

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 341.1/8

Я. Е. Бразовкая,
ст. преподаватель факультета морского права,
ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова

МЕЖДУНАРОДНАЯ УНИФИКАЦИЯ УПРОЩЕНИЯ ТАМОЖЕННО-ТАРИФНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ ГРУЗА МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ

INTERNATIONAL UNIFICATION OF SIMPLIFICATION OF CUSTOMS REGULATION IN MARITIME TRANSPORTATION

Статья посвящена анализу международно-правовых источников, регламентирующих устранение препятствий в международной торговле, вызванных разнообразием и сложностью таможенных процедур, возникающих в том числе в морских портах при транспортировке груза морским транспортом.

The article is devoted to analysis of international legal sources governing the elimination of obstacles to international trade caused by the diversity and complexity of customs procedures arising including seaports in transportation of cargo by maritime transport.

Ключевые слова: международная унификация, морской транспорт, электронный обмен данных, электронная очистка судна и груза, упрощение таможенных формальностей.

Key words: international unification, maritime transport, electronic data exchange, electronic clearance of ships and cargoes, simplification of customs formalities.

ПРИ коммерческом обороте груза морским транспортом, да и не только, важным остается прохождение судами портового контроля, что связано с оформлением документов и получением разрешения от компетентных органов при пересечении границы Российской Федерации в морских портах.

Основная потребность как порта, так и грузовладельцев, состоит в том, чтобы повысить эксплуатационную производительность и обмен информацией, а также сократить время стоянки судов при заходе в морские порты и при выходе из них, что связано с оформлением большого количества документов и прохождением большого количества портовых и государственных процедур. Это в настоящее время одна из важнейших функций порта в пределах системы материально-технического обеспечения и снабжения.

Вопросами упрощения и унификации многих сторон таможенно-тарифного регулирования, таможенных формальностей и документов регулярно занимаются многочисленные межгосударственные международные учреждения. Среди них следует назвать Всемирную торговую организацию, Конференцию ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), Европейскую экономическую комиссию (ЕЖКООН), Международную таможенную организацию¹ и ряд других.

Межгосударственные международные учреждения в рамках своей работы подготовили целый ряд международных соглашений, рекомендаций, справочников и инструкций. Но в первую очередь в результате их деятельности появились международные конвенции и другие правовые документы, в которых собран и синтезирован мировой опыт, определяющий лицо таможенного регулирования начала XXI в. и направления его развития. Проанализируем некоторые наиболее важные из этих правовых документов.

В 1973 г. на состоявшейся в Киото 41/42-й сессии Совета таможенного сотрудничества была заключена **Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур**

¹ Ранее — Совет по таможенному сотрудничеству.

(Киотская конвенция)¹, оказавшая большое влияние на развитие и формирование современной законодательной и административной базы и практики работы таможенных служб многих стран. Эта Конвенция призвана содействовать устранению препятствий в международной торговле, которые могут возникнуть в результате существования в различных странах разнообразных и сложных таможенных процедур и несовпадения требований к таможенным формальностям и документам.

Конвенция, с одной стороны, направлена на стимулирование внешнеторговой деятельности путем упрощения и ускорения процедур таможенного оформления и таможенного контроля, а с другой стороны, к тому, чтобы такое ускорение и упрощение не привели к нивелированию интересов государства и общества в части взыскания пошлин и налогов, защиты внутреннего рынка и иных интересов государства и общества, то есть чтобы таможенные администрации могли эффективно решать стоящие перед ними задачи путем перехода на применение средств контроля на основе методов аудита и управления рисками. Именно поэтому Киотская конвенция является ориентиром в построении таможенного регулирования многих стран. Кроме того, Киотская конвенция является базой для унификации таможенного законодательства разных стран.

Положения Конвенции сформулированы в виде принципов, которые, собственно, и являются базой для выработки на их основе конкретных правил регулирования тех или иных процедур и поиска компромисса между интересами бизнес-сообщества и государства.

Структурно Конвенция состоит из Протокола об изменении Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г., самого текста Конвенции и приложений к ней — Генерального приложения и Специальных приложений, которые посвящены отдельным таможенным процедурам и режимам².

Конвенция была пересмотрена и в новой редакции принята в июне 1999 г. Советом Международной таможенной организации. Пересмотренная Конвенция содержит новое «Общее приложение» (General Annex), содержащее 10 глав с описанием необходимых процедур и практики, которые должны внедрить все участники Конвенции.

«Общие приложения» должны принять (без каких-либо оговорок) все участники Конвенции, они касаются принципиально важных положений, относящихся ко всем таможенным процедурам и практике работы таможенных органов, с целью сделать таможенную практику различных стран согласованной. Кроме того, Конвенция имеет «Специфические (конкретные) приложения» (Specific Annexes), которые относятся к отдельным таможенным процедурам.

Одним из ключевых моментов содержания Конвенции является то, что по ее условиям не просто допускается, но приветствуется установление договаривающейся стороной в своем национальном законодательстве более благоприятных условий, чем предусмотрено в Конвенции. То есть, если в какой-либо части таможенное регулирование страны предоставляет более благоприятные условия для лиц, вступающих в правоотношения с таможенной службой, чем это предусмотрено в Конвенции, менять их и приводить в строгое соответствие с Конвенцией нет необходимости³.

В Стандарте 3.2 Конвенции предусматривается, что по запросу заинтересованного лица и по причинам, признанным таможенной службой обоснованными при наличии возможностей, таможенные органы исполняют возлагаемые на них функции, предусмотренные для целей таможенной процедуры и практики, вне установленных часов или расположения таможенных органов. Любые сборы, взимаемые таможенной службой, ограничиваются приблизительной стоимостью оказанных услуг.

¹ Вступила в силу с 25 сентября 1974 г. Российская Федерация присоединилась к Конвенции в редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г. (Федеральный закон № 279-ФЗ от 03 ноября 2010 г. // СЗ РФ. 2010. № 45. Ст. 5744).

² Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г. в редакции Протокола от 26 июня 1999 г. [Электронный ресурс]. Федеральная таможенная служба: участникам ВЭД. URL: <http://ved.customs.ru/ved/info/acts/8-2008-10-01-II-37-03/3-2008-09-30-18-34-04.html>

³ Статья 2 гл. 2 Конвенции, а также см.: Глазунова Н. А. Новая философия таможенного контроля в соответствии с Киотской конвенцией // Промышленник России. 2006. № 2. С. 32.

Предусматривается возможность автоматизированной очистки, при которой формат декларации на товары, подаваемой в электронном виде, основывается на международных стандартах электронного обмена информацией¹.

Таможенным службам следует ограничиваться перечнем данных, подлежащих внесению в декларацию на товары, только тех сведений, которые признаны необходимыми для начисления и взимания пошлин и налогов, формирования статистики и применения таможенного законодательства.

Закрепляется возможность подачи предварительной или неполной декларации на товары при условии, что она содержит сведения, признанные таможенной службой необходимыми и что декларант обязуется дополнить ее в установленный срок.

А выпуск товаров не задерживается при условии представления любых требуемых гарантий для обеспечения взимания любых применимых пошлин и налогов², общая сумма этих гарантий должна быть минимальной и в отношении уплаты пошлин и налогов не должна превышать сумму, подлежащую взиманию в случае необходимости³.

Регламентировано, что все товары, включая транспортные средства, поступающие или убывающие с таможенной территории, независимо от того, облагаются ли они пошлинами и налогами, подлежат таможенному контролю, который должен сводиться к минимуму, необходимому для обеспечения соблюдения таможенного законодательства, а при его проведении таможенные службы используют систему управления рисками.

Исходя из проведенного анализа рисков, таможенная служба определяет степень необходимой проверки лиц и товаров, включая транспортные средства.

В целях совершенствования таможенного контроля таможенным службам следует стремиться к сотрудничеству с другими таможенными администрациями, участниками торговой деятельности и соответственно к заключению соглашений об оказании взаимной административной помощи и меморандумов о взаимопонимании.

Из Специального приложения «А» «Прибытие товаров на таможенную территорию» и Рекомендации 7 следует, что в случаях, когда таможенный орган, которому товары должны быть предъявлены, расположен не в месте прибытия товаров на таможенную территорию, таможенная служба должна требовать подачи документа в таком пункте прибытия товара **лишь в тех случаях, когда таможенная служба считает это необходимым** для целей контроля.

Таможенная служба должна ограничить требуемую информацию той, которая содержится в обычной документации перевозчика, при этом ее требования должны основываться на соответствующих международных транспортных соглашениях. А, как следует из Рекомендации 10, в качестве единственной документации, требуемой для предъявления товаров, таможенная служба, как правило, принимает грузовую декларацию.

Примечательно закрепленное в Стандарте 17 положение о разгрузке, которая должна начаться в кратчайшие сроки после прибытия транспортного средства в место разгрузки.

Предусматривается возможность закрепления в национальном законодательстве альтернативного способа декларирования товара при условии, что такой способ обеспечивает предоставление необходимых сведений, относящихся к товарам, подлежащим очистке согласно соответствующей таможенной процедуре.

Конвенция охватывает широкий круг вопросов деятельности таможенных учреждений: таможенный контроль, экспорт, импорт, транзит, применение информационных технологий, апелляции, взаимоотношения с торгово-промышленными кругами. Участники Конвенции могут принять все «Специфические приложения» или их часть.

¹ Международные стандарты электронного обмена информацией определяются Рекомендациями по информационным технологиям Совета таможенного сотрудничества (Стандарт 3.11).

² Стандарт 3.13, 3.14.

³ Стандарт 5.6.

Широкое использование положений Конвенции российскими таможенными службами — это важное направление учета и использования современного опыта зарубежных таможенных служб.

Хотелось бы отметить, что в некоторых странах были введены специальные процедуры, в соответствии с которыми проведение подробного физического досмотра товаров и представление официальных доказательств в пункте ввоза больше не требуются, что позволяет уполномоченным импортерам доставлять товары непосредственно в свои помещения, иногда на основе отсроченных платежей, при условии, что:

- товары могут быть подвергнуты досмотру;
- импортная декларация и достаточные подтверждающие доказательства будут представлены по требованию;
- такая информация будет сохранена для последующей проверки;
- надежность платежей и ответственность за товары гарантируются.

Европейская экономическая комиссия ООН, осознавая стремление Совета таможенного сотрудничества, отраженное в том числе в приложениях к Киотской конвенции, и особенно в приложении В.1, способствовать предоставлению таможенными органами специальных льгот для быстрой таможенной очистки товаров в марте 1979 г., приняла **Рекомендацию № 13 «Упрощение идентифицированных правовых проблем в процедурах импортной таможенной очистки»**.

Так, Рекомендация не только рекомендует правительствам изучить и определить возможность признания при определенных условиях данных, переданных электронными или другими автоматическими способами, но и определила правовые проблемы упрощения внешнеторговых процедур, связанные с импортными процедурами, которые обусловлены тем, что органы, занимающиеся импортом, руководствуясь национальным законодательством и предписаниями, часто требуют для таможенной очистки товаров представления целого ряда надлежащим образом удостоверенных документов. Некоторые из этих документов (часто называемых транспортными документами) должны быть составлены и представлены в пункте экспорта в момент отгрузки, и они не всегда имеются в пункте импортной таможенной очистки в момент прибытия товаров, что может повлечь за собой задержку и значительное увеличение затрат, которые в конечном счете будут покрываться гражданами страны-импортера в форме либо более высоких цен на товары, либо более высоких налогов, либо того и другого. Несопоставимость данных, содержащихся в документах, или отсутствие необходимых сведений в них создает при этом дополнительные проблемы.

Правовые требования, которые порождают эти процедурные и документарные требования регламентирующего характера в отношении документации, могут замедлить международную торговлю, поэтому важно изучить способы, с помощью которых таможенные и регулирующие органы могут воспользоваться в юридическом плане преимуществами технического прогресса, в частности в области передачи информации электронными или другими автоматическими способами.

Следует отметить, что реальной заботой административных органов, занимающихся регулированием импорта, является идентификация товаров и торговых партнеров, проверка характера и стоимости товаров, их происхождения и правильности их классификации и оценки для таможенной очистки, а также соответствия санитарным нормам и нормам безопасности.

Официальный документ — импортная декларация — должен быть представлен в пункте импорта лицом, которое несет юридическую ответственность за уплату импортных пошлин, правильность данных и характеристик товаров. Требование представить декларацию само по себе обычно не создает проблем, вызывающих необходимость упрощения внешнеторговых процедур. **Проблемы возникают** главным образом **в связи с требованием представить достаточные подтверждающие данные**, которые, как правило, могут быть в наличии в пункте экспорта только в момент или после отправки товаров; при использовании традиционных документов такие данные часто не могут быть переданы достаточно быстро туда, где они нужны, то есть в пункт импорта.

Основные цели таможенных деклараций состоят в том, чтобы позволить оценить и взимать любые таможенные пошлины, налоги или другие сборы, выплачиваемые за товары, контролиро-

вать импорт товаров с особым учетом тех товаров, которые подлежат национальным ограничениям (как, например, лицензирование, квоты или другие ограничения или прямое запрещение импорта), контролировать процедуры освобождения от уплаты таможенной пошлины и зачастую обеспечивать информацию, на основе которой составляются данные торговой статистики. Они являются также основой для юридических мер, принимаемых в случаях нарушения предписаний.

Поскольку таможенная декларация должна служить столь многим различным целям, она часто становится сложным документом и должна сопровождаться разнообразными дополнительными документами, такими, например, как копия коммерческого счета (или специальная таможенная фактура), декларация о стоимости, импортная лицензия, свидетельство о происхождении или другой документ, подтверждающий обоснованность требования о снижении пошлины (или о беспошлинном ввозе). Обязанность представления таможенной декларации и любых других необходимых дополнительных документов лежит на импортере товаров или его агенте (таможенный агент, экспедитор, таможенный маклер и т. д.).

Так, информация, требуемая для импортных деклараций, собирается импортером или его агентом из целого ряда источников и может быть в общем виде сгруппирована под следующими заголовками:

- 1) товары — упаковка, описание, стоимость, количество, происхождение;
- 2) участвующие стороны — импортер, грузоотправитель, агент;
- 3) перевозка — способ и средства перевозки, место погрузки и разгрузки, номер контейнера;
- 4) специальные условия — лицензия, квота, товары для складирования.

Некоторая часть этой информации может быть получена предьявителем декларации до или вскоре после того, как товары были отправлены экспортером, из коммерческих счетов, упаковочных листов и коносаментов, в частности в тех случаях, когда такая информация передается сразу после ее появления, например данные коммерческого счета, передаваемые по телексу, или данные транспортного документа, передаваемые с помощью ЭВМ. Иногда информация о перевозке поступает лишь в момент фактического прибытия товаров, а транзитные документы часто перевозятся водителями транспортных средств, используемых для международных перевозок. Получив подробные данные о грузе, импортеры будут осведомлены об особых условиях и будут нести ответственность за обеспечение представления импортных лицензий и требуемого поступления свидетельств о происхождении, санитарных документов и т. д.

В некоторых случаях импортеры обязаны сделать предварительную оценку величины сборов, подлежащих уплате.

Требование предьявления импортной декларации само по себе не создает серьезной проблемы в области упрощения торговых процедур, так как этот документ может быть составлен и удостоверен в стране-импортере для представления его в пункте таможенной очистки товаров, а документы, которые направляются вместе с товарами, например судовой манифест или копии транспортных документов, могут создавать определенные неудобства, однако они не влекут за собой возникновения серьезных проблем в области упрощения.

Основными документами, в связи с которыми действительно возникают проблемы, являются:

- коммерческий счет, который часто должен быть подписан, а иногда даже и удостоверен;
- таможенная или консульская фактура, аналогичным образом подписанная и удостоверенная;
- свидетельства о происхождении, подписанные и удостоверенные;
- специальные сертификаты (карантинный, весовой и т. п.).

Большая часть данных, содержащихся в этой документации, является чрезвычайно важной для таможенных органов для осуществления эффективной импортной таможенной очистки. В то же время, как следует из Рекомендации, нужно отдавать себе отчет в том, что потребность в них вызывается необходимостью идентифицировать, проверять, классифицировать и оценивать товары.

Формальное требование документа на бумаге и подписи соответствует историческим потребностям и, вне всякого сомнения, до настоящего времени было полностью оправданным, однако меняющиеся обстоятельства требуют переоценки этих требований. В любом случае ценность документа определяется не столько бумагой, сколько информацией, которую она несет.

Рекомендация отмечает, что преимуществом бумажного документа является то, что он остается неизменным и что в него не может быть внесена дополнительная информация без утраты его достоверности. Даже если, как это нередко бывает, в нем нет необходимой информации или она является частично неверной или даже ложной, он сохраняет свои основные характеристики. Однако недостатком бумажного документа является то, что он не позволяет осуществить быструю передачу данных.

Как правило, таможенные органы не выпускают импортные товары до тех пор, не получат импортную декларацию и не дадут своего согласия на увоз товаров. Однако с учетом последних изменений в методах перевозки грузов таможенные власти ввели различные более гибкие меры, предназначенные для ускорения увоза грузов из портов и пограничных пунктов по представлению упрощенных деклараций, при этом таможенная очистка товаров производится внутри страны по представлению полностью оформленных деклараций.

На Европейском континенте большее распространение получает практика осуществления таможенного контроля не в портах или в пограничных пунктах, а в таможнях, расположенных внутри страны, или даже в собственных помещениях торговых фирм, и **конечная цель** этого состоит в том, чтобы **заменить физический контроль проверкой счетов торговых фирм** при условии проведения отдельных контрольных проверок в момент фактического прибытия груза в порт или в момент пересечения границы.

В п. 19 Рекомендации № 13 определяется, что в условиях неотложной потребности в более эффективной импортной таможенной очистке следующие моменты являются важными:

- существенно необходимо, чтобы органы, занимающиеся импортом, могли производить быструю проверку правильных и достаточных данных;
- должна быть представлена импортная декларация и в пункте импорта необходимо присутствие лица, которое отвечало бы за уплату импортных пошлин, правильность данных и товары;
- должны быть обеспечены правовые гарантии;
- необходимо разработать решения, которые обеспечат более эффективную импортную таможенную очистку, независимо от того, будут ли и далее использоваться традиционные бумажные документы или будут применяться все более сложные методы.

Фактическая доставка реализуемых товаров конечному потребителю или грузополучателю часто сопряжена с проблемами, в силу факторов препятствующих физическому перемещению товаров, а именно задержки, которые вызваны неадекватными инструкциями, информацией или различными официальными требованиями контрольного характера, устанавливаемыми государственными административно-управленческими органами. Коммерческие партнеры, осуществляющие торговлю электронным путем, нуждаются в дополнительных мерах, направленных на сокращение или недопущение ненужных задержек при поставках их грузов.

ЕЭК ООН, будучи озабоченной тем, что многочисленные существующие формальности, процедуры и практические меры создают препятствия и дополнительные издержки для международной торговли и таким образом мешают странам и предприятиям в полной мере пользоваться преимуществами международной торговли, 29 марта 2001 г. приняла **Рекомендацию № 18 «Меры по упрощению процедур международной торговли»**, которая рекомендует правительствам, административно-управленческим органам и организациям, которые занимаются национальными правилами и практикой, относящимися к движению товаров в международной торговле, содействовать работе по упрощению процедур на международном уровне посредством соблюдения общих принципов и осуществления мер по упрощению процедур.

Рекомендация определяет, что предъявляемые к данным процедуры и требования:

— должны быть сведены к минимуму, упрощены, согласованы и должны соответствовать международным стандартам;

— должны иметь коммерческую ориентацию и быть более тесно связанными с торговыми и транспортными потребностями;

— требования, предъявляемые к данным, должны быть минимальными, а также должны быть упрощенными, согласованными и стандартизированными с целью облегчения потока информации;

— законы, правила и другая информация, касающиеся процедур и требований, предъявляемых к данным, должны быть беспрепятственно доступны всем затрагиваемым сторонам.

Определяется необходимость поощрения использования информационной и коммуникационной технологии, а также связанных с ней электронных решений и стимулирование использования электронных документов и стандартного формата (Рекомендация СЕФАКТ ООН № 31).

В группе 3 «Меры, связанные с официальным контролем» определяется, что либерализация торговли выступает одним из ключевых факторов экономического роста, что во многих случаях не находит отражения в стремлении облегчить и ускорить трансграничное перемещение товаров.

Торговым и транспортным компаниям по-прежнему приходится соблюдать целый ряд процедур и формальностей, которые сдерживают развитие новых систем торговли и транспорта и влекут за собой излишние транзакционные издержки.

Вместе с тем многие меры контроля за товарами, пересекающими границы, являются обоснованными с учетом национальных и международных общественных интересов и обуславливаются необходимостью получения доходов, наблюдения за перевозкой опасных грузов, вредных отходов и ядерных компонентов, а также запрещения незаконного оборота наркотиков и связаны не с таможенными процедурами, а с деятельностью других органов, занимающихся вопросами трансграничной торговли.

На основе непрерывного сотрудничества следует обеспечить надлежащую сбалансированность частных и государственных интересов. Факт участия различных органов диктует необходимость координации и обеспечения транспарентности их деятельности в целях содействия развитию торговли.

Если говорить о таможенных органах, то Протокол о внесении поправок в Киотскую конвенцию (Брюссель, 26 июня 1999 г.) должен способствовать более тесной увязке таможенных процедур и практики во всем мире и предусматривает, что таможенные органы обязаны стремиться к тому, чтобы:

— добиваться транспарентности и предсказуемости для всех участников международной торговли;

— использовать механизмы управления рисками;

— сотрудничать с другими соответствующими органами и торговыми кругами;

— применять надлежащие международные стандарты.

Поэтому странам следует прилагать все возможные усилия для присоединения к этой Конвенции.

В Колумбусском заявлении министров по вопросу об эффективности торговли (опубликованном ЮНКТАД) и Международных руководящих принципах деятельности таможенных органов (опубликованных МТП) также содержатся рекомендации, направленные на дальнейшее упрощение и стандартизацию таможенной практики.

Применительно к осуществлению таможенных операций учреждениями, занимающимися предотгрузочной инспекцией, в **Рекомендации ЕЭК ООН № 27** определяется, что такая деятельность должна ограничиваться определенным периодом времени, в течение которого соответствующее правительство должно предпринять все возможные меры для того, чтобы его таможенная служба вновь приступила к выполнению своих обычных обязанностей.

В п. 3.4 рекомендована мера, которая определяет, что правительственным органам следует запрашивать минимальное количество данных и документов для целей контроля и по возмож-

ности использовать коммерческую информацию, а запрашивать данные, касающиеся импорта и экспорта, следует лишь один раз и обеспечивать возможность для их представления в одну инстанцию (концепция единого входа).

Ключевой является рекомендательная мера, предусматривающая возможность высвобождения товаров сразу же по их прибытии в пункт назначения, а для того, чтобы упростить очистку товаров, следует разрешить предварительную подачу документов (п. 3.6), а также мера по минимальному выборочному контролю на основе принципов управления рисками. Так, контрольные функции правительственных органов должны быть сведены к минимуму, необходимому для выполнения их главных задач, и должны осуществляться на выборочной основе с максимально возможным использованием методов управления рисками.

В соответствии с положениями **Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах**¹ (Женева, 21 октября 1982 г.) для облегчения международной перевозки грузов государствам-участникам следует сокращать требования в отношении соблюдения формальностей, видов и продолжительности контроля грузооборота, в том числе и путем национальной и международной координации процедур контроля и методов их применения². Конвенция допускает следующие виды контроля: таможенный; медико-санитарный; ветеринарный; фитосанитарный; соответствия техническим стандартам и контроль качества.

Участники Конвенции взяли на себя обязательства использовать в отношениях друг с другом и с компетентными международными органами документы, составленные в соответствии с образцом — формуляром ООН. Указанные документы могут быть изготовлены «...с использованием любого соответствующего технического процесса, при условии, что они отвечают официальным правилам в отношении их формы, аутентичности и заверения, а также при условии, что они легко читаемы и понятны» (ст. 9).

Согласно Приложению 1 в случае необходимости и при условии содействия облегчению международных перевозок грузов допускается проведение всех или отдельных видов контроля не на границе.

Компетентным службам следует принимать все надлежащие меры для того, чтобы проводить контроль по возможности одновременно или в возможно короткое время.

Конвенцией закрепляется возможность предоставления таможни компетентными службами в прямой форме полномочий проводить от их имени все или некоторые виды контроля, ответственность за проведение которых несут эти службы. В таком случае эти службы обеспечивают, чтобы таможням были переданы все необходимые средства.

Для упрощения внешнеторгового делопроизводства и сокращения связанных с этим расходов 14 июня 1983 г. в Брюсселе была подписана **Международная конвенция о согласованной системе описания и кодирования товаров**³. Конвенция создала гармонизированную товарную номенклатуру товаров для таможенных и статистических целей. Согласно ст. 3 Конвенции каждая договаривающаяся сторона обязуется, что ее таможенно-статистическая номенклатура будет приведена в соответствие с Гармонизированной системой. Обязуется использовать все товарные позиции и субпозиции указанной системы, а также относящиеся к ним цифровые коды без каких-либо дополнений или изменений; применять основные правила классификации для толкования; соблюдать порядок кодирования; осуществлять публикацию своих статистических данных по импорту и экспорту товаров в соответствии с шестизначным кодом.

¹ Россия присоединилась к Конвенции 28 января 1986 г.

² См.: ст. 2 названной Конвенции.

³ Данный документ вступил в силу с 1 января 1988 г. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 3 апреля 1996 № 372 для Российской Федерации данный документ вступил в силу с 1 января 1997 г. // Таможенные ведомости. 1996. № 8.

В 1972 г. для облегчения контейнерных перевозок в Женеве была подписана **Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров**, из положений которой следует, что контейнеры, отвечающие требованиям Конвенции, принимаются для перевозки под охраной таможенной печати¹.

23 июня 2005 г. руководители национальных таможенных администраций² приняли «Рамочные стандарты безопасности и облегчения мировой торговли». По мнению многих экспертов, этот новый инструмент знаменует собой начало принципиально нового подхода к методам работы и взаимодействия таможенных администраций и деловых кругов, который позволит получить значительные экономические, финансовые и социальные дивиденды. Данный инструмент предназначен для применения всеми государствами — членами ВТО вне зависимости от уровня их экономического развития, что и станет залогом использования положительных факторов глобализации. Одним из основополагающих принципов Рамочных стандартов является создание единого набора международных стандартов и достижение таким образом единообразия и предсказуемости. Это позволит также сократить многочисленные и сложные требования в отношении отчетности.

Рамочные стандарты WCO состоят из четырех основных элементов.

Во-первых, они предусматривают гармонизацию требований в отношении предварительного электронного уведомления о грузе при входящих, исходящих и транзитных отправлениях.

Во-вторых, все страны, присоединяющиеся к Рамочным стандартам, берут на себя обязательство последовательно подходить к вопросам управления рисками с целью решения вопросов безопасности.

В-третьих, Рамочные стандарты требуют, чтобы по обоснованному запросу принимающей страны, основанному на сопоставимой методике отслеживания рисков, таможенная администрация направляющей страны производила досмотр контейнеров и грузов повышенного риска при экспорте, желательно с использованием неинтрузивной аппаратуры обнаружения, такой как крупноформатные рентген-аппараты и детекторы радиации.

В-четвертых, в Рамочных стандартах определяются льготы, которые таможенные службы будут предоставлять компаниям, соблюдающим минимальные стандарты безопасности международной цепи поставок товаров и использующим эффективные методы работы.

Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН) в марте 1979 г. принял **Рекомендацию № 12 «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов»** (документ TRADE/WP.4/INF.61), в марте 1999 г. на совещании СЕФАКТ ООН были приняты поправки к Рекомендации.

Цель указанной Рекомендации заключается в упрощении, рационализации и унификации процедур и документов, используемых для подтверждения наличия договора морской перевозки.

Следует отметить, что с административной точки зрения, как в плане выполнения таможенных требований, так и в плане валютного контроля, оборотный коносамент и необоротная морская накладная в равной степени позволяют достичь желаемого результата: они обеспечивают идентификацию и контроль участников торговли, товаров и торговой операции.

С тех пор, как была разработана первоначальная Рекомендация № 12, в сфере автоматизированной передачи данных произошла настоящая революция, проявившаяся во все более широком использовании ЭОД (электронного обмена данными). В 1979 г. некоторые грузоотправители имели системы, спроектированные таким образом, чтобы использовать методы АОД для сокращения потока документации благодаря применению компьютеров и содействовать упрощению подготовки транспортных и других смежных документов. Однако в 1990-е гг. ЭОД превратилось в электронную передачу информации о торговых или административных операциях с одного компьютера на

¹ Приказ ГТК РФ (ред. от 26 декабря 2001 г.) «Об утверждении нормативных актов, относящихся к надлежащему оборудованию транспортных средств (контейнеров)» № 426 от 19 августа 1994 г.

² Членами ВТО и соответственно участниками его деятельности являются 166 таможенных администраций, на которые приходится 99 % мировой торговли.

другой с использованием согласованного стандарта для структурирования данных о сделке или данных сообщения. ЭОД отличается более высокой скоростью, эффективностью и точностью по сравнению с системами бумажной документации.

Крупнейшие судоходные компании разработали систему ЭДИШИП, которая позволяет экспортерам передавать в электронной форме информацию, касающуюся фрахтования, погрузочных инструкций, стоимости груза, характера операции, грузоотправителя/грузополучателя, условий сделки и других вопросов, за исключением выдачи соответствующего транспортного документа или составления эквивалентного ему электронного сообщения¹.

В рекомендации подчеркивается, что часть видов информации имеет важное значение также и для портов, независимо от того, один ли перевозчик дает указания, касающиеся выгрузки груза, или же несколько пользователей действуют одинаковым образом. Сегодня уже осуществляется электронный обмен такой информацией между перевозчиками и портами.

Отмечается также, что аналогичным образом таможенные власти, заинтересованные в получении подробной информации об операции, даже если она и не предоставляется непосредственно в традиционном транспортном документе в бумажной форме или «эквивалентном электронном сообщении», в настоящее время все чаще требуют, чтобы такая информация направлялась им в электронной форме. Информация о конкретной операции может быть затем передана другим учреждениям, которые могут проявлять интерес к товарам, например санитарным органам и портовым властям.

Рекомендация предлагает административным органам изучить возможность разработки законодательства, которое позволит заменить документ морской перевозки в бумажной форме эквивалентным электронным сообщением, призванного содействовать упрощению процедур торговли и повышению безопасности (п. 60, 61).

Решение проблем сложных таможенных процедур, чрезмерных требований к документации, отсутствия адекватных учреждений и инфраструктуры, обуславливающих большие задержки и препятствующих осуществлению международной и национальной торговли, возможно с помощью упрощения и согласования нормативных требований, процедур и документов для импорта, экспорта и транзита с международными конвенциями и стандартами, модернизации системы таможенной информации, укрепления сотрудничества между соседними странами на основе согласованных нормативных положений о торговле и создания совместных пограничных постов с учетом положений Международной конвенции ЕЭК о согласовании условий проведения контроля грузов на границе.

Список литературы

1. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г.: федеральный закон Рос. Федерации № 279-ФЗ от 3 ноября 2010 г. // СЗ РФ. — 2010. — № 45. — Ст. 5744.
2. Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах (Женева, 21 октября 1982 г.) // КонсультантПлюс. ВерсияПроф — [Электронный ресурс]. — [М., 2014].
3. Рекомендация № 12/Rev.1 Европейской экономической комиссии ООН «Меры по упрощению процедур, касающихся морских транспортных документов» (ECE/trade/190; trade/WP.4/INF.123) // КонсультантПлюс. ВерсияПроф — [Электронный ресурс]. — [М., 2014].
4. Рекомендация № 13 Европейской экономической комиссии ООН «Упрощение идентифицированных правовых проблем в процедурах импортной таможенной очистки» (TRADE/WP.4/INF.62; TD/B/FAL/INF.62) // КонсультантПлюс. ВерсияПроф — [Электронный ресурс]. — [М., 2014].

¹ См.: “EDISHIP — The Practical Solution”.

5. Рекомендация № 18 Европейской экономической комиссии ООН «Меры по упрощению процедур международной торговли» (ECE/TRADE/141/Rev.1) // КонсультантПлюс. ВерсияПроф — [Электронный ресурс]. — [М., 2014].

6. *Андреева Л. В.* Коммерческое (торговое) право: учебник / Л. В. Андреева. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: КНОРУС, 2012. — 328 с.

7. *Глазунова Н. А.* Новая философия таможенного контроля в соответствии с Киотской конвенцией / Н. А. Глазунова // Промышленник России. — 2006. — № 2.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Ю. И. Юдин, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Мурманский государственный технический университет»
udinui@rambler.ru

А. Б. Грабаровский, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Мурманский государственный технический университет»
graba38@yandex.ru

С. Н. Холичев, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Мурманский государственный технический университет»
kholichev.sergey@gmail.com

В. В. Дерябин, кандидат технических наук, доцент,
Архангельский филиал, ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

А. И. Бурмака, аспирант,
Одесская национальная морская академия (Украина)
davydov_mob@mail.ru

К. Л. Обертюр, аспирант,
Одесская национальная морская академия (Украина)

С. Н. Некрасов, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

К. И. Ефимов, ассистент,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Д. В. Трененков, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Л. Е. Егоров, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»
lev-egorov@mail.ru

М. А. Колегаев, кандидат технических наук, профессор, декан судомеханического факультета,
Одесская национальная морская академия (Украина)
Smf@onma.edu.ua

Д. И. Слободянюк, старший преподаватель,
Одесская национальная морская академия (Украина)
Ioan2012@ukr.net

А. А. Горюк, кандидат технических наук, доцент,
Одесская национальная морская академия (Украина)
Ioan2012@ukr.net

Е. П. Копцева, кандидат экономических наук, доцент,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

А. Н. Лазарев, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

А. Д. Гофман, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»
Lmp45@yandex.ru

А. Г. Ташевский, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет»
taarnold@yandex.ru

А. К. Наумова, начальник отдела,
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет»
ychotdel@zavod-vtuz.ru

В. М. Петров, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет речного и морского флота имени адмирала С. О. Макарова»
tribotex@narod.ru

С. Н. Безпальчук, инженер,
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет»
ua1aes@mail.ru

К. А. Васильев, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет»
krrrrrill@mail.ru

М. С. Горохов, аспирант,
ФГБОУ ВПО «Волжская государственная академия водного транспорта»

Б. Д. Кукаленко, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный политехнический университет»

С. Г. Чулкин, доктор технических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

К. О. Ломтева, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Э. Н. Береславский, доктор физико-математических наук, профессор,

ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»

Е. В. Пестерев, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации»

В. А. Стальмаков, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

А. А. Чертков, кандидат технических наук, доцент,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Д. А. Загrediнов, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Ю. Б. Михайлов, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Ю. Я. Зубарев, доктор технических наук, профессор,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Д. С. Ловяников, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

В. Н. Абрамова, кандидат экономических наук,

ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

М. В. Ботнарюк, кандидат экономических наук,

ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

А. В. Галин, кандидат технических наук, доцент кафедры управления транспортными системами,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Т. Е. Маликова, кандидат технических наук, доцент,

ФБОУ ВПО «Морской государственный университет имени адмирала Г. И. Невельского»

К. А. Аблязов, кандидат технических наук, доцент,

ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

Г. Л. Козенкова, доцент,

ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

Э. К. Аблязов, кандидат технических наук, старший преподаватель,

ФГБОУ ВПО «Государственный морской университет имени адмирала Ф. Ф. Ушакова»

А. А. Попов, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

А. Е. Богданов, кандидат технических наук, главный специалист,

ОАО «Системы управления»

bogdanov@oaosu.ru

А. А. Бырбыткин, аспирант,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Г. М. Курошева, доктор экономических наук, профессор,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Л. Н. Буянова, доктор экономических наук,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

О. А. Казьмина, кандидат экономических наук,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Е. С. Палкина, кандидат экономических наук,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

В. Н. Кузнецов, аспирант кафедры комплексного обеспечения информационной безопасности,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

В. О. Тырва, кандидат технических наук, доцент,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Я. Е. Бразовская, ст. преподаватель факультета морского права,

ФГБОУ ВПО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова»

Научное периодическое издание

Вестник государственного университета морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова

Выпуск 1 (23)

2014 год

Выпускающий редактор *Е. А. Монахова*
Дизайнер *С. В. Курбатов*
Технический редактор *М. Н. Евсюткина*
Набор *О. Ю. Собянина*
Корректор *О. В. Миняева*

Подписано в печать с оригинал-макета 26.02.14. Формат 60x90/8
Гарнитура Times New Roman. Усл. печ. л. 11,25. Тираж 500 экз. Заказ № 30

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова
198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

Отпечатано в типографии ФГБОУ ВПО «ГУМРФ имени адмирала С. О. Макарова»
198035, Санкт-Петербург, Межевой канал, 2