

К вопросам безосновательного взвешивания контейнерных грузов в портах Украины

*"В субботу и воскресенье на оформление вывели дополнительных инспекторов. За счет этого за выходные практически все выехало. Не выезжает только то, что откладывается в отдельные стопки, согласно устным указаниям киевского руководства и СБ. Из-за этого ситуация очень нестабильная, т.к. по-прежнему официальной информации нет. В ближайшее время ожидается очередная комиссия в порту".
Из оперативной почты экспедиторов, январь 2011 г.*



А. Скоробогатов

Данная статья является продолжением материала, который вышел в журнале "Транспорт" осенью 2009 г. ("К вопросам безосновательного таможенного досмотра контейнерных грузов в портах Украины" № 43 (575) от 28.10.2009 г.).

Напомним, что повальный досмотр грузов в портах Украины не является изобретением действующего правительства и преследует транспортный бизнес Украины на протяжении многих лет. Большие надежды (и значительные обещания власти) были связаны с вступившим в силу в июне 2009 г. постановлением КМУ "Об утверждении порядка перемещения товаров в пунктах пропуска через государственную гра-

ницу, расположенных на территории морских портов Украины, во время контейнерных перевозок в прямом смешанном сообщении" № 320 от 2.04.2009 г. (далее — постановление № 320). Данным документом было провозглашено внедрение свободной практики в портах Украины, закреплен принцип "единого офиса" при оформлении товаров, установлена обязанность компенсировать лицам, перемещающим товар через таможенную границу Украины, расходы, связанные с необоснованным досмотром контейнерных грузов, и пр.

С учетом того, что практика безосновательных таможенных досмотров контейнерных грузов в морских портах Украины продолжалась, украинские экспедиторы от имени профессиональных ассоциаций обратились к ряду государственных органов Украины с просьбой разъяснить механизмы компенсации денежных средств, связанных с необоснованными досмотрами в портах. К сожалению, конкретных ответов ни от таможенных, ни от иных государственных органов транспортники не получили до сих пор. Таможня по-прежнему настаивает на праве досматривать любые грузы по собственному усмотрению, игнорируя международное законодательство и правомерные требования бизнеса о компенсации расходов в случае, если в результате осмотра не выявлены нарушения.

В прошлой статье мы детально разобрались, что такое таможенный досмотр грузов и каким образом этот вид контроля регламентируется законодательством Украины.

2010 г. не принес никаких положительных изменений. Напротив, в связи с ситуацией в украинских портах (см. статью "Контейнерные перевозки в Украине: борьба за выживание" в номере № 41 от 13.10.2010 г.) этот год "черной страницей" войдет в историю транспортно-экспедиторского бизнеса Украины, а январь 2011 г. и вовсе заставляет с тревогой смотреть на перспективы Украины как цивилизованного государства на транспортной карте мира с соответствующей перспективой для экспедиторов и перевозчиков.

По инициативе ассоциации "Укрвнештранс" мы в декабре 2010 г. проанализировали еще один крайне болезненный для участников транспортного рынка элемент таможенного оформления грузов. Вопрос касался законности взвешивания контейнерных грузов в портах Украины при осуществлении таможенного контроля.

Как известно, процедура взвешивания хоть и инициируется таможней в процессе таможенного оформления, но непосредственно осуществляется не должностными лицами таможенных органов, как определено законодательством Украины, а субъектами хозяйственной деятельности на коммерческих началах. Кроме того, процедура взвешивания может применяться таможенными органами к любой категории грузов вне зависимости от режима.

Таможенному контролю подлежат все товары и транспортные средства, которые перемещаются через таможенную границу Украины, однако законодательство предусматривает проведение таможенными органами минимума таможенных процедур, необходимых для обеспечения соблюдения законодательства Украины по вопросам таможенного дела. Объем таких процедур и порядок их применения определяются Таможенным кодексом, другими нормативно-правовыми актами, а также международными договорами Украины, заключенными в установленном законом порядке.

Таможенный контроль товаров, транспортных средств перевозчиков в пунктах пропуска через государственную границу Украины осуществляется круглосуточно согласно типовым технологическим схемам пропуска через государственную границу Украины автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков, которые утверждаются КМУ.

Законодательство четко устанавливает, что таможенный контроль осуществляется непосредственно должностными лицами таможенных органов в следующих формах:

- 1) проверка документов и ведомостей, необходимых для такого контроля;
 - 2) таможенный досмотр (осмотр и переосвидетельствование товаров и транспортных средств, личный осмотр граждан);
 - 3) учет товаров и транспортных средств, которые перемещаются через таможенную границу Украины...
- ... использование других форм, предусмотренных ТК Украины и другими законами Украины по вопросам таможенного дела.

Несмотря на то, что таможенные органы самостоятельно определяют форму и объем контроля, достаточные для обеспечения соблюдения законодательства Украины по вопросам таможенного дела,

порядок осуществления таможенного контроля определяется соответствующими постановлениями Кабинета Министров Украины и подзаконными актами, изданными во исполнение последних.

Рассмотрим данные правовые акты подробнее.

Порядок таможенного контроля и таможенного оформления товаров, которые перемещаются на судах при ввозе из-за границы, регулируется постановлением КМУ от 24 декабря 2003 г. № 1989 "Вопросы пропуска через государственную границу автомобильных, водных, железнодорожных и воздушных транспортных средств перевозчиков и товаров, которые перемещаются ими".

Документ не содержит определения, основания, границы полномочий и способа взвешивания грузов в контейнерах.

Во исполнение вышеуказанного постановления № 1989 приказом Государственной таможенной службы Украины от 17 сентября 2004 г. № 678 утверждена Инструкция об организации таможенного контроля и таможенного оформления судов и товаров, которые перемещаются ими.

Документ не содержит определения, основания, границы полномочий и способа взвешивания грузов в контейнерах.

2.04.2009 г. постановлением КМУ № 320 был утвержден порядок перемещения и таможенного контроля товаров в пунктах пропуска через государственную границу, расположенных на территории морских портов Украины, во время контейнерных перевозок в прямом смешанном сообщении.

Согласно данному документу, осмотр товаров может проводиться комиссией в специально оборудованном месте с привлечением представителей заинтересованных контролирующих органов в случае:

- наличия оперативной информации о возможном нарушении законодательства;
- выявления с помощью служебной собаки или средств контроля признаков правонарушения;
- нарушения целостности контейнера, упаковки или пломбы.

Также документ содержит норму, согласно которой проведение процедур таможенного контроля относительно товаров (осмотр, взвешивание и т.п.) осуществляется одновременно по требованию таможенных органов.

Согласно п. 7 постановления № 320 в пунктах пропуска через государственную границу, которые расположены на территории морских торговых портов, устанавливается круглосуточный режим работы контролирующих органов, которые принимают участие в оформлении товаров и транспортных средств. Ответственность за создание надлежащих санитарно-гигиенических, технических условий для выполнения контролируемыми органами своих функций возлагается на морской торговый порт, на территории которого открыт пункт пропуска для международного сообщения.

Вышеуказанный нормативный документ:

а) упоминает "взвешивание" товаров как процедуру, которая относится к таможенному контролю, однако не регламентирует порядок осуществления процедуры взвешивания;

б) различает процедуры взвешивания и осмотра;

в) не содержит определения, основания, границы полномочий и способа взвешивания грузов в контейнерах.

Исходя из анализа указанных документов, можно сделать вывод, что порядок осуществления взвешивания контейнерных грузов как мера таможенного контроля не регламентирован действующим законодательством Украины.

Еще раз стоит отметить, что согласно ст. 41 Таможенного кодекса Украины, все меры таможенного контроля могут осуществляться непосредственно должностными лицами таможенных органов и исключительно в формах, определенных Таможенным кодексом Украины и другими законами Украины по вопросам таможенного дела.

С учетом размежевания государством процедур взвешивания и осмотра, законодательство Украины не относит взвешивание к какой-либо определенной законодательством форме таможенного контроля, а также не содержит требуемых согласно ч. 2 ст. 19 Конституции Украины:

- оснований для осуществления взвешивания контейнерных грузов как меры таможенного контроля;
- круга уполномоченных лиц, которые непосредственно имеют право на проведение взвешивания контейнерных грузов как меры таможенного контроля;
- способа (порядка) проведения взвешивания контейнерных грузов как меры таможенного контроля и формы документа, необходимого для оформления взвешивания контейнерных грузов как меры и результатов таможенного контроля.

Отсутствие вышеуказанной нормативной регламентации не позволяет отнести взвешивание контейнерных грузов в пунктах пропуска, которые размещены в украинских морских портах, к мерам таможенного контроля, предусмотренным законодательством Украины.

Применение должностными лицами таможенных органов не регламентированной законодательством процедуры приводит к существенному нарушению прав государства, получателей грузов и предприятий, которые предоставляют услуги по перевозке и экспедированию грузов.

Очевидно, что нарушение прав обозначенных лиц выражается в следующем:



а) значительном увеличении периода, необходимого для осуществления таможенного оформления каждого контейнера с грузом, по которому таможенным органом принято решение об осуществлении взвешивания.

Стоит заметить, что время занимает не только и не столько взвешивание, но и ожидание возможности осуществить взвешивание. Это происходит из-за незначительного количества оборудования для взвешивания и большого количества контейнеров, которые подлежат вывозу из портов каждый день.

Можно предположить, что нерегламентированное законодательством взвешивание контейнеров является одной из причин, которые не позволяют государству выполнять задекларированные нормативы по таможенному оформлению контейнерных грузов (2 часа).

Кроме того, низкая скорость обработки существенно снижает объем контейнерных грузов, которые обрабатываются морскими портами Украины, что приводит к сокращению оборота торговой активности в пределах страны и уменьшению интереса к Украине как транзитному государству. Все эти факторы ведут к сокращению поступлений в бюджет Украины и доходов предпринимателей-получателей грузов и предприятий, которые предоставляют услуги по перевозке и экспедированию контейнерных грузов;

б) необоснованных расходах получателей грузов и предприятий, которые предоставляют услуги по перевозке и экспедированию контейнерных грузов.

Услуга по взвешиванию у субъектов хозяйственной деятельности, которые действуют в портах, является платной, а безвозмездной альтернативы прохождения этой процедуры в портах не существует. При этом стоит напомнить, что взвешивание назначается должностными лицами таможни во исполнение возложенных на нее государством функций по таможенному контролю. Учитывая количество взвешиваний контейнерных грузов, которые ежедневно осуществляются в портах Украины, предприниматели безосновательно расходуют существенные средства, а главное — время, которое, как известно, стоит значительно дороже денег.

Вопросы таможенного досмотра и взвешивания не единственные, которые возникают у транспортных компаний и грузовладельцев к таможне и государству.

Неправомерные действия хоть и причиняют ущерб отдельным участникам транспортного процесса, но являются частностью.

Гораздо страшнее необоснованное и безответственное бездействие таможенных органов, которое сопровождается катастрофическими убытками не только для транспортной индустрии, а для всей страны и каждого ее жителя в отдельности. Все это происходит, в том числе, из-за отсутствия простых и прозрачных механизмов взаимодействия участников перевозки с таможенными органами в процессе оформления грузов, а также ответственности государственных органов и их должностных лиц перед бизнесом за ненадлежащее исполнение своих функций.

А. Скоробогатов, старший юрист,

Skorobogatov@interlegal.com.ua

"Международная юридическая служба",

Одесса—Киев, Украина

www.interlegal.com.ua