетом в международном праве понимается совокупность прав и привилегий, присущих военному кораблю (судну) независимо от его местонахождения. Иммунитет военных кораблей (судов) вытекает из иммунитета государства, в основе которого лежит общепризнанный принцип суверенного равенства государств в международных отношениях.

В силу равноправия и независимости государств ни одно из них не вправе вмешиваться в правомерные действия другого государства, в том числе и в действия военных кораблей (судов). Равный не имеет власти над равным. Это означает, что корабли одного государства, независимо от их класса и ранга, не имеют никакой власти над военными кораблями (судами) других государств, где бы они ни находились. По существующим международным обычаям иммунитет распространяется и на спущенные на воду катера и шлюпки, и на поднятые в воздух летательные аппараты.

Военный корабль (судно) не теряет иммунитет, как не теряет иммунитет и государство его флага.

Иммунитет военных кораблей (судов) проявляется в трех формах: в иммунитете от юрисдикции, в иммунитете от принуждения и в особых льготах и привилегиях.

Иммунитет от иностранной юрисдикции — это нераспространение действия законов и правил какого-либо го-

сударства, кроме государства флага, на военные корабли (суда) в открытом море. Во время их пребывания во внутренних и территориальных водах иностранного государства на них не распространяется действие уголовной, гражданской и административной юрисдикции этого государства.

Против иностранных военных кораблей (судов) никто не имеет права возбуждать судебное преследование в целях наложения штрафа или предварительного ареста, возвращения имущества или долгов.

В иностранных территориальных водах военные корабли (суда) неподвластны законам (правопорядку) страны пребывания. Однако, пользуясь иммунитетом, они не освобождаются от обязанностей соблюдать законы страны пребывания, касающиеся транспорта и судоходства, а также нормы международного права, регламентирующие отношения с иностранными кораблями и властями. Иммунитет от иностранной юрисдикции не дает права командиру военного корабля (судна) совершать неправомерные действия.

Допуск подразделений вооруженных сил и боевой техники, в том числе военных кораблей (судов) других государств, на территорию Украины разрешается в соответствии с Законом Украины «О порядке допуска и условиях пребывания подразделений вооруженных сил других государств на территории Украины».

В соответствии с данным законом подразделения вооруженных сил других государств могут быть допущены на территорию Украины с целью:

— участия в общих с подразделениями Вооруженных Сил Украины и других образованных согласно законам Украины воинских формирований военных учениях и других мероприятиях по усовершенствованию боевой подготовки войск, по обмену опытом в рамках договоренностей (договоров) о международном военном сотрудничестве, в том числе для подготовки общих военных подразделений, создаваемых в рамках военного сотрудничества по международным договорам Украины;

— транзитного перемещения подразделений вооруженных сил других государств через территорию Украины. При этом сроки перемещения этих подразделений через территорию Украины не могут превышать 10 суток, если иное не предусмотрено международным договором Украины;

— предоставления Украине, по ее просьбе, военной помощи для защиты от вооруженной агрессии со стороны третьей страны (третьих стран);

— предоставления Украине, по ее просьбе, помощи в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, вызванных природными и техногенными причинами;

— обеспечения временно размещенных на территории Украины согласно международным договорам Украины воинских частей.

Законом запрещен допуск и пребывание на территории Украины подразделений вооруженных сил других государств, оснащенных ядерным, химическим, бактериологическим и другими видами оружия массового поражения, а также оружия, в состав которого входит ядерное, химическое, бактериологическое оружие и другое оружие массового поражения.

Запрещен допуск и пребывание на территории Украины подводных лодок и надводных судов, которые оборудованы ядерными энергетическими установками и являются потенциальными источниками загрязнения морских бассейнов Черного и Азовского морей.

В соответствии с ПКМУ от 16.05.1996 № 529 «Об утверждении Правил плавания и пребывания в территориальном море, внутренних водах, на рейдах и в портах Украины иностранных военных кораблей», изданным во исполнение Закона Украины «О государственной границе Украины», во время пребывания в территориальном море, внутренних водах, на рейдах и в портах Украины иностранные военные корабли (суда) должны:

— нести свой военно-морской или государственный флаг (в порту Украины поднятие и спуск флага может производиться согласно национальным правилам);

— находиться только в надводном положении (относится к иностранным подводным лодкам и другим подводным транспортным средствам);

— соблюдать правила радиосвязи, навигационные, пограничные, таможенные, санитарные и другие правила;

— пользоваться услугами лоцманской и ледокольной службы в тех районах, где лоцманская и ледокольная проводка является обязательной;

— не заходить в те районы, в которых запрещается их плавание и пребывание.

Иностранному военному кораблю (судну), которое игнорирует обращенное к нему требование о соблюдении законов и правил Украины, компетентные органы страны могут предложить немедленно покинуть территориальное море Украины.

Заходы иностранных военных кораблей (судов) во внутренние воды, на рейды и в порты Украины подразделяются:

— на официальные визиты, которые проводятся в связи с важными международными и национальными праздниками, при прибытии на иностранных военных кораблях (судах) глав государств (правительств) или с целью укрепления дружеских отношений, а также в случае взаимного соглашения государств о предании визиту официального характера;

— на неофициальные визиты, которые проводятся, как правило, с научной, образовательной или иной целью неофициального характера и не сопровождаются особо торжественными церемониями;

— на деловые визиты, которые проводятся главным образом с целью пополнения материально-технического обеспечения, отдыха личного состава и выполнения иных задач оперативного характера.

Основанием для допуска иностранных военных кораблей (судов) во внутренние воды, на рейды и в порты Украины является предварительное разрешение Кабинета министров Украины, если иное не предусмотрено между-

народными договорами Украины. Такой порядок не распространяется:

— на иностранные военные корабли (суда), на борту которых находятся главы государств или правительств, и на военные корабли (суда), которые их сопровождают (они заходят на основании предварительного уведомления по дипломатическим каналам, как правило, сделанного не позднее чем за двое суток до планируемого захода, если иное не предусмотрено международными договорами Украины);

— на иностранные военные корабли (суда), которые осуществили вынужденный заход.

В соответствии с законодательством Украины одновременно в одном порту Украины может находиться не более трех иностранных военных кораблей (судов) одного государства, если иное не предусмотрено международными договорами Украины.

Пребывание иностранного военного корабля (судна) в порту Украины не должно превышать 7 суток, за исключением случаев, когда полученное им разрешение предусматривает другие сроки пребывания.

Согласно положениям Конвенции 1982 года иммунитет от принуждения — это запрещение применять к военным кораблям (судам), где бы они ни находились, меры принуждения и насильственные действия в какой бы то ни было форме (например, задержание, штраф, арест, обыск, реквизиция, конфискация). Насильственные действия военных кораблей (судов) одного государства по отношению к военным кораблям (судам) другого государства квалифицируются современным международным правом как акт агрессии со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Иммунитет от принуждения распространяется и на военные корабли (суда), совершившие вынужденный заход в иностранные территориальные воды или порт.

Под вынужденным заходом, в соответствии с положениями ПКМУ от 16.05.1996 № 529, понимается заход, который осуществляется в связи с чрезвычайными обстоя-

тельствами: аварией, стихийным бедствием или сильным штормом, который угрожает безопасности корабля, ледоходом, буксированием поврежденного судна, доставкой спасенных людей, необходимостью предоставления срочной медицинской помощи члену экипажа или пассажиру, а также в других подобных случаях.

В соответствии со статьей 9 Закона Украины «О государственной границе Украины» вынужденный заход не является нарушением установленных правил пересечения государственной границы Украины.

Иностранные военные корабли (суда) в случае вынужденного захода в территориальное море, внутренние воды Украины, в украинскую часть вод пограничных рек, озер, других водоемов обязаны немедленно сообщить об этом администрации ближайшего порта Украины и, при наличии возможности, следовать в один из портов, открытых для захода иностранных невоенных судов, или в пункт, определенный военным кораблем или другим судном Украины, которое было выслано для оказания помощи.

Иммунитет военных кораблей (судов) от принуждения не означает предоставления им неограниченных прав во время нахождения в иностранных водах. Если военный корабль (судно) нарушает установленный государством пребывания порядок или режим плавания и игнорирует любое обращенное к нему требование о необходимости его соблюдения, прибрежное государство может потребовать от него покинуть эти воды. Если военный корабль (судно) совершает акты агрессии против какого-либо государства в территориальном море или в открытом море, то, хотя он и обладает иммунитетом, в соответствии со статьей 51 Устава ООН к нему как к агрессору может быть применена сила в порядке индивидуальной или коллективной самообороны.

Особые льготы и привилегии военных кораблей (судов) — это прежде всего освобождение их во время пребывания в иностранных водах от таможенного досмотра и санитарного осмотра, от уплаты различных сборов, кроме сборов за предоставление специальных услуг (буксировка,



швартовка, лоцманские услуги и т. п.). Особыми привилегиями пользуются военные корабли (суда) в вопросах морского церемониала. Как правило, особые льготы и привилегии предоставляются по принципу взаимности. Льготы и привилегии, которыми пользуются иностранные военные корабли (суда), обычно закрепляются в национальном законодательстве государств.

## **8.2. Права и обязанности военных кораблей в открытом море, территориальных водах Украины**

Действия военного корабля (судна) в открытом море в определенных нормативными документами случаях могут иметь правовые последствия для судов, осуществляющих торговое мореплавание. Это связано с тем, что международными конвенциями военным кораблям (судам) в открытом море предоставлен специальный правовой статус.

В соответствии с нормами международного права (Конвенцией 1982 года) государство обладает исключительной юрисдикцией над судами своего флага в открытом море. Правило об исключительной юрисдикции над своими судами предполагает, что все государства будут осуществлять административную власть и технический контроль над судами своего флага, возбуждать преследование в отношении виновников столкновения или какого-либо инцидента, влекущего за собой уголовную и дисциплинарную ответственность только перед судебными и административными властями государства флага. Подвергать осмотру или осуществлять другие акты власти над иностранными невоенными судами, не обладающими иммунитетом, могут только военные корабли или специально на то уполномоченные государственные суда и лишь в строго определенных случаях, зафиксированных в международных соглашениях. Эти случаи являются изъятием из принципа исключительной юрисдикции государства над судами своего флага.

В соответствии с действующими нормами международного права военный корабль в открытом море по отношению к иностранным невоенным судам, не обладающим иммунитетом, может предпринимать следующие действия:

1) *Произвести осмотр судна.* Осмотр судна может быть произведен, если есть достаточные основания предполагать, что оно занимается пиратством, работоторговлей, несанкционированным вещанием, не имеет национальной принадлежности или, несмотря на иностранный флаг, имеет ту же национальную принадлежность, что и производящий осмотр военный корабль. При подтверждении подозрений могут быть приняты меры, направленные на пресечение противоправной деятельности осматриваемого судна. Если подозрения оказываются ошибочными, судну должны быть возмещены любые убытки или ущерб.

2) *Преследовать по горячим следам.* Преследование по горячим следам иностранного судна может осуществляться, если компетентные власти прибрежного государства имеют достаточные основания считать, что это судно нарушило его законы и правила, касающиеся режима внутренних или территориальных вод, прилежащей или экономической зоны. Преследование должно начинаться тогда, когда иностранное судно-нарушитель или одна из его шлюпок находятся в той зоне, где нарушены законы и правила прибрежного государства, и прекращаться, как только преследуемое судно войдет в территориальное море своей страны или какого-либо другого государства. Остановленное судно-нарушитель должно быть отведено в порт государства, в водах которого было совершено правонарушение, для принятия мер в соответствии с законодательством этого государства. Если после остановки или задержания судна выяснится, что оно преследовалось неправомерно, ему должны быть возмещены любые понесенные им убытки или ущерб.

3) *Останавливать иностранные невоенные суда в особых случаях.* Такое право осуществляется на основании договоренности, закрепленной в конвенциях, договорах, согла-

шениях. Например, Международная конвенция 1884 года по охране подводных телеграфных кабелей дает право военным кораблям преследовать и останавливать невоенные суда, подозреваемые в разрыве или повреждении телеграфного кабеля. После остановки подозреваемого судна командир военного корабля может потребовать предъявления документов, удостоверяющих национальную принадлежность судна, и составить протокол, в котором будут отражены допущенные судном нарушения правил конвенции, приведшие к полной или частичной приостановке телеграфных сообщений.

Положение Конвенции 1982 года о преследовании по горячим следам нашло свое отражение в законодательных актах Украины — в законах Украины «О государственной границе Украины» и «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины», ПКМУ от 12.06.1996 № 642 «Об утверждении положения о порядке охраны суверенных прав Украины в ее исключительной (морской) экономической зоне», приказе администрации Государственной пограничной службы Украины от 21.10.2003 № 200 «Об утверждении Инструкции о применении оружия, боевой техники, вооружения кораблей (катеров), самолетов и вертолетов Государственной пограничной службы Украины, специальных средств и мер физического воздействия во время охраны государственной границы и исключительной (морской) экономической зоны Украины».

Следует отметить, что статьей 53 ТКУ право в принудительном порядке останавливать и возвращать в зоны таможенного контроля морские и речные суда, которые без разрешения таможенных органов вышли из зоны таможенного контроля за пределы таможенной территории Украины и не пребывают в территориальных водах других государств, предоставлено таможенным органам Украины. Данная норма является декларативной, так как в настоящее время нет механизма проведения таких действий таможенными органами Украины. Отсутствует у таможенных органов и соответствующая материально-техническая база для осуществления подобных операций.

В отличие от таможенных органов Украины, органы Государственной пограничной службы Украины имеют право и возможности для преследования судна с целью его задержания, если судно заходило в территориальное море, внутренние воды и порты Украины с нарушением установленных правил или есть достаточные основания считать, что иностранное судно нарушило законодательство об исключительной (морской) экономической зоне Украины и при этом предпринимает попытку уйти от преследования.

Законодательством Украины предусмотрено проведение досмотра невоенных судов, пребывающих в территориальном море и внутренних водах Украины, органами Государственной пограничной службы Украины. Водные транспортные средства органов Государственной пограничной службы Украины по своему правовому статусу являются военными кораблями (судами) Украины.

В соответствии со статьей 28 Закона Украины «О государственной границе Украины» органы Государственной пограничной службы Украины имеют право в территориальном море и внутренних водах Украины остановить судно и провести его досмотр, если оно не отвечает на сигнал запроса, находится в закрытом для плавания районе, нарушает другие правила захода в воды Украины, плавания и пребывания в них, а также занимается промысловой и другой деятельностью в нарушение законодательства Украины, международных договоров Украины. Досмотр судна включает проверку судовых и навигационных документов, документов членов экипажа и пассажиров, документов на грузы, а в случае необходимости — и судовых помещений.

После досмотра судна ему может быть дано разрешение продолжать плавание в водах Украины с соблюдением установленных правил, или предложено покинуть воды Украины, или оно может быть задержано в соответствии с действующим законодательством.

Для остановки судна подаются сигналы, установленные Международным сводом сигналов. Судно, которому подан сигнал, обязано остановиться. Продолжить движе-

ние оно может только после получения соответствующего разрешения.

Против судов — нарушителей законодательства в ответ на применение ими силы и в других исключительных случаях должностные лица Государственной пограничной службы Украины могут применять в установленном порядке все обусловленные сложившимися обстоятельствами меры, необходимые для пресечения нарушения и задержания нарушителей.

Государственная пограничная служба Украины имеет право применять оружие в исключительной (морской) экономической зоне для задержания судов-нарушителей в случае невыполнения требования остановиться, если судно стремится уйти, а другие возможности остановить его исчерпаны. В этом случае оружие применяется после предупредительного выстрела.

Должностные лица Государственной пограничной службы Украины, задержавшие судно, обязаны сообщить в таможенный орган и начальнику порта о доставке в порт задержанного ими судна.

Создание условий для стоянки задержанного иностранного судна в порту возлагается на администрацию порта.

Обеспечение задержанного иностранного судна необходимыми материально-техническими средствами, а также торговое и прочее обслуживание находящихся на его борту лиц осуществляется в порту через агентирующие фирмы по заявкам капитана или владельца судна в установленном порядке.

Члены судового экипажа и другие лица, находящиеся на борту задержанного судна, должны оставаться на судне во время его стоянки в порту, за исключением лиц, к которым в установленном порядке применены меры, исключающие возможность их пребывания на судне. Сход на берег членов судового экипажа и других лиц, находящихся на борту этого судна, может быть разрешен в исключительных случаях должностным лицом Государственной пограничной службы Украины в установленном порядке.

Изъятые с судов, нарушивших законодательство об исключительной (морской) экономической зоне, грузы и предметы, а также документы должны быть переданы на ответственное хранение капитану (владельцу) судна или представителю администрации, которая осуществляет руководство работами в исключительной (морской) экономической зоне, или другим организациям, или оставаться под охраной Государственной пограничной службы Украины до решения в установленном порядке вопроса об ответственности виновных лиц. Все незаконно добытое во время ведения рыбного промысла должно быть передано предприятиям, осуществляющим переработку рыбопродукции, или торговым организациям по рыночным ценам.

Задержанные украинские суда независимо от формы собственности должны содержаться в порту согласно общим правилам пребывания судов в портах Украины на протяжении срока, необходимого для оформления материалов о нарушении, а также изъятия запрещенных орудий лова и незаконно добытых ресурсов в исключительной (морской) экономической зоне.

Таможенный контроль и таможенное оформление ввезенной рыбопродукции или других товаров, изъятых с судов, осуществляются в установленном законодательством порядке на общих основаниях.

В случае вынесения решения о конфискации судна-нарушителя грузы, которые находились на его борту и не подлежали конфискации и на которые не был наложен арест, должны быть возвращены их владельцам. Таможенное оформление таких грузов производится в соответствии с требованиями действующего таможенного законодательства Украины.

Согласно положениям ПКМУ от 16.05.1996 № 529 во время пребывания в территориальных водах Украины иностранным военным кораблям (судам) запрещается погрузка или выгрузка любого товара, груза или валюты.

Перед военным кораблем (судном) во время следования может встать вопрос о необходимости прохода через территориальные воды иностранного государства.

Конвенция 1982 года, так же как и Женевская конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года, распространяет право мирного прохода через территориальные воды на военные корабли. Порядок реализации этого права весьма разнообразен. В одних государствах необходимо получить для этого предварительное разрешение по дипломатическим каналам, в других требуется лишь заблаговременное уведомление, третьи разрешают проход, если иностранные военные корабли не направляются в их внутренние воды или порты.

Указанные выше положения международной конвенции закреплены в статье 13 Закона Украины «О государственной границе Украины» и положениях ПКМУ от 16.05.1996 № 529.

Положениями ПКМУ от 16.05.1996 № 529 установлены следующие требования к мирному проходу иностранных военных кораблей:

— при условии соблюдения законодательства Украины, в том числе правил, касающихся режима территориального моря Украины, а также международных договоров Украины (в том числе и требований Конвенции 1982 года);

— с соблюдением маршрутов, используемых, как правило, для международного судоходства.

Военные корабли при мирном проходе должны соблюдать законы и правила прибрежного государства, относящиеся к судоходству и транспорту, а подводные лодки, кроме того, должны следовать в надводном положении и с поднятым присвоенным им флагом.

Если военный корабль нарушает правила прибрежного государства, касающиеся мирного прохода, и игнорирует обращенное к нему требование о необходимости их соблюдения, прибрежное государство может предложить ему немедленно покинуть территориальные воды. В случае неподчинения этому требованию законодательством некоторых государств предусмотрено применение мер принуждения вплоть до использования оружия. Если в результате нарушения норм международного права или законов и правил прибрежного государства, касающихся прохода

через его территориальные воды, каким-либо иностранным военным кораблем или другим государственным судном, эксплуатируемым в некоммерческих целях, этому прибрежному государству будет нанесен ущерб, международную ответственность за это несет государство флага военного корабля или судна, совершившего нарушение.

Так же как и невоенное судно, военный корабль (судно) при осуществлении мирного прохода не подлежит таможенному контролю и таможенному оформлению.

### **8.3. Особенности осуществления таможенного контроля за военными кораблями**

Таможенный контроль за военными кораблями (судами) осуществляется таможенными органами в соответствии с положениями ТКУ.

Так, согласно статье 74 ТКУ военные корабли, суда обеспечения Военно-морских сил, пересекающие таможенную границу Украины, подлежат таможенному оформлению. Порядок такого оформления устанавливается Кабинетом министров Украины. Таможенное оформление военных кораблей (судов) иностранных государств осуществляется таможенным органом при участии представителей центрального органа исполнительной власти по вопросам обороны.

Следует отметить, что ни статья 74 ТКУ, ни остальные статьи ТКУ не содержат нормы, которая бы освобождала иностранные военные корабли (суда) от проведения некоторых форм таможенного контроля, предусмотренных международным морским правом, в частности, от таможенного досмотра.

Это свидетельствует прежде всего о том, что в таможенном законодательстве Украины отсутствует системный подход к нормативно-правовому регулированию процесса осуществления таможенного контроля и таможенного оформления военных кораблей (судов).



Во исполнение положений статьи 74 ТКУ Кабинет министров Украины принял постановление от 18.01.2003 № 63 «Об утверждении порядка таможенного оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих таможенную границу Украины». В соответствии с порядком, утвержденным данным ПКМУ, таможенное оформление иностранной военной техники (термин, который согласно ПКМУ включает в себя и военные корабли (суда)) осуществляется с соблюдением требований Закона Украины «О порядке допуска и условиях пребывания подразделений вооруженных сил других государств на территории Украины».

Согласно статье 10 данного закона подразделения вооруженных сил других государств, а также их воинский и гражданский персонал могут прибывать в Украину и на морских и речных судах и военных кораблях — для дальнейшего пребывания в Украине или для транзита через ее территорию.

Военнослужащие и лица гражданского персонала подразделений вооруженных сил других государств, их личные вещи и оружие подразделений вооруженных сил других государств во время пересечения государственной границы Украины подлежат пограничному и таможенному контролю.

В случае пересечения указанными подразделениями государственной границы Украины для предоставления Украине, по ее просьбе, помощи в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций они подлежат пограничному и таможенному контролю в упрощенном порядке, который определяется Кабинетом министров Украины. *Иностранные военные корабли (суда), боевые и военнотранспортные воздушные суда, а также военная техника, которые прибывают в Украину или выбывают за ее границы, таможенному досмотру не подлежат.*

Выезд из Украины подразделений вооруженных сил других государств и вывоз военного имущества и техники осуществляются в таком же порядке, какой установлен для их въезда в Украину.

Отметим, что освобождение от таможенного досмотра иностранных военных кораблей (судов) предусмотрено не положениями ТКУ, а Законом Украины «О порядке допуска и условиях пребывания подразделений вооруженных сил других государств на территории Украины».

Освобождение иностранных военных кораблей от таможенного досмотра предусмотрено также пунктом 28 правил, утвержденных ПКМУ от 16.05.1996 № 529, которое было издано во исполнение Закона Украины «О государственной границе Украины».

В Российской Федерации освобождение от таможенного досмотра иностранных военных кораблей (судов), боевых воздушных судов и военной техники, следующей своим ходом, предусмотрено статьей 386 ТК РФ.

Освобождая военные корабли (суда) от таможенного досмотра и санитарного осмотра, власти страны пребывания оставляют за собой право осуществления контроля за ними другими способами. Согласно статье 132 ТКУ товары, перемещаемые через борт иностранных военных кораблей на таможенную территорию Украины и в обратном направлении, подлежат таможенному контролю и таможенному оформлению. В первую очередь это касается поставок на корабли материально-технического снабжения (топлива, воды, продовольствия и т. п.). Таможенному органу необходимо учитывать, что досмотр материально-технического снабжения и других товаров, которые грузятся на борт иностранного военного корабля (судна), можно произвести только до момента их фактического помещения на борт. При отходе иностранного военного корабля (судна) за пределы таможенной территории Украины погруженные на его борт товары не будут предъявляться таможенному органу, так как согласно Конвенции 1982 года право осмотра военного корабля (судна) и его экипажа представителям таможенных органов иностранных государств не предоставляется.

Военнослужащие военных кораблей (судов) при сходе на берег в иностранном порту в соответствии с междуна-

родным правом пользуются иммунитетом от иностранной юрисдикции. Лица офицерского, мичманского, старшинского и рядового состава пользуются иммунитетом от местной судебной и административной юрисдикции при исполнении служебных обязанностей, а вне службы, в случае совершения ими правонарушения, не пользуются им и подпадают под действие судебной и административной юрисдикции государства пребывания. Офицерский состав, как правило, освобождается от местной судебной юрисдикции, однако за совершение тяжких правонарушений может нести ответственность по законам страны пребывания. В каждом конкретном случае вопрос об ответственности офицера должен решаться через дипломатические каналы.

В соответствии с правилами, утвержденными ПКМУ от 16.05.1996 № 529, личному составу иностранных военных кораблей (судов) запрещается сходить на берег с оружием, за исключением случаев участия в парадах или траурных церемониях. Офицеры и младший командный состав иностранных военных кораблей (судов) могут сходить на берег с холодным оружием, если это предусмотрено формой одежды.

На время увольнения личного состава иностранных военных кораблей (судов) для обеспечения порядка на берегу из числа членов экипажа могут выделяться невооруженные патрули.

Допуск на борт иностранного военного корабля (судна) и с корабля на берег лиц, не входящих в состав его экипажа, осуществляется в порядке, который определяется командиром иностранного военного корабля (отряда), с соблюдением соответствующих таможенных и паспортных правил Украины.

Таможенному органу необходимо учитывать, что после пересечения иностранным военным кораблем (судном) таможенной границы Украины и до прибытия к месту стоянки на его борт могут быть доставлены военным кораблем Украины, выделенным для встречи, или лоцманским судном должностные лица с таможенной территории Украи-

ны. К ним относятся офицер связи, лоцман, переводчик, связист со средствами связи, сигнальщики, а также другие встречающие лица. Таможенный контроль в отношении перечисленных выше лиц должен осуществляться на общих основаниях в соответствии с пунктом 27 правил, утвержденных ПКМУ от 16.05.1996 № 529, согласно которому их допуск на борт иностранного военного корабля и с корабля на берег осуществляется с соблюдением соответствующих таможенных и паспортных правил Украины.

Члены экипажей военных кораблей (судов), которые не относятся к категории военнослужащих, во время пребывания в иностранном порту, находясь на берегу, не пользуются иммунитетом от иностранной юрисдикции даже при исполнении служебных обязанностей. При совершении ими правонарушений они могут быть подвергнуты судебному и административному преследованию.

Согласно пункту 28 правил, утвержденных ПКМУ от 16.05.1996 № 529, лица, которые не являются членами экипажа иностранного военного корабля (судна), подлежат таможенному досмотру в случае схода на берег.

Таможенным органам при осуществлении таможенного контроля за иностранными военными кораблями (судами) во внутренних водах, на рейдах и в портах Украины следует учитывать, что в соответствии с требованиями ПКМУ от 16.05.1996 № 529 им запрещен спуск на воду лиц или предметов, а также осуществление любой деятельности под водой. Проведение подводных работ, связанных с обследованием или ремонтом подводной части корпуса корабля, может быть разрешено старшим морским начальником (начальник гарнизона или старший местный начальник пограничной службы) на основании предварительной просьбы командира иностранного военного корабля (судна).

Порядком, утвержденным ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, таможенным органам было предписано утвердить технологические схемы осуществления таможенного контроля военных кораблей (судов), согласовав их с другими контролирующими органами.

Приведенные выше положения нормативных документов по осуществлению таможенного контроля за военными кораблями (судами) дают основания сделать следующие выводы:

— нормативно-правовые акты по таможенному регулированию не содержат положений, отражающих особенности осуществления таможенного контроля за военными кораблями (судами);

— ГТСУ не имеет совместных с другими органами государственной исполнительной власти Украины (Государственной пограничной службой Украины, Минобороны Украины, Службой безопасности Украины и т. д.) нормативных документов, устанавливающих порядок взаимодействия между ними при осуществлении контроля, в том числе и таможенного, за пребыванием иностранных военных кораблей (судов) в территориальных и внутренних водах Украины;

— разработка и утверждение таможенными органами согласованных с другими контролирующими органами технологических схем по осуществлению таможенного контроля за военными кораблями (судами) в рамках действующего законодательства является сложной и практически невыполнимой задачей.

## **8.4. Таможенное оформление военных кораблей**

Инструкция, утвержденная приказом ГТСУ № 678 (с изменениями) и разработанная на основании ПКМУ от 24.12.2003 № 1989, включила в себя положения, регламентирующие порядок таможенного контроля и таможенного оформления военных кораблей (судов). Они состоят из трех пунктов:

1) Военные корабли и суда обеспечения военно-морских сил, пересекающие таможенную границу Украины, подлежат таможенному оформлению в соответствии с порядком таможенного оформления военной техники и во-

енных транспортных средств, пересекающих таможенную границу Украины, утвержденным постановлением Кабинета министров Украины от 18.01.2003 № 63, с соблюдением требований Закона Украины «О порядке допуска и условиях пребывания подразделений вооруженных сил других государств на территории Украины» и с учетом требований порядка таможенного контроля и таможенного оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих государственную границу Украины с целью их использования при проведении мероприятий оперативно-тактического характера, утвержденного приказом ГТСУ от 01.12.2003 № 812.

2) Таможенное оформление военных кораблей и судов обеспечения военно-морских сил иностранных государств осуществляется таможенным органом с участием представителей центрального органа исполнительной власти по вопросам обороны.

3) Личные вещи членов воинской команды (предметы первой необходимости, которые связаны прежде всего с обеспечением жизнедеятельности членов воинских команд, являются их собственностью, предназначены исключительно для личного пользования и не могут быть отчуждены или переданы другим членам воинской команды) подлежат таможенному оформлению в общем порядке.

В соответствии с требованиями действующего таможенного законодательства Украины военные корабли (суда) подлежат таможенному оформлению. Порядок их таможенного оформления установлен ПКМУ от 18.01.2003 № 63.

Таможенное оформление военных кораблей (судов) как Украины, так и иностранных государств осуществляется в первоочередном порядке с обязательным присутствием уполномоченного соответствующим центральным органом исполнительной власти лица, которое действует на основании доверенности. Таким лицом является представитель Министерства обороны Украины (далее — Минобороны), а если принимающей военные корабли (суда) стороной является другой центральный орган исполни-

тельной власти, то и его уполномоченное лицо. В обязанности представителя Минобороны входит подтверждение достоверности данных, которые вносятся в грузовую таможенную декларацию путем представления в таможенный орган письменного подтверждения.

Уполномоченное лицо не позднее чем за трое суток до дня таможенного оформления должно подать таможенному органу письменное заявление о месте, времени, цели перемещения военных кораблей (судов) и принятии на себя обязательства об осуществлении их таможенного оформления.

Таможенное оформление военных кораблей (судов) производится путем подачи таможенному органу грузовой таможенной декларации при наличии разрешения или заключения Государственной службы экспортного контроля и других предусмотренных таможенным законодательством Украины документов.

ПКМУ предусмотрено, что военные корабли (суда), пересекающие таможенную границу Украины с целью предоставления Украине или по ее просьбе помощи в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, подлежат таможенному оформлению в упрощенном порядке, установленном Кабинетом министров Украины.

Военные корабли (суда), пересекающие таможенную границу Украины с целью осуществления мероприятий оперативно-тактического характера, также подлежат таможенному оформлению в упрощенном порядке.

Такой порядок установлен приказом ГТСУ от 01.12.2003 № 812 «Об утверждении порядка таможенного контроля и таможенного оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих государственную границу Украины с целью их использования при проведении мероприятий оперативно-тактического характера». Его действие распространяется на случаи пересечения военными кораблями (судами) государственной границы Украины с целью проведения военных учений, международных миротворческих операций, антитеррористических

операций, конвоя морских судов, участия в ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций, предоставления военной и гуманитарной помощи и т. п.

В соответствии с порядком военные корабли (суда) пересекают государственную границу Украины без предоставления разрешения или заключения Государственной службы экспортного контроля Украины, если они используются при проведении мероприятий, которые осуществляются Вооруженными силами Украины и другими войсковыми формированиями Украины за пределами ее территории или войсковыми формированиями иностранных государств на территории Украины в рамках международных договоров, которыми предусмотрены соответствующие механизмы государственного контроля за перемещением товаров.

Перечень военных кораблей (судов), пересекающих государственную границу в рамках международных договоров, которыми предусмотрены соответствующие механизмы государственного контроля за перемещением товаров, должен быть согласован с Государственной службой экспортного контроля Украины и утвержден руководителем (его заместителем) центрального органа исполнительной власти (Минобороны или другого центрального органа исполнительной власти), в сферу управления которого входит указанная выше военная техника или который является принимающей ее стороной.

Для проведения таможенного оформления соответствующий центральный орган исполнительной власти назначает уполномоченное лицо, которое действует на основании доверенности этого органа. Список должностных лиц, имеющих право подписи доверенности, с образцами их подписей и печатей, а также перечень военных кораблей (судов), подлежащих таможенному оформлению, доводятся через ГТСУ до сведения таможенного органа, в зоне деятельности которого должно производиться таможенное оформление.

Таможенное оформление военных кораблей (судов) производится на основании представления в таможенный



орган необходимых для осуществления таможенного контроля документов, перечня военных кораблей (судов), направленного ГТСУ, и доверенности соответствующего центрального органа исполнительной власти.

В случае, если указанные транспортные средства пересекают таможенную границу Украины для использования не в рамках международных договоров, дополнительно представляется разрешение или заключение Государственной службы экспортного контроля Украины.

Если стороной, которая принимает или отправляет военные корабли (суда), является не Минобороны, то их таможенное оформление осуществляется при участии и уполномоченного представителя Минобороны. Он должен подтвердить достоверность сведений, внесенных в грузовую таможенную декларацию, путем представления таможенному органу письменного подтверждения. Декларирование указанной выше военной техники в режиме временного ввоза/вывоза при осуществлении мероприятий оперативно-тактического характера может производиться с использованием формуляров-спецификаций формы МД-8 и с указанием кода товара на уровне первых четырех знаков (кода товарной группы). По существу, эти особенности декларирования и являются мерами упрощенного порядка таможенного оформления.

Выполнение таможенными органами требований перечисленных выше нормативных документов сопряжено с решением ряда возникающих при этом проблем.

Пересечение таможенной границы военными кораблями (судами) Украины не контролируется таможенными органами, так как они расположены в морских пунктах пропуска через государственную границу Украины, а военные корабли (суда) уходят с таможенной территории Украины и приходят на таможенную территорию Украины из мест своей непосредственной дислокации — с причалов воинских частей, которые являются режимными территориями. Доступ на них строго ограничен, в том числе и таможенными органами. Перемещение военных кораблей (судов) Украины не согласовывается с таможенными

органами, поскольку это не предусмотрено требованиями действующих нормативных документов. При этом они могут и передвигаться по территориальным водам Украины, и пересекать таможенную границу Украины.

Передвижение военных кораблей (судов) Украины в обязательном порядке согласовывается с органами Государственной пограничной службы Украины. В то же время нормативными документами не предусмотрено уведомление таможенных органов представителями военных кораблей (судов) Украины о намерении пересечь государственную границу Украины, не входит это и в обязанности органов Государственной пограничной службы Украины.

Поэтому требование проведения таможенного оформления военных кораблей (судов) Украины практически не может быть выполнено таможенными органами.

Авторы считают нецелесообразным проведение таможенного оформления военных кораблей (судов) как Украины, так и иностранных государств в порядке, указанном выше.

Во-первых, такие процедуры значительно удлиняют время осуществления таможенного оформления.

Во-вторых, таможенное оформление военных кораблей (судов) в таком порядке совершенно не влияет на применение нетарифных мер регулирования внешнеэкономической деятельности.

В-третьих, таможенное оформление военных кораблей (судов) связано с проблемами применения мер тарифного регулирования. Согласно пункту 14 порядка оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих таможенную границу Украины, утвержденного ПКМУ от 18.01.2003 № 63, налоги и сборы во время таможенного оформления военной техники взимаются в порядке, определенном законодательством. Таможенное оформление иностранных военных кораблей (судов) должно производиться в режиме временного ввоза. Применение данного таможенного режима регламентировано Стамбульской конвенцией 1990 года и главой 34 ТКУ. В Стамбульской конвенции указано, в каких случаях вво-

зимые товары (транспортные средства) полностью освобождаются от налогообложения. Ни один из них нельзя применить к временному ввозу иностранных военных кораблей (судов). Неприменимы для освобождения от налогообложения и положения статьи 206 ТКУ. В связи с этим возникает вопрос о законодательных основаниях освобождения от налогообложения иностранных военных кораблей (судов) при их оформлении в режиме временного ввоза на таможенную территорию Украины.

В-четвертых, практика показывает, что требования таможенного органа о проведении таможенного оформления военных кораблей (судов) очень часто приводят к возникновению конфликтных ситуаций, отрицательно влияют на имидж государственных властей Украины.

За пересечением государственной (таможенной) границы Украины военными кораблями (судами) помимо таможенных органов осуществляют контроль другие органы государственной власти — подразделения пограничных войск, Министерства обороны Украины, Службы безопасности Украины, Государственной службы экспортного контроля Украины, а также других государственных и контролирующих органов. Участие в проведении контроля таможенных органов было бы целесообразным только в случаях перемещения на таких транспортных средствах товаров — как в торговом, так и в неторговом обороте. Сам порядок таможенного оформления иностранных военных кораблей (судов) можно было бы ограничить только представлением таможенному органу командиром такого военного корабля (судна) сведений о наличии на борту товаров (грузов), которые планируются к выгрузке на таможенной территории Украины. Военные корабли (суда) Украины при пересечении таможенной границы Украины также могли бы подавать в таможенный орган только сведения о наличии на их борту товаров (грузов), подлежащих таможенному оформлению (при приходе) или оформленных в таможенном отношении (при отходе).

В таможенном законодательстве Украины не урегулирован и вопрос декларирования и таможенного оформле-

ния запасов, предназначенных для потребления, которые вывозятся за пределы таможенной территории Украины на военных кораблях (судах) Украины.

Следует отметить, что изменение порядка таможенного оформления военных кораблей (судов) возможно только после внесения соответствующих изменений и дополнений в ТКУ.

### **8.5. Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей (судов) Черноморского флота Российской Федерации**

На территории Украины в соответствии с международными соглашениями дислоцированы подразделения Черноморского флота Российской Федерации (далее — ЧФ РФ). Таможенный контроль и таможенное оформление военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ осуществляются с соблюдением требований таможенного законодательства Украины и положений международных соглашений по ЧФ РФ, а также изданных на их основании нормативно-правовых актов, в которых отражены особенности правового положения подразделений ЧФ РФ. В части, не урегулированной специальными нормативно-правовыми актами по статусу и условиям пребывания ЧФ РФ на территории Украины, применяются другие законодательные акты Украины и международные соглашения, подписанные Украиной. Так, положения Конвенции 1982 года по статусу иностранных военных кораблей должны в полной мере применяться и к военным кораблям (судам обеспечения) ЧФ РФ, находящимся на таможенной территории Украины.

Пребывание подразделений ЧФ РФ на территории Украины закреплено в соглашении между Украиной и Российской Федерацией о статусе и условиях пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины (далее — соглашение), подписанном 31.05.1997

в Киеве. Данное соглашение было ратифицировано Законом Украины «О ратификации Соглашения между Украиной и Российской Федерацией о статусе и условиях пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины, Соглашения между Украиной и Российской Федерацией о параметрах раздела Черноморского флота и Соглашения между Правительством Украины и Правительством Российской Федерации о взаимных расчетах, связанных с разделом Черноморского флота и пребыванием Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины» от 24.03.1999 № 547-XIV.

Согласно статье 15 соглашения перевозки вооружения, военной техники и других материально-технических средств всеми видами транспорта, которые выполняются в интересах ЧФ РФ, осуществляются в приоритетном порядке с соблюдением пограничного, таможенного и других видов государственного контроля при пересечении украинско-российской границы в соответствии с действующим законодательством Украины. Перевозки с использованием кораблей и судов Военно-морского флота, судов гражданских ведомств Российской Федерации через порты Украины осуществляются с соблюдением Кодекса торгового мореплавания Украины, соответствующих портовых правил, правил безопасности судоходства, охраны окружающей природной среды и рыболовства Украины.

В развитие данных положений соглашения было издано ПКМУ от 19.05.1999 № 863 «Об утверждении порядка пересечения государственной границы Украины военнослужащими, военными кораблями (судами обеспечения) и летательными аппаратами Черноморского флота Российской Федерации, базирующегося на территории Украины».

Данным ПКМУ были определены места пропуска через государственную (таможенную) границу Украины грузов, которые перевозятся на военных кораблях (судах обеспечения) ЧФ РФ, — в местах их дислокации, бухтах Севастопольской, Южной, Карантинной, Казачьей и Феодосийском торговом порту. Пропуск должен осуществляться с соблюдением пограничного, таможенного и других ви-

дов контроля, предусмотренных законодательством Украины. Кроме того, согласно ПКМУ порядок пропуска грузов должен быть регламентирован технологическими схемами пропуска через государственную границу, которые определяются командирами соединений, частями пограничных войск Украины по согласованию с руководителями других служб государственных контролирующих органов Украины и командирами военных формирований Черноморского флота, в местах дислокации которых осуществляется пропуск через государственную границу Украины.

Процедура пересечения государственной границы Украины военными кораблями (судами обеспечения) ЧФ РФ подразделяется на связанную с повседневной деятельностью флота и на связанную с иной деятельностью. При этом командование ЧФ РФ не менее чем за 72 часа, а в экстренных случаях — с момента подготовки корабля (судна обеспечения) к выходу в море, но не позднее чем за 1 час, посылает через штаб Военно-морских сил в Генеральный штаб Вооруженных сил уведомление о выходе военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ за пределы территориального моря Украины или прибытии их к месту дислокации из-за границы. В уведомлении указываются сведения о типе военного корабля (судна обеспечения), количестве членов экипажа и других лиц, которые планируется перевезти, пункте пропуска через государственную границу Украины, времени выхода (прибытия) военного корабля (судна обеспечения), а также другие необходимые данные.

Командир военного корабля (судна обеспечения) ЧФ РФ должен представить в месте осуществления контроля должностным лицам органов Государственной пограничной службы Украины, а также таможенным органам:

- список лиц, которые не являются членами экипажа военного корабля (судна обеспечения) ЧФ РФ;
- сведения о характере и количестве грузов, которые загружаются на военный корабль (судно обеспечения) ЧФ РФ или выгружаются с него для их вывоза (ввоза) через таможенную границу Украины;

— справку об отсутствии на борту военного корабля (судна обеспечения) посторонних лиц, а также грузов и другого имущества, запрещенного к ввозу на территорию Украины или вывозу за ее пределы.

Пропуск через государственную границу Украины военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ с грузами, которые ввозятся для нужд Черноморского флота на территорию Украины или вывозятся за ее пределы и подлежат государственному экспортному контролю, осуществляется в установленном порядке по разрешениям или заключениям Государственной службы экспортного контроля Украины.

В обязанности командира военного формирования ЧФ РФ входит обеспечение доставки представителей государственных контролирующих органов Украины к месту дислокации формирования, создание условий для выполнения ими своих функций и соблюдения режимных мероприятий во время осуществления контроля.

Изложенные выше положения ПКМУ от 19.05.1999 № 863 не в полной мере отвечают на вопросы, возникающие у таможенных органов при осуществлении таможенного контроля и таможенного оформления военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ, пересекающих таможенную границу Украины.

Из ПКМУ следует, что грузы, перемещаемые через таможенную границу Украины на военных кораблях (судах обеспечения) ЧФ РФ, подлежат таможенному оформлению на общих основаниях в соответствии с требованиями действующего таможенного законодательства Украины. Пропуск их через таможенную границу Украины производится в местах дислокации таких военных кораблей (судов обеспечения).

Статьей 2 соглашения определено, что местом дислокации является обозначенная территория, акватория, на которой размещается воинское формирование ЧФ РФ. Эта территория является режимной, на ней действуют нормативные акты Российской Федерации, допуск посторон-

них лиц строго ограничен. Нормативными документами Российской Федерации, устанавливающими режимность воинских частей, в отдельных случаях полностью запрещается доступ посторонних лиц на их территории. И хотя ПКМУ предусмотрено, что командир военного формирования ЧФ РФ обязан создавать условия для исполнения таможенными органами своих функций и поддерживать режим зоны таможенного контроля, на практике эти положения реализуются крайне редко. Как правило, грузы, поступающие на военных кораблях (судах) ЧФ РФ для таких воинских частей, вообще не предъявляются таможенным органам Украины для проведения таможенного контроля и таможенного оформления.

В ПКМУ от 19.05.1999 № 863 отсутствует определение понятия груза, который должен подлежать таможенному контролю и таможенному оформлению. На первый взгляд кажущаяся очевидной формулировка такого понятия превращается в проблему при фактическом осуществлении таможенного контроля за военными кораблями (судами обеспечения) ЧФ РФ. Так, возникают вопросы, следует ли относить к категории грузов (и, соответственно, проводить таможенный контроль и таможенное оформление) материальные средства, которые:

— используются для обеспечения нормальной эксплуатации (поддержания жизнедеятельности) военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ, убывающих с таможенной территории Украины своим ходом для проведения боевой подготовки или выполнения задач оперативно-технического характера, при условии их поставки непосредственно уполномоченными подразделениями ЧФ РФ из собственных запасов;

— передаются непосредственно с одного военного корабля (судна обеспечения) ЧФ РФ на другой без выноса их за пределы территории воинских частей ЧФ РФ;

— временно выносятся (снимаются) с борта военного корабля (оборудование, снаряжение, приборы, устройства и вооружение) для проведения регламентных и ремонтных работ воинскими формированиями или уполномо-



ченными предприятиями и организациями Черноморского флота и являются неотъемлемой частью (штатным оборудованием) военного корабля (судна обеспечения);

— используются и устанавливаются на военных кораблях (судах обеспечения) во время проведения ремонтных работ силами и средствами воинских формирований, предприятий, организаций и учреждений ЧФ РФ.

Проблемы во взаимодействии таможенных органов Украины с подразделениями воинских частей ЧФ РФ вызваны прежде всего тем, что эти вопросы не отражены в соответствующих международных соглашениях.

Нерешенной остается проблема таможенного оформления товаров, которые ввозятся для обеспечения нужд ЧФ РФ и на которые законодательными актами Украины установлены меры нетарифного регулирования. Так, применению действующего законодательства Украины к определенным группам товаров, которые ввозятся для обеспечения нужд воинских формирований ЧФ РФ, дислоцированных на территории Украины, и требуют разрешений контролирующих органов Украины, мешает несоответствие требований украинского и российского законодательства. Например, в Российской Федерации и в Украине перечни зарегистрированных и разрешенных к применению лекарственных средств отличаются друг от друга. Поэтому на ряд лекарственных средств, которые ввозятся на таможенную территорию Украины, органы Министерства охраны здоровья Украины разрешения не выдают, поскольку они еще не зарегистрированы. В то же время такие лекарственные средства разрешены к применению в Российской Федерации и фактически ввозятся в Украину для обеспечения воинских частей и военного госпиталя ЧФ РФ.

Подобные ситуации приводят к сокращению легального ввоза товаров для обеспечения деятельности воинских формирований ЧФ РФ. Их доставка производится военными кораблями (судами обеспечения) ЧФ РФ с последующей выгрузкой в местах дислокации для передачи в другие подразделения ЧФ РФ без проведения таможенного контроля и таможенного оформления.

Негативно влияет на предъявление товаров для проведения их таможенного оформления отсутствие в законодательстве Украины льгот по уплате налогов и сборов. Фактически ввозимые товары используются только на территории воинских подразделений ЧФ РФ, поэтому взимание при их ввозе таможенных платежей неоправданно с точки зрения защиты экономических интересов Украины. Ввоз товаров для подразделений ЧФ РФ не связан с осуществлением какой-либо коммерческой деятельности на территории Украины. Кроме того, ввоз товаров для снабжения военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ, которые в соответствии с Конвенцией 1982 года обладают иммунитетом от юрисдикции иностранного государства, может рассматриваться как их ввоз для представительств иностранных государств с предоставлением соответствующих льгот по налогообложению. Однако в международных соглашениях, заключенных Украиной по статусу и условиям пребывания ЧФ РФ на территории Украины, эти вопросы не оговорены.

Такая ситуация приводит к ввозу на территорию Украины (вывозу с ее территории) вооружения, военной техники, других материально-технических средств на военных кораблях (судах обеспечения) ЧФ РФ без проведения таможенного контроля и таможенного оформления. В результате Украина не получает в полном объеме информацию о перемещении через ее таможенную границу указанных товаров.

Что касается проведения таможенного контроля и таможенного оформления самих военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ, то в соответствии с положениями ПКМУ от 19.05.1999 № 863 их таможенное оформление с представлением грузовой таможенной декларации не предусмотрено. Однако следует учесть, что действие этого ПКМУ распространяется только на военные корабли (суда обеспечения) ЧФ РФ, которые дислоцированы на территории Украины. Для всех остальных военных кораблей (судов обеспечения) ЧФ РФ, не дислоцированных на территории Украины, должны применяться общие правила, установленные порядком оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих та-

моженную границу Украины, утвержденным ПКМУ от 18.01.2003 № 63. Об этом сказано в распоряжении КМУ от 03.12.2001 № 553-р «Об осуществлении контроля за деятельностью Черноморского флота Российской Федерации, который временно находится на территории Украины», в соответствии с которым на таможенные органы Украины возложено осуществление контроля:

— за пропуском на таможенную территорию Украины лиц и войск, входящих в состав войсковых формирований ЧФ РФ, и таможенное оформление вооружения, военной техники, других материально-технических средств во время пересечения таможенной границы Украины;

— за таможенным оформлением кораблей и судов военных формирований ЧФ РФ, других судов гражданских ведомств Российской Федерации *в пунктах пропуска* (а не в местах дислокации. — **Прим. авторов**) через таможенную границу Украины;

— за перемещением товаров и других предметов на корабли и суда военных формирований ЧФ РФ и другие суда гражданских ведомств Российской Федерации и в обратном направлении (осуществляется как в пунктах пропуска, так и в местах дислокации. — **Прим. авторов**).

Недостатком ПКМУ от 19.05.1999 № 863, по мнению авторов, является односторонний характер его утверждения, без согласования с компетентными органами Российской Федерации, поскольку некоторые положения данного постановления направлены на правовое регулирование деятельности иностранных субъектов и напрямую затрагивают интересы Российской Федерации.

Так, технологические схемы пропуска через государственную границу Украины военнослужащих, лиц из состава охраны и специалистов, сопровождающих грузы, грузов ЧФ РФ, предусмотренные ПКМУ от 19.05.1999 № 863, не могут быть утверждены, поскольку командиры воинских формирований Черноморского флота не имеют права их подписать из-за отсутствия у них на это соответствующих полномочий, предусмотренных нормативными документами Российской Федерации или международными соглашениями, подписанными Российской Федерацией.

## 8.6. Военная контрабанда

В международном морском праве существует понятие *военная контрабанда*. Этот специфический термин появился в период проведения крупномасштабных военных кампаний, в которых были задействованы и морские суда.

Воюющие, стремясь нанести наибольший урон противнику, одной из целей вооруженной борьбы на море всегда ставили воспрепятствование доставки морем из нейтральных стран на вражескую территорию различных предметов и материалов, предназначенных для ведения войны. Реализации этой цели служило установление воюющими государствами перечня товаров, которые судам нейтральных государств запрещалось доставлять противнику. Эти товары объявлялись на время войны контрабандными и считались военной контрабандой. *Военная контрабанда* — это грузы нейтральных собственников или грузы противника на судах нейтральных государств, которые воюющая сторона запрещает доставлять своему противнику на том основании, что они дают последнему возможность вести войну более успешно.

Поскольку произвольное отнесение к военной контрабанде тех или иных предметов и материалов наносит существенный урон торговле не участвующих в войне государств, делались неоднократные попытки установить точное определение понятия военной контрабанды и унифицировать нормы, регулирующие отношения между воюющими и невоюющими по поводу военной контрабанды. К результатам таких попыток можно отнести подписание Парижской декларации 1856 года о морской войне и Лондонской декларации 1909 года о праве морской войны. При этом следует учитывать, что Гаагские конвенции 1907 года с возникновением войны делили все государства на две категории — воюющие и нейтральные.

В Парижской декларации 1856 года были закреплены важные и до настоящего времени принципы, согласно которым неприятельский груз, перевозимый под нейтральным флагом и не являющийся военной контрабандой,

не подлежит захвату, равно как и нейтральный груз под неприятельским флагом. Это давало возможность нейтральным странам вести беспрепятственную торговлю с воюющими сторонами неконтрабандными товарами и осуществлять их перевозку как на своих судах, так и на судах воюющих сторон.

Лондонская декларация 1909 года разделила военную контрабанду на абсолютную\* и условную\*\*, перечислив в специальных статьях предметы и материалы, относящиеся к тому и другому виду. К военной контрабанде приравнивалось и оказание судном нейтральной стороны услуг неприятелю — например, перевозка войск или передача информации.

Согласно Лондонской декларации 1909 года к военной контрабанде не относятся предметы и материалы, не способные служить военным нуждам воюющих государств. Это правило распространено и на предметы ухода за ранеными и больными, а также на предметы, предназначенные для нужд судна и его экипажа.

Абсолютная контрабанда, по Лондонской декларации 1909 года, подлежит захвату или уничтожению в любом случае, если перевозящее ее судно следует в неприятельский порт. При этом не принимаются во внимание ни получатель груза, ни его отправитель, ни то, каким путем груз следует в этот порт — непосредственно или с перегрузкой.

Условная контрабанда подлежит захвату и уничтожению лишь тогда, когда она предназначена для вооруженных сил или органов военного управления противника. Предметы условной контрабанды не могут быть захвачены на пути в порт нейтрального государства, который судно с таким грузом посещает перед тем, как зайти в порт неприятеля.

Если военная контрабанда составляет лишь меньшую часть груза судна нейтрального государства, само судно за-

---

\* Абсолютная контрабанда — в международном праве предметы и материалы, служащие исключительно для войны.

\*\* Условная контрабанда — в международном праве предметы и материалы, которые могут служить как для военных, так и для мирных целей.

захвату не подлежит. Захватывается или уничтожается только контрабандный груз. Если же такой груз по массе, объему, стоимости или по цене фрахта превышает половину всего груза, захватывается и перевозящее его судно.

Военную контрабанду в международном праве следует отличать от приза\* и трофея.

Призом, согласно Лондонской декларации 1909 года, является любое торговое судно противника независимо от характера перевозимого им груза. Такое судно может быть захвачено, а в случае необходимости и потоплено. При этом, если на его борту находится неконтрабандный груз нейтрального государства, по общему правилу не подлежащий захвату, его собственник вправе потребовать компенсацию.

В соответствии с основными принципами современного международного права любая помощь жертве агрессии, оказываемая невоюющим государством, которое не объявило себя нейтральным в данной войне, не может рассматриваться в качестве военной контрабанды.

Захвативший приз после выполнения определенных формальностей, как правило, доставляет его в свой порт. Судно противника, ставшее призом, при необходимости может быть и потоплено, но лишь после принятия мер по спасанию экипажа, пассажиров и документов. Однако международный обычай запрещает уничтожать нейтральный приз. Исключение составляют случаи крайней необходимости, когда доставка приза в порт сопряжена с опасностью для захватившего или для успеха осуществляемой им в это время операции.

Законность захвата и уничтожения нейтрального приза определяется призовым судом в порту захватившего. По его решению неправомерно захваченные нейтральные

---

\* Приз — в международном праве захваченное в ходе морской войны неприятельское торговое судно с грузом или торговое судно нейтральной стороны, большая часть груза которого составляет военная контрабанда, а также судно под флагом нарушающего правила нейтралитета нейтрального государства.

суда и грузы подлежат возврату, а бесосновательно уничтоженные — компенсации.

Трофеями в морской войне становятся захваченные в ходе боевых действий на море или на побережье военные корабли и вспомогательные суда противника со всем их вооружением и имуществом, а также находящиеся на них ценности воюющей стороны (деньги, золото, драгоценности, ценные бумаги и т. п.). Все это может стать трофеями и в результате капитуляции противника, но в этом случае производится международно-правовое оформление обращения трофеев в пользу победителя.

Обобщенные в Лондонской декларации 1909 года обычаи морской войны принимались во внимание в основном лишь при рассмотрении дел в призовых судах. Что же касается военной контрабанды, то в практике двух мировых войн положения этой декларации либо вообще не выполнялись, либо применялись по усмотрению воюющих сторон.

# Литература

1. Гаагские-Висби правила 1979 года / В кн.: Стивен Миллз и Ассоциация клубов взаимного страхования Северной Англии. Коносаменты — руководство к хорошей практике. Одесса: ЗАО «Пласке», 2000. — С. 97–101
2. Конвенция об облегчении международного морского судоходства 1965 года / В кн.: Международное право в документах. — М., 1999. — С. 124–177
3. Конвенция об унификации некоторых правовых норм в отношении коносаментов 1924 года / В кн.: Стивен Миллз и Ассоциация клубов взаимного страхования Северной Англии. Коносаменты — руководство к хорошей практике. Одесса: ЗАО «Пласке», 2000. — С. 92–96
4. Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур 1973 года // Голос України, 23.11.2006. — № 221–222
5. Конвенция об условиях регистрации судов 1986 года // Электронный ресурс. — Liga: компьютерно-правовая система (версия 7.4), Професионал
6. Конвенция о международных правилах предотвращения столкновения судов на море 1972 года // Электронный ресурс. — Liga: компьютерно-правовая система (версия 7.4), Професионал
7. Конвенция о перевозке морем пассажиров и их багажа 1974 года / В кн.: Международное право в документах. — М., 2000. — С. 29–43
8. Конвенция о морской перевозке грузов 1978 года / В кн.: Стивен Миллз и Ассоциация клубов взаимного страхования Северной Англии. Коносаменты — руководство к хорошей практике. Одесса: ЗАО «Пласке», 2000. — С. 102–113
9. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года / В кн.: Международное право в документах. — М., 2002. — С. 84–135
10. Конвенция о временном ввозе 1990 года // Электронный ресурс. — Liga: компьютерно-правовая система (версия 7.4), Професионал



11. Международная конвенция по обмеру судов 1969 года // Электронный ресурс. — Liga: компьютерно-правовая система (версия 7.4), Профессионал
12. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года / В кн.: Международное право в документах. — М., 2000. — С. 44–63
13. Международная конвенция по предупреждению загрязнения судов 1973 года / В кн.: Международное право в документах. — М., 2000. — С. 21–43
14. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года — Liga: компьютерно-правовая система (версия 7.4), Профессионал
15. Гражданский кодекс Украины от 16.01.2003 № 435-IV
16. Кодекс торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 № 176/95-ВР
17. Таможенный кодекс Украины от 11.07.2002 № 92-IV
18. Уголовный кодекс Украины от 05.04.2001 № 2341-III
19. Хозяйственный кодекс Украины от 16.01.2003 № 436-IV
20. Закон Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины» от 16.05.1995 № 162/95-ВР
21. Закон Украины «О внешнеэкономической деятельности» от 16.04.1991 № 959-XII
22. Закон Украины «О государственной границе Украины» от 04.11.1991 № 1777-XII
23. Закон Украины «О Государственной пограничной службе Украины» от 03.04.2003 № 661-IV
24. Закон Украины «О едином таможенном тарифе» от 05.02.1992 № 2097-XII
25. Закон Украины «О качестве и безопасности пищевых продуктов и продовольственного сырья» от 23.12.1997 № 771-ВР
26. Закон Украины «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности» от 01.06.2000 № 1775-III
27. Закон Украины «О металлоломе» от 05.05.1999 № 619-XIV
28. Закон Украины «О порядке ввоза (пересылки) в Украину, таможенного оформления и налогообложения личных вещей, товаров и транспортных средств, которые перевозятся (пересылаются) гражданами на таможенную территорию Украины» от 13.09.2001 № 2681-III
29. Закон Украины «О порядке допуска и условиях пребывания подразделений вооруженных сил других государств на территории Украины» от 22.02.2000 № 1479-III

30. Закон Украины «О ратификации Соглашения между Украиной и Российской Федерацией о статусе и условиях пребывания Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины, Соглашения между Украиной и Российской Федерацией о параметрах раздела Черноморского флота и Соглашения между Правительством Украины и Правительством Российской Федерации о взаимных расчетах, связанных с разделом Черноморского флота и пребыванием Черноморского флота Российской Федерации на территории Украины» от 24.03.1999 № 547-XIV
31. Закон Украины «О рыбе, других водных живых ресурсах и пищевой продукции из них» от 06.02.2003 № 486-IV
32. Закон Украины «О транзите грузов» от 20.10.1999 № 1172-XIV
33. Закон Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности» от 01.07.2004 № 1995-IV
34. Декрет КМУ от 08.04.1993 № 33-93 «О порядке изъятия и реализации грузов, которые находятся в морских торговых портах и на припортовых железнодорожных станциях сверх установленных сроков»
35. ПКМУ от 16.05.1996 № 529 «Об утверждении правил плавания и пребывания в территориальном море, внутренних водах, на рейдах и в портах Украины иностранных военных кораблей», изданное во исполнение Закона Украины «О государственной границе Украины»
36. ПКМУ от 16.05.1996 № 536 «О реализации грузов, которые находятся в морских торговых портах и на припортовых железнодорожных станциях сверх установленных сроков»
37. ПКМУ от 12.06.1996 № 642 «Об утверждении Положения о порядке охраны суверенных прав Украины в ее исключительной (морской) экономической зоне»
38. ПКМУ от 28.09.1996 № 1192 «Об утверждении временного порядка ведения рыбного хозяйства и осуществления рыболовства»
39. ПКМУ от 15.07.1997 № 748 «О перечне сведений, которые объявляются гражданами по установленной форме в случае перемещения ими через таможенную границу Украины товаров и других предметов»
40. ПКМУ от 27.01.1997 № 65 «О ставках таможенных сборов»
41. ПКМУ от 26.09.1997 № 1069 «Об утверждении порядка ведения Государственного судового реестра Украины и Судовой книги Украины»
42. ПКМУ от 06.04.1998 № 457 «Об утверждении Устава железных дорог Украины»

43. ПКМУ от 08.06.1998 № 814 «О совершенствовании технического, классификационного и судоводного надзора на морском и речном транспорте»
44. ПКМУ от 19.05.1999 № 863 «Об утверждении порядка пересечения государственной границы Украины военнослужащими, военными кораблями (судами обеспечения) и летательными аппаратами Черноморского флота Российской Федерации, базирующегося на территории Украины»
45. ПКМУ от 03.08.2000 № 1203 «Об утверждении Положения о пунктах пропуска через государственную границу»
46. ПКМУ от 14.11.2000 № 1698 «Об утверждении перечня органов лицензирования»
47. ПКМУ от 13.12.2000 № 1822 «О мерах по обеспечению исполнения международных обязательств Украины в связи с ее присоединением к Конвенции о международной торговле видами дикой флоры и фауны, находящимися под угрозой исчезновения»
48. ПКМУ от 29.08.2002 № 1274 «Об утверждении порядка пропуска яхт через государственную границу»
49. ПКМУ от 25.12.2002 № 1947 «Об утверждении порядка создания зон таможенного контроля и их функционирования и порядка предоставления разрешения на размещение в зонах таможенного контроля сооружений и объектов инфраструктуры, принадлежащих другим, чем таможенные, органам государственной власти, которые осуществляют контроль во время перемещения товаров через таможенную границу Украины»
50. ПКМУ от 18.01.2003 № 63 «Об утверждении Порядка таможенного оформления воинской техники и воинских транспортных средств, пересекающих таможенную границу Украины»
51. ПКМУ от 18.01.2003 № 93 «О взимании платы за таможенное оформление товаров и транспортных средств вне места расположения таможенных органов или вне рабочего времени, установленного для таможенных органов»
52. ПКМУ от 26.03.2003 № 381 «О делегировании полномочий на утверждение нормативно-правового акта»
53. ПКМУ от 24.12.2003 № 1989 «Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и перемещаемых ими товаров»
54. Распоряжение КМУ от 03.12.2001 № 553-р «Об осуществлении контроля за деятельностью Черноморского флота Российской Федерации, который временно находится на территории Украины»

55. Приказ ГТСУ от 09.07.1997 № 307 «Об утверждении Инструкции о порядке заполнения грузовой таможенной декларации»
56. Приказ ГТСУ от 28.03.2000 № 173 «Об утверждении порядка применения таможенного режима временного ввоза (вывоза)»
57. Приказ ГТСУ от 18.11.2002 № 630 «Об утверждении формы акта о несоответствии товаров сведениям, указанным в необходимых для осуществления таможенного контроля документах, о повреждении товаров или их упаковки или маркировки»
58. Приказ ГТСУ от 22.04.2003 № 268 «Об утверждении порядка таможенного контроля и таможенного оформления водных транспортных средств, осуществляющих многократные перемещения через таможенную границу Украины»
59. Приказ ГТСУ от 13.09.2003 № 609 «Об утверждении порядка применения таможенных режимов переработки на ТТУ и переработки за пределами ТТУ»
60. Приказ ГТСУ от 01.12.2003 № 812 «Об утверждении порядка таможенного контроля и таможенного оформления военной техники и военных транспортных средств, пересекающих государственную границу Украины с целью их использования при проведении мероприятий оперативно-тактического характера»
61. Приказ ГТСУ от 24.12.2003 № 908 «Об утверждении Положения об упрощенном порядке таможенного оформления некоторых видов товаров и о внесении изменений в приказ ГТСУ от 09.07.97 № 307»
62. Приказ ГТСУ от 24.12.2003 № 909 «Об утверждении порядка применения отдельной таможенной декларации»
63. Приказ ГТСУ от 04.01.2005 № 1 «Об утверждении порядка применения унифицированной таможенной квитанции МД-1»
64. Постановление Госпоставки СССР от 26.03.1986 № 40 «Об утверждении норм природных потерь нефтепродуктов при приеме, хранении, отпуске, транспортировке»
65. Приказ Государственного комитета по делам охраны государственной границы Украины и Государственного комитета рыбного хозяйства Украины от 30.06.1998 № 265/99 «Об утверждении Инструкции о взаимном обмене информацией о морской обстановке между структурными подразделениями погранвойск, Государственного комитета рыбного хозяйства, других центральных органов исполнительной власти Украины, которые осуществляют свою деятельность на море»
66. Совместный приказ Министерства экологии и природных ресурсов Украины и Министерства аграрной политики Украины от

- 16.04.2002 № 147/110 «Об утверждении Правил выдачи разрешений и сертификатов на ввоз в Украину и вывоз за ее пределы образцов видов дикой фауны и флоры, находящихся под угрозой исчезновения»
67. Приказ ГТСУ, администрации Государственной пограничной службы Украины, Министерства транспорта и связи Украины, Министерства охраны здоровья Украины, Министерства аграрной политики Украины, Министерства охраны окружающей природной среды Украины, Министерства культуры и туризма Украины, Государственной службы Украины по надзору за обеспечением безопасности авиации от 28.11.2005 № 1167/886/824/643/655/424/858/900 «Об утверждении Временных нормативов исполнения контрольных операций должностными лицами, осуществляющими контроль лиц, товаров и транспортных средств в пунктах пропуска через государственную границу Украины»
68. Приказ администрации Государственной пограничной службы Украины от 21.10.2003 № 200 «Об утверждении Инструкции о применении оружия, боевой техники, вооружения кораблей (катеров), самолетов и вертолетов Государственной пограничной службы Украины, специальных средств и мер физического воздействия во время охраны государственной границы и исключительной (морской) экономической зоны Украины»
69. Приказ Министерства рыбного хозяйства СССР от 30.09.1980 № 444 «О правилах перевозки грузов на судах флота рыбной промышленности»
70. Приказ Министерства транспорта Украины от 21.01.1998 № 19 «Об утверждении порядка присвоения судну названия»
71. Приказ Министерства транспорта Украины от 11.09.2000 № 498 «Об утверждении Положения о государственной морской лоцманской службе»
72. Приказ Министерства транспорта Украины от 28.05.2001 № 341 «Об утверждении Положения о лоцмане-операторе службы регулирования движения судов»
73. Приказ Министерства транспорта Украины от 14.01.2002 года № 11 «Об утверждении Положения о государственных речных лоцманах»
74. Приказ Министерства транспорта Украины от 28.05.2002 № 334 «О внесении изменений и дополнений в нормативно-правовые акты»
75. Приказ Министерства транспорта Украины от 12.03.2003 № 188 «О внесении изменений и дополнений в Сборник тарифов на работы и услуги, которые предоставляются грузовладельцам морскими портами Украины»

## Литература

---

76. Приказ Министерства транспорта Украины от 20.11.2003 № 904 «Об утверждении положения о системе управления безопасностью судоходства на морском и речном транспорте»
77. Приказ Министерства транспорта Украины от 15.04.2004 № 312 «Об обеспечении лоцманской проводки и регулирования движения судов в территориальных, внутренних водах и на внутренних водных путях Украины»
78. Приказ Министерства транспорта и связи Украины от 22.10.2004 № 943 «Об утверждении порядка списания и продажи основных фондов предприятий, входящих в сферу управления Министерства транспорта и связи Украины»
79. Приказ Министерства транспорта и связи Украины от 13.12.2004 № 1098 «Об утверждении Правил оформления грузовых перевозочных документов на перевозки морским транспортом»
80. Приказ Министерства транспорта и связи Украины от 04.04.2005 № 114 «Об утверждении перечня морских торговых портов Украины, которые осуществляют проведение государственной регистрации судов»
81. Приказ Министерства финансов Украины от 31.12.1999 № 318 «Положение (стандарт) бухгалтерского учета 16 „Расходы“»
82. Приказ Фонда государственного имущества Украины от 30.07.1999 № 1477
83. Письмо ГТСУ от 28.01.1999 № 09/1-227 «О методике определения массы транзитных нефтепродуктов, перемещаемых железнодорожным транспортом»
84. Письмо ГТСУ от 06.02.2002 № 09/81
85. Письмо ГТСУ от 12.02.2004 № 25/2-09-18/1611 «О таможенном оформлении рыбной продукции, произведенной украинскими судами в пределах Азово-Черноморского бассейна»
86. Письмо ГТСУ от 12.03.2004 № 16/1005
87. Письмо ГТСУ от 30.12.2004 № 25/2-9-17/15454
88. Письмо ГТСУ от 17.03.2006 № 11/2-10/2910
89. Регламент Ради (ЄЕС) № 2913/92 від 12.10.1992 про запровадження Митного кодексу Співтовариства / В кн.: Митне регулювання в ЄС та Україні: порівняльно-правове дослідження: Науково-практичний посібник / Пароха В., Олійник Н., Омельченко О., Полонський О., Ропотан О.; за науковою редакцією А. В. Мазура. — К.: Ника-Прінт, 2005. — С. 138–197
90. Регламент (ЄЕС) № 2454/93 від 02.06.1993, що встановлює положення про імплементацію Регламенту Ради (ЄЕС) № 2913/92 від 12.10.1992 про запровадження Митного кодексу Співтовариства /

В кн.: Митне регулювання в ЄС та Україні: порівняльно-правове дослідження: Науково-практичний посібник / Пароха В., Олійник Н., Омельченко О., Полонський О., Ропотан О.; за науковою редакцією А. В. Мазура. — К.: Ника-Прінт, 2005. — С. 198–826

91. Постановление правительства РФ от 21.06.2002 № 448 «Об освобождении от обложения таможенными пошлинами и налогами временно ввезенных на таможенную территорию Российской Федерации морских судов»
92. Приказ ГТК России от 12.09.2001 № 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»
93. Приказ ГТК РФ от 25.06.2002 № 419-р «О таможенном оформлении судов торгового мореплавания, помещенных под таможенный режим временного ввоза (вывоза)»
94. Приказ ГТК России от 21.08.2003 № 916 «Об утверждении формы въездной/выездной декларации о транспортном средстве»
95. Приказ ГТК России от 27.08.2003 № 939 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при нахождении товаров в местах разгрузки и перегрузки (перевалки) в морских и речных портах, открытых для международного и (или) пассажирского сообщения, без помещения на склады временного хранения под таможенным контролем»
96. Приказ ГТК РФ от 22.10.2003 № 1181 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций при использовании таможенного режима перемещения припасов»
97. Приказ ГТК России от 03.12.2003 № 1379 «Об утверждении Инструкции о совершении таможенных операций в морских и речных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации»
98. Приказ ГТК России от 09.03.2004 № 283 «Об утверждении Инструкции об особенностях совершения таможенных операций в отношении продукции морского промысла, перемещаемой через таможенную границу Российской Федерации российскими рыбопромысловыми судами»
99. Приказ ФТС РФ от 22.09.2004 № 63 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами»

100. Приказ ФТС РФ от 02.12.2005 № 1132 «Об утверждении Инструкции об организации деятельности должностных лиц таможенных органов при совершении таможенных операций в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, и товаров, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации этими судами»
101. Письмо ГТК РФ от 30.06.2004 № 01-06/24115
102. Ганжин О. М., Деркач В. Г., Пашко П. В. Таможенное оформление морских грузов. — К.: Т-во «Знания» КОО, 2003. — 194 с.
103. Комментарий к Таможенному кодексу Российской Федерации (новая редакция). — М: Велби, 2003. — 704 с.
104. Международное морское право: Справочник. — М.: Воениздат, 1985. — 430 с.
105. Справочник капитана дальнего плавания. — Л.: Транспорт, 1994. — 457 с.
106. Стивен Миллз и Ассоциация клубов взаимного страхования Северной Англии. Коносаменты — руководство к хорошей практике. Одесса: ЗАО «Пласке», 2000. — 126 с.



*Приложения*

**Документы  
для таможенного  
оформления судов**

**Генеральная декларация**

**GENERAL DECLARATION**

Arrival

Departure

|                                 |                                    |  |                                  |
|---------------------------------|------------------------------------|--|----------------------------------|
| 1. Name and description of ship |                                    | 2. Port of arrival/<br>departure                       | 3. Date of arrival/<br>departure |
| 4. Nationality of ship          | 5. Name of master                  | 6. Port arrived from/of destination                    |                                  |
| 7. Certificate of Registry      |                                    | 8. Name and address of ship's agent                    |                                  |
| 9. Gross register tons          | 10. Net register tons              |  |                                  |
| 11. Position (berth)            |                                    |  |                                  |
| 12. Brief particulars of voyage |                                    |  |                                  |
| 13. Brief particulars of cargo  |                                    |  |                                  |
| 14. Number of crew              | 15. Number of passengers           | 16. Remarks  |                                  |
| Attached Documents              |                                    |  |                                  |
| 17. Cargo Declaration           | 18. Ship's Stores                  |  |                                  |
| 19. Crew List                   | 20. Passenger List                 | 21. Date and Signature by master or authorized officer |                                  |
| 22. Crew's Effects              | 23. Maritime declaration of Health |  |                                  |



**Судовая роль**

**CREW LIST**

Arrival

Departure

| Name of ship        |      |      | Port of arrival/<br>departure |                             | Date of arrival/<br>departure                                      |
|---------------------|------|------|-------------------------------|-----------------------------|--|
| Nationality of ship |      |      | Port of arrival<br>from       |                             | Nature and No.<br>of identity docu-<br>ment (seaman's<br>passport) |
| No                  | Name | Rank | Natio-<br>nality              | Date &<br>place<br>of birth | Seaman's<br>book No  |
| 1                   |      |      |                               |                             |  |
| 2                   |      |      |                               |                             |  |
| 3                   |      |      |                               |                             |  |
| 4                   |      |      |                               |                             |  |
| 5                   |      |      |                               |                             |  |
| 6                   |      |      |                               |                             |  |
| 7                   |      |      |                               |                             |  |
| 8                   |      |      |                               |                             |  |
| 9                   |      |      |                               |                             |  |
| 10                  |      |      |                               |                             |  |
| 11                  |      |      |                               |                             |  |
| 12                  |      |      |                               |                             |  |
| 13                  |      |      |                               |                             |  |
| 14                  |      |      |                               |                             |  |
| 15                  |      |      |                               |                             |  |
| 16                  |      |      |                               |                             |  |

Master

Приложение 4

**Декларация о личных вещах членов экипажа**

**CREW'S EFFECTS DECLARATION**

Arrival

Departure

| Name of ship |      |      | Nationality of ship  |                |      |             | Date of arrival/<br>departure |              |                |  |
|--------------|------|------|--|----------------|------|-------------|-------------------------------|--------------|----------------|--|
| Master       |      |      | Effects which are dutiable or subject<br>to prohibitions or restrictions |                |      |             |                               |              |                |  |
| N            | Name | Rank | Spi-<br>rits   | Ciga-<br>rette | Gold | Sil-<br>ver | Audio/<br>video               | Mob.<br>tel. | Signa-<br>ture |  |
| 1            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 2            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 3            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 4            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 5            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 6            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 7            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 8            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 9            |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 10           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 11           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 12           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 13           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 14           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 15           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 16           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 17           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 18           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 19           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |
| 20           |      |      |  |                |      |             |                               |              |                |  |

Master

**Валютная декларация членов экипажа**

**CURRENCY DECLARATION**

Arrival

Departure

| Name of ship |      |      | Nationality of ship       |      |                |           |
|--------------|------|------|---------------------------|------|----------------|-----------|
| Master       |      |      | Date of arrival/departure |      |                |           |
| No           | Name | Rank | USD                       | Euro | Other currency | Signature |
| 1            |      |      |                           |      |                |           |
| 2            |      |      |                           |      |                |           |
| 3            |      |      |                           |      |                |           |
| 4            |      |      |                           |      |                |           |
| 5            |      |      |                           |      |                |           |
| 6            |      |      |                           |      |                |           |
| 7            |      |      |                           |      |                |           |
| 8            |      |      |                           |      |                |           |
| 9            |      |      |                           |      |                |           |
| 10           |      |      |                           |      |                |           |
| 11           |      |      |                           |      |                |           |
| 12           |      |      |                           |      |                |           |
| 13           |      |      |                           |      |                |           |
| 14           |      |      |                           |      |                |           |
| 15           |      |      |                           |      |                |           |
| 16           |      |      |                           |      |                |           |
| 17           |      |      |                           |      |                |           |
| 18           |      |      |                           |      |                |           |
| 19           |      |      |                           |      |                |           |
| 20           |      |      |                           |      |                |           |

Master

**КОНОСАМЕНТ**

|  |  |  |                                |
|--|--|--|--------------------------------|
| CODE NAME: "CONGENBILL", EDITION 1978              |  |  |                                |
| Shipper  |  | BILL OF LADING   | B/L No                         |
| TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES<br>Reference-No    |  |  |                                |
| Consignee  |  | Owner  |                                |
| Notify address                                     |  |  |                                |
| Vessel   |  | Port of loading  |                                |
| Port of discharge                                  |  | Final destination  |                                |
| Shipper's description of goods                     |  | Size   | Number of pieces (Nett) Weight |
| Freight payable as per CHARTER-PARTY dated         |  | SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.<br>Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.<br>IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.<br>FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF |                                |
| FREIGHT ADVANCE.<br>Received on account of freight |  |  |                                |
| Time used for loading<br>_____ days<br>_____ hours |  |  |                                |
|  |  | Freight payable as   | Place and date of issue        |
|  |  | Number of original Bs/L  | Signature                      |
|  |  | THREE  | Master of the m/v              |

**МАНИФЕСТ**

|                     |   |                      |                          |              |
|---------------------|---|----------------------|--------------------------|--------------|
| Shipper             |   |                      |                          | 2.5          |
| Consignee           |   |                      |                          | Reference No |
| Notify address      |   | MANIFEST             |                          |              |
| Shipowner           | Flag                                      |                      |                          |              |
| Vessel              | Port of loading                           |                      |                          |              |
| Port of discharge   | Final destination (if on-carriage)        | Number of Orig. Bs/L |                          |              |
| Marks and numbers   | Kind of packages and description of goods | Number of pieces     | Gross weight Measurement |              |
|                     |   |                      |                          |              |
| Freight and charges | Master                                    |                      |                          |              |
|                     |   |                      |                          |              |



**Декларация судовых припасов**

**SHIP STORES DECLARATION**

Arrival

Departure

|                 |               |          |                           |                   |          |
|-----------------|---------------|----------|---------------------------|-------------------|----------|
| Name of ship    |               |          | Nationality of ship       |                   |          |
| Master          |               |          | Date of arrival/departure |                   |          |
| No              |               | Quantity | No                        |                   | Quantity |
| Provision Store |               |          | Deck Store                |                   |          |
| 1               | Meat          |          | 1                         | Paints            |          |
| 2               | Chickens      |          | 2                         | Thinner           |          |
| 3               | Fish          |          | 3                         | Detergent         |          |
| 4               | Butter        |          | 4                         | Ropes             |          |
| 5               | Vegetable Oil |          | 5                         | Safety Equipments |          |
| 6               | Flour         |          | 6                         | Wires             |          |
| 7               | Sugar         |          | 7                         | Concrete          |          |
| 8               | Spices        |          | Bunkers                   |                   |          |
| 9               | Potatoes      |          | 1                         | Fuel Oil          |          |
| 10              | Fruits        |          | 2                         | Diesel Oil        |          |
| 11              | Coffee        |          | 3                         | Lub. Oil          |          |
| 12              | Soft Drinks   |          | 4                         | Fresh Water       |          |
| Bonded Store    |               |          | Other Equipments          |                   |          |
| 1               | Spirits       |          | 1                         |                   |          |
| 2               | Cigarettes    |          | 2                         |                   |          |
| 3               | Tobacco       |          | 3                         |                   |          |
| 4               | Others        |          | 4                         |                   |          |
| 5               |               |          | 5                         |                   |          |
| 6               |               |          | 6                         |                   |          |

Master



**Справка капитана о наличии (отсутствии) на борту  
судна оружия и боеприпасов**

**NIL LIST**

Arrival

Departure

|  |                   |  |  |
|--|-------------------|--|--|
| 1. Name of ship  |                   | 2. Date of arrival/departure             |  |
| 3. Nationality of the ship   | 4. Name of master | 5. Port of loading/<br>Port of discharge |  |
| <p>NO ARMS ON BOARD</p> <p>NO AMMUNITION ON BOARD</p> <p>_____<br/>Signature of Master</p> |                   |  |  |



**Справка капитана  
о наличии в судовой кассе валюты**

**SHIP CASH DECLARATION**

Arrival

Departure

| 1. Name of ship            |          | 2. Date of arrival/departure |                                       |
|----------------------------|----------|------------------------------|---------------------------------------|
| 3. Nationality of the ship |          | 4. Name of master            | 5. Port ofloading / Port of discharge |
| No                         | Currency | Amount                       | Remarks                               |
|                            |          |                              |                                       |
|                            |          |                              |                                       |
|                            |          |                              |                                       |
|                            |          |                              |                                       |
|                            |          |                              |                                       |

\_\_\_\_\_  
Signature of Master

### ГАРАНТИЙНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

капитана \_\_\_\_\_  
(фамилия, имя, отчество)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(название судна)

### ГАРАНТИЙНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Настоящим обязуюсь, что запасы потребления, закупленные за границей согласно \_\_\_\_\_, не будут выноситься с борта судна.

\_\_\_\_\_

(дата)

\_\_\_\_\_

(подпись, печать)

**ГАРАНТИЙНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

капитана \_\_\_\_\_

(фамилия, имя, отчество)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(название судна)

**ГАРАНТИЙНОЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО**

Настоящим обязуюсь, что судно \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_, флаг \_\_\_\_\_

будет вывезено за границы таможенной территории Украины.

\_\_\_\_\_

(дата)

\_\_\_\_\_

(подпись, печать)

## Форма Т2М

|   |  |
|---|--|
| 1. Заявитель (название судовой компании или ее представителя и полный адрес)  | Серийный номер:<br>Сертификат об осуществлении регулярной службы судовождения<br>Статья 313а Положения (ЕЭС) № 2454/93 |
| 2. Порты (маршрут, с портами захода)  |  |
| 3. Корабли судовой компании   |  |
| 4. Другая информация  |  |
| 5. Декларация судовой компании<br>Я, нижеподписавшийся, действительно заявляю, что суда, составляющие часть регулярной службы, относительно которой было сделано это заявление:<br>1) курсируют исключительно между портами таможенной территории Союза;<br>2) не заходят в порты за пределами таможенной территории Союза или в свободные зоны порта таможенной территории Союза; и<br>3) не перегружают грузы в открытом море |  |
| А. Таможенные органы, выдавшие сертификат, который подтверждает осуществление регулярной службы   |  |
| Дата  | Печать   |
| Название  |  |
| Адрес   |  |
| Государство-член  | Подпись  |

|   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| 1. Заявитель (полное имя или название компании или предприятия, полный адрес)   | Т2М № А 000000  |                 |
| 2. Декларация оператора<br>Я, нижеподписавшийся, этим заявляю, что продукты и товары, указанные в пунктах 4 и 6, имеют статус Союза | 3. Рыболовное судно Союза<br>Название<br>Регистрационный номер<br>Основной порт<br>Флаг |                 |
| Дата  | А. Печать регистрационного органа рыболовного судна                                     |                 |
| Подпись   | Орган   | Печать          |
|   | Дата  |                 |
| 4. Морская продукция  | 5. Масса брутто (кг)*   |                 |
| 6. Товары, полученные из продуктов, указанных выше  | 7. КН-код   | 8. Масса брутто |



|   |   |  |   |   |   |
|---|---|--|---|---|---|
| <p>9. Декларация капитана рыболовного судна Союза<br/>Я, нижеподписавшийся,</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(полное имя)</p> <p>капитан судна, указанного в пункте 2, заявляю, что продукты, указанные в пункте 4, были выловлены моим судном в территориальных водах</p> <p style="text-align: center;">_____</p> <p style="text-align: center;">(страна или территория)</p> <p>на борту моего судна были подвергнуты переработке, которая зарегистрирована на странице ____ судового журнала,<br/>и что полученные товары описаны в пункте 6</p> <p>Дата <span style="float: right;">Подпись</span></p>   |   |  |   |   |   |
| <p>10. Декларация в случае первой перегрузки с рыболовного судна Союза</p> <p>Продукты и/или товары, описанные в этом документе, перегружены на следующее судно:</p> <p>(а) название: <span style="float: right;">(b) регистрационный номер:</span><br/>(с) флаг: <span style="float: right;">(d) полное имя владельца:</span></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала рыболовного судна Союза</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, на которое были перегружены продукты и/или товары</p> <p>Отдел, который представляет форму Т2М:<br/>Отдел таможни:<br/>Адрес:<br/>Государство-член:<br/>Дата<br/>Подпись<br/>Печать</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>Подпись капитана рыболовного судна Союза</p> </td> <td style="vertical-align: top; padding: 5px;"> <p>Подпись капитана судна, которое приняло груз</p> </td> </tr> </table> |   | <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала рыболовного судна Союза</p> | <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, на которое были перегружены продукты и/или товары</p> <p>Отдел, который представляет форму Т2М:<br/>Отдел таможни:<br/>Адрес:<br/>Государство-член:<br/>Дата<br/>Подпись<br/>Печать</p> | <p>Подпись капитана рыболовного судна Союза</p> | <p>Подпись капитана судна, которое приняло груз</p> |
| <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала рыболовного судна Союза</p>  | <p>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, на которое были перегружены продукты и/или товары</p> <p>Отдел, который представляет форму Т2М:<br/>Отдел таможни:<br/>Адрес:<br/>Государство-член:<br/>Дата<br/>Подпись<br/>Печать</p> |  |   |   |   |
| <p>Подпись капитана рыболовного судна Союза</p>   | <p>Подпись капитана судна, которое приняло груз</p>   |  |   |   |   |
| <p>11. Декларация, когда на борту судна, на которое был перегружен улов, произведена переработка</p> <p>Продукты, указанные в пункте 4, на борту судна, указанного в пункте 10, были переработаны, что зафиксировано на странице ____ судового журнала, полученные в результате товары указаны в пункте 6</p> <p>Дата <span style="float: right;">Подпись капитана</span></p>   |   |  |   |   |   |

(См. оборот)

|  |   |
|--|---|
| <p>12. Декларация в случае второй перегрузки без дальнейшей переработки<br/>                 Продукты и/или товары, описанные в этом документе, перегружены<br/>                 на следующее судно:</p>   |   |
| (а) название:  | (b) регистрационный номер:  |
| (с) флаг:  | (d) полное имя владельца:   |
| Перегрузка зарегистрирована<br>на странице ____ судового журнала<br>судна, с которого перегружались<br>продукты и/или товары   | Перегрузка зарегистрирована<br>на странице ____ судового журнала<br>судна, на которое были перегруже-<br>ны продукты и/или товары |
| Дата   | Дата  |
| Подпись капитана судна, отгрузив-<br>шего груз   | Подпись капитана судна, приняв-<br>шего груз  |
| <p>13. Сертификация таможенными органами страны или региона, которые не<br/>                 входят в состав таможенной территории Союза**</p> <p>Таможенные органы, которые подписались ниже, этим сертифицируют, что<br/>                 продукты и/или товары, указанные в пункте 4 и/или 6, находились под та-<br/>                 моженным контролем на протяжении их пребывания и не подвергались<br/>                 никакой обработке, кроме той, что необходима для их хранения.</p> <p>Дата поступления продуктов/товаров:<br/>                 Дата отправления продуктов/товаров:<br/>                 Транспортные средства, которые использовались для следующей доставки<br/>                 на таможенную территорию Союза:<br/>                 Полный адрес отделения таможни:</p> |   |
| Страна или территория:   | Печать  |
| Дата   | Подпись   |
| <p>Печать отделения таможни, через которое товары были ввезены на тамо-<br/>                 женную территорию Союза. Копия этой формы или/и продукция должны<br/>                 быть направлены в отделение таможни Союза, которое указано в пункте 10</p> <p>Отделение таможни:<br/>                 Государство-член:<br/>                 Дата</p>   |   |
| <p>Печать</p>  |   |
| <p>Примечания</p>  |   |

\* Указывается приблизительный вес

\*\* Заполняется в случае доставки продуктов/товаров с территории страны,  
 которая не входит в таможенную территорию Союза

## Сертификат Евросоюза на продукты рыболовства

|   |  |  |                 |
|---|--|--|-----------------|
| 1. Заявитель (полное имя или название компании или предприятия, полный адрес)   |  | СЕРТИФИКАТ<br>на продукты рыболовства, выловленные рыболовными судами Союза в территориальных водах третьей страны |                 |
| 2. Подтверждение заявителя<br>Я, нижеподписавшийся, этим заявляю, что продукты и товары, указанные здесь в пунктах 4 и 6, соответствуют условиям, указанным в статье 188 Таможенного кодекса Союза<br>Дата _____ Подпись _____  |  | 3. Рыболовное судно Союза<br>Название _____<br>Регистрационный номер _____<br>Порт базирования _____<br>Флаг _____ |                 |
| 4. Продукты рыболовства (название и тип)  |  | 5. Масса брутто (кг)*  |                 |
| 6. Товары, полученные из продуктов, указанных выше  |  | 7. КН-код  | 8. Масса брутто |
| 9. Декларация капитана рыболовного судна Союза<br>Я, нижеподписавшийся,<br>_____<br>(полное имя)<br>капитан судна, указанного в пункте 3, заявляю, что продукты, указанные в пункте 4, были выловлены моим судном в территориальных водах _____,<br>(страна или территория)<br>на борту моего судна были подвергнуты переработке, которая зарегистрирована на странице ____ судового журнала,<br>и что полученные товары описаны в пункте 6 (2)<br>Дата _____ Подпись _____   |  |  |                 |
| 10. Декларация в случае первой перегрузки с рыболовного судна Союза<br>Продукты и/или товары, описанные в этом документе, перегружены на следующее судно:<br>(а) название: _____ (b) регистрационный номер: _____<br>(с) флаг: _____ (d) полное имя владельца: _____<br>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала рыболовного судна Союза<br>Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, на которое были перегружены продукты и/или товары<br>Дата _____ Подпись капитана рыболовного судна Союза _____<br>Подпись капитана рыболовного судна Союза _____ приняло груз |  |  |                 |

|   |  |
|---|--|
| <p>11. Декларация, когда на борту судна, на которое был перегружен улов, произведена переработка<br/>         Продукты, указанные в пункте 4, на борту судна, указанного в пункте 10, были переработаны, что зафиксировано на странице ____ судового журнала, полученные в результате товары указаны в пункте 6.</p>  |  |
| Дата  | Подпись капитана   |
| <p>12. Декларация в случае второй перегрузки без дальнейшей переработки<br/>         Продукты и/или товары, описанные в этом документе, перегружены на следующее судно:</p>   |  |
| (а) название:   | (б) регистрационный номер:   |
| (с) флаг:   | (д) полное имя владельца:  |
| Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, с которого перегружались продукты и/или товары   | Перегрузка зарегистрирована на странице ____ судового журнала судна, на которое были перегружены продукты и/или товары |
| Дата  | Дата   |
| Подпись капитана судна, которое отгрузило груз  | Подпись капитана судна, которое приняло груз   |
| <p>13. Подтверждение таможенного органа страны или территории, которая не является частью таможенной территории Союза<br/>         Таможенный орган, которые подписался ниже, этим подтверждает, что продукты и/или товары, указанные в пункте 4 и/или 6, находились под таможенным контролем на протяжении их пребывания и не подвергались никакой обработке, кроме той, что необходима для их хранения.</p> |  |
| Дата поступления продуктов/товаров:   |  |
| Дата отправления продуктов/товаров:   |  |
| Транспортные средства, которые использовались для следующей доставки на таможенную территорию Союза:  |  |
| Штамп   |  |
| Страна или территория   |  |
| Дата  | Подпись  |
| Возражения  |  |

\* Указывается приблизительный вес

\*\* Заполняется в случае доставки продуктов/товаров с территории страны, которая не входит в таможенную территорию Союза

Серія «Митна справа в Україні»

Основа в 2001 году

Редакционная коллегия: П. В. Пашко (*председатель*),  
В. П. Науменко, В. В. Ченцов, О. В. Мирза, В. Г. Деркач

*В серии вышли:*

1. «Основи митної справи»
2. «Митний контроль та митне оформлення»
3. «Таможенное оформление морских грузов»
4. «Основи таможенного дела в Украине»
5. «Митний контроль на автомобільному транспорті»
6. «Митний контроль на залізничному транспорті»
7. «Митне оформлення автотранспортних засобів»
8. «Основи митної справи в Україні»
9. «Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування»
10. «Митний контроль на повітряному транспорті»
11. «Порядок заповнення ВМД»
12. «Митне регулювання ЗЕД в Україні»
13. «Основи мистецтвознавчої експертизи»
14. «Історія митної справи в Україні»
15. «Основи митної справи в Україні»
16. Таможенный контроль: на пути к международным стандартам

*Готовятся к печати:*

1. «Митна політика та митна безпека України»
2. «Митні традиції та ритуали»
3. «Етика та етикет митника»
4. «Довідник митного брокера»
5. «Коментар до Митного кодексу України»
6. «Митна експертиза в Україні»
7. «Психологія управління в митних органах»
8. «Особливості митної класифікації товарів»
9. «Історія державної митної служби України в особистостях»
10. «Особливості митного оформлення енергоносіїв»
11. «Інформаційні митні технології»
12. «Митний контроль та митне оформлення»
13. «Митарь Матфей»
14. «Сучасна історія митної справи в Україні»

**Серия «Митна справа в Україні»**

*Основана в 2001 году*

Редакционная коллегия: П. В. Пашко (*председатель*),  
В. П. Науменко, В. В. Ченцов, О. В. Мирза, В. Г. Деркач

*В серии вышли:*

1. «Основи митної справи»
2. «Митний контроль та митне оформлення»
3. «Таможенное оформление морских грузов»
4. «Основы таможенного дела в Украине»
5. «Митний контроль на автомобільному транспорті»
6. «Митний контроль на залізничному транспорті»
7. «Митне оформлення автотранспортних засобів»
8. «Основи митної справи в Україні»
9. «Митний кодекс України та нормативно-правові акти, що регулюють його застосування»
10. «Митний контроль на повітряному транспорті»
11. «Порядок заповнення ВМД»
12. «Митне регулювання ЗЕД в Україні»
13. «Основи мистецтвознавчої експертизи»
14. «Історія митної справи в Україні»
15. «Основи митної справи в Україні»
16. Таможенный контроль: на пути к международным стандартам

*Готовятся к печати:*

1. «Митна політика та митна безпека України»
2. «Митні традиції та ритуали»
3. «Етика та етикет митника»
4. «Довідник митного брокера»
5. «Коментар до Митного кодексу України»
6. «Митна експертиза в Україні»
7. «Психологія управління в митних органах»
8. «Особливості митної класифікації товарів»
9. «Історія державної митної служби України в особистостях»
10. «Особливості митного оформлення енергоносіїв»
11. «Інформаційні митні технології»
12. «Митний контроль та митне оформлення»
13. «Митарь Матфей»
14. «Сучасна історія митної справи в Україні»







Серия «Митна справа в Україні»

**Полищук Александр Валентинович  
Пашко Павел Владимирович  
Ченцов Виктор Васильевич**

**Таможенный контроль  
в морских пунктах пропуска**

*Учебное пособие*

Оригинал-макет *С. Кобринская*  
Корректор *С. Митина*

*В оформлении обложки использованы картины  
«Таможенный пост „Крым-паром“  
Керченской таможни» Алексея Спольского,  
«Мариупольские таможенники  
на таможенном осмотре судна»  
Виктора Рашевского  
и фотография Михаила Солодкого*

Подписано в печать 18.03.2009. Формат 60x90<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.  
Гарнитура Georgia. Бумага офсетная. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 30,0. Тираж 1000 экз. Зак. № 122

Издательская организация «ПЛАСКЕ» ЗАО  
Регистрационное свидетельство ДК № 2149 от 08.04.2005  
Украина, 65001, Одесса, ул. Академика Заболотного, 12,  
тел. +38 (048) 7-385-385

Отпечатано с оригинал-макета в типографии издательства «Друк»  
Одесса, ул. Канатная, 83; тел. 728-37-50