

Свободная практика и сервисный коносамент

На ежегодной международной конференции «Практика морского бизнеса: делимся опытом», вот уже в пятый раз организованной в Одессе компанией «Международная юридическая служба» 28–29 мая 2009 года, активно обсуждались вопросы эффективности обработки контейнерных грузов в портах Украины.

В первую очередь делегаты обратили внимание на те изменения в обработке грузов в портах, которые были объявлены правительством Украины как революционные. Речь идет о свободной практике в портах Украины, введение которой в этом году, по замыслу инициаторов, призвано значительно облегчить работу специалистам морского транспорта.

Суть изменений, утвержденных Постановлением Кабмина 5 марта 2009 № 279, состоит в том, что для судов-контейнеровозов, судов, перевозящих наливные грузы, а также и для других типов судов, если отсутствуют возражения со стороны органов госконтроля, оформление может происходить без участия комиссии на борту судна. При отсутствии замечаний для судна осмотр товаров производится не в 100% случаев, как ранее, а только при наличии оперативной информации о возможных нарушениях, при выявлении признаков таких нарушений (при повреждении контейнера, упаковки или пломбы). Если груз все же досмотрен, но нарушений не выявлено, расходы за проверку возмещает контрольный орган (последняя норма присутствовала и ранее, однако не являлась жизнеспособной).

Кроме того, с 1 января 2010 года таможенное оформление товаров, которые перемещаются в контейнерах и оформляются для свободного обращения, может осуществляться вне территории пунктов пропуска для морского сообщения, расположенных на территории портов, что является одним из условия существования т.н. «сухих портов».

Совсем неудивительно, что все участники рынка позитивно оценили нововведение и отметили, что в случае должной реализации новый порядок может значительно упростить оформление за счет предварительного предоставления информации о грузе в электронном виде.

Для того чтобы оценить начинания правительства с практической точки зрения, мы решили спросить наших зарубежных коллег и украинских клиентов, какое, по их мнению, влияние окажет имплементация указанных новелл на транспортный бизнес в Украине.

К примеру, в Латвии подобная упрощенная система существует уже давно, вопросами улаживания пограничных и таможенных формальностей занимаются судовые агенты. Тем не менее, в отдельных случаях контроль может проводиться должностными лицами пограничной и таможенной службы. То есть, по сути, регулирование этого вопроса в Латвии аналогично с продекларированным в Украине порядком.

Украинские практики, работающие в сфере линейных перевозок, настроены достаточно оптимистично. Специалисты уверены, что общее стоящее время судна у причала должно сократиться. Это будет способствовать повышению эффективности обработки судов в портах, их скорейшему отходу и освобождению причалов для новых судов.

Линейщики единогласно подчеркнули, что эффективность нововведений будет напрямую зависеть от того, как



Артем СКОРОБОГАТОВ,
старший юрист, адвокат
«Международной юридической
службы»

последние будут воплощаться на практике. Изменения должны быть внесены в соответствующие документы, касающиеся технологии оформления грузов государственными регулирующими органами. К примеру, на сегодняшний день технологическая схема в порту Одесса не изменялась, работа приходных комиссий пока осуществляется в прежнем режиме.

Стоит заметить, что некоторые практики сомневаются в своевременности данной инициативы, так как ставят под сомнение и возможность оперативного изменения к лучшему работы таможни, и необходимость сухих портов в целом. По словам данных специалистов, стоит приложить усилия к организации эффективной работы самих портов, без принудительного включения в транспортную цепочку дополнительных участников (сухие порты), что повлечет за собой повышение стоимости перевозки в целом.

Также с большим интересом был встречен на конференции появившийся с подачи первого заместителя начальника Одесского морского торго-

Кадровое портовое агентство

для своих клиентов - крупнейших стивидорных и портовых компаний Украины

объявляет конкурс на должности:

- заместитель директора по логистике (опыт работы с ж/д и морскими перевозками);
- директор коммерческого департамента (опыт работы на аналогичной должности в стивидорной компании более двух лет);
- начальник отдела ПРР;
- главный инженер;
- главный механик;
- директор по эксплуатации;
- начальник отдела экспедирования.

Резюме направляйте по e-mail: Ukraine@doker.com.ua
Тел.: (8067) 556 98 69, Мария.

вого порта Юрия Васькова и партнера «Международной юридической службы» Артура Ницевича вопрос о так называемом сервисном коносаменте.

В своем докладе «Четвертая функция коносамента» Ю. Васьков обратил внимание практиков на документ, который не имеет широкого оборота в транспортном процессе, однако оказывает существенное влияние на сроки движения грузов на морском транспорте в портах Украины. Речь идет о сервисном коносаменте.

Если обратиться к теории, то ни для кого не секрет, что основные три функции коносамента заключаются в том, что этот документ:

1) является распиской в получении груза судном;

2) является товарораспределительным документом;

3) служит доказательством наличия и содержания договора перевозки и определяет правоотношения между перевозчиком груза и его получателем.

Так вот, сервисный коносамент, по словам докладчика, изготавливается морской линией исключительно в целях предъявления перед выгрузкой груза в украинском порту в соответствии с порядком, установленным таможенными органами Украины и не несет ни одну из вышеуказанных функций. Суть документа — затыкание бреши в действующем законодательстве Украины, а стороны, указанные в тексте последнего, чаще всего совпадают не только между собой, но и с наименованием перевозчика.

Изменение действующего порядка, позволит:

— сэкономить значительное количество времени на подготовку документов агентами;

— существенно уменьшить количество ежемесячно расходуемой бумаги;

— свести к минимуму риски задержек разгрузки судна в связи с разнотчением предоставленных документов таможни и агента и пр.

Для повышения эффективности транспортного процесса в портах предложено инициировать обращение к законодательству и правительству с просьбой упразднить недостатки действующей системы любым из двух путей:

1. Либо установить, что контейнеры могут выгружаться при предоставлении списков выгрузки, подписанных агентом или капитаном.

2. Либо разрешить выгрузку грузов в зону таможенного контроля, которой является контейнерный терминал, без предъявления коносамента, а коносамент требовать при вывозе груза за проходную порта.

Наиболее вероятным практикам видится вариант №1 со списками выгрузки, так как сложно поверить в то, что государство (таможенные органы) откажется от контроля процесса выгрузки груза в порту до начала выгрузки.

Кроме того, помимо таможни, в процессе контроля разгрузки в порту участвуют такие государственные органы, как санитарная, ветеринарная, экологическая, радиологическая и другие службы, которые, скажем так, не всегда заинтересованы в упрощении транспортных процедур.

В целом большинство опрошенных поддержало инициативу ОМТП о необходимости прекращения практики использования сервисного коносамента, который является по сути пережитком формирования морского транспортного процесса в Украине, однако обратили внимание на необходимость комплексного подхода к подобным изменениям.

Для этого необходимо инициировать внесение изменений в утвержденный перечень документов, предоставляемых для таможенного оформления грузов, и наряду с коносаментом предусмотреть простой и прозрачный порядок предоставления данных либо в электронном виде, либо в виде существующего грузового манифеста (иного аналогичного документа), в котором содержится вся необходимая для контроля над выгрузкой информация. ■