

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЛЕТЕНЬ №6

05.05.2014

Шановні панове!

Загальнополітичні події, нестабільність, кризові процеси в економіці та суспільстві, що тривалий час відбуваються в країні, не сприяють зростанню зовнішньоекономічного вантажообігу, та створенню достатніх фінансових ресурсів для формування виробничого, технічного чи інноваційного розвитку державних підприємств транспорту, суб'єктів господарської діяльності будь-яких форм власності, які працюють на території морських портів та інших учасників транспортно-експедиторської і загалом транспортної діяльності.

Саме в такі часи випробувань важливе значення мають виваженість, згуртованість, рішучість, невинна та послідовна колегіальна робота в умовах постійного подолання бюрократичних та корупційних механізмів, відтворення та дотримання законності в різних сферах господарської та соціальної діяльності, витребуваних суспільством, що мають на меті зростання благополуччя населення.

I.

15.04.2014 у м. Києві відбулося 13 засідання Міжвідомчої робочої та експертної групи (далі - МРГ) з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області (бажаючи мають можливість більш детально ознайомитись з матеріалами протоколу МРГ 13 РГ в розділах офіційного сайту проекту: www.singlewindow.org).

Під час засідання, крім поточних питань щодо стану виконання рішень МРГ з впровадження технології «Єдине вікно – локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці та портів Одеської області, за порядком денним опрацьовано, зокрема, створення Національної стратегії зі спрощення процедур міжнародної торгівлі і логістики в Україні та схвалено програму Четвертого міжнародного семінару ЄЕК ООН з питань спрощення процедур міжнародної торгівлі, запланованого для проведення в м. Одеса, з пропозиціями щодо участі в його роботі представників Міністерств та інших центральних органів виконавчої влади.

Відмітивши результати в цілому за період з 2012 року та позитивні аспекти триваючих стадій проекту «Єдине вікно – локальне рішення», учасниками засідання акцентовано увагу на нагальній потребі нового рівня роботи МРГ, що передбачає перехід від факультативного до функціонального характеру реалізації цього проекту на засадах національної стратегії спрощення процедур міжнародної торгівлі і логістики, з визначенням в посадових обов'язках працівників відповідних міністерств і відомств необхідних завдань, що забезпечують продуктивність та ефективність їх виконання.

На нинішній стадії реалізації проекту тривають дослідження та вирішення широкого кола складних процесів, що потребують гарантованої,

системної, цілеспрямованої, координованої діяльності різних державних інститутів та інших, взаємопов'язаних, переважно недержавних форм господарювання.

Рівень питань, нагальних для вирішення в міжнародній торгівлі та в галузі транспорту, зумовлює потребу упорядкування хаотичного нормативно-правового регулювання, організації та забезпечення стабільної аналітичної роботи, чіткого визначення базових засад для усунення причин, що викликають стримування та виникнення бар'єрів в діяльності суб'єктів господарювання, затвердження та контролю виконання стратегій, планів, комплексних заходів, що реально забезпечать покроковий системний розвиток інтеграційних процесів в сфері електронного інформаційного обміну і документообігу, міжвідомчої взаємодії, спрямованих на ефективний результат державно-приватного співробітництва в нинішніх умовах, коли залишаються певні чисельні ризики чи державно-приватного партнерства, що має на меті їх суттєве зменшення, із застосуванням потужного, самоокупного механізму, сприятливого для розширення і отримання практичних результатів при використанні спрощень в міжнародній торгівлі та транспорті.

Для Четвертого міжнародного семінару з питань спрощення процедур торгівлі та «єдиного вікна», що організовується Європейською Економічною Комісією Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) спільно з Урядом України за підтримки Українського національного комітету Міжнародної Торгової Палати (ICC Ukraine) та Асоціації транспортно-експедиторських і логістичних організацій України «Укрзовніштранс», заплановано роботу з цих та інших питань, пов'язаних з реалізацією принципів «єдиного вікна» в Україні, із урахуванням досвіду експлуатації та імплементації Системи портового співтовариства (інформаційної системи портового співтовариства - ІСПС) в портах Одеської області, міжвідомчого та регіонального співробітництва в процесі впровадження «єдиного вікна» в Україні, Сінгапурі і країнах АСЕАН, нового рівня роботи МРГ.

Більш детально за напрямками створення умов сітьових систем міжорганізаційного обміну торговою інформацією та варіантами їх реалізації, програмою Четвертого міжнародного семінару ЄЕК ООН, довідкою щодо реалізації проекту «Єдине вікно - локальне рішення» в зоні діяльності Південної митниці і портів Одеської області та реєстром виконання рішень 12 засідання, зацікавлені в роботі МРГ особи мають можливість ознайомитись за додатками №№ 3, 4, 7, 8, 9, 10 до матеріалів протоколу МРГ 13 РГ, публічно висвітлених в розділах офіційного сайту проекту: www.singlewindow.org.

22 квітня 2014 року в Міністерстві інфраструктури України відбулася конференція з нагоди закриття проекту Twinning «Розвиток і координація мультимодальних і логістичних процесів в Україні».

В конференції взяли участь заступник Міністра інфраструктури – керівник апарату Володимир Корнієнко, директор Департаменту координації політики розвитку інфраструктури і туризму Микола Снітко, Надзвичайний і Повноважний посол Франції в Україні Ален Ремі, керівники та радники

проекту, представники профільних Міністерств, Представництва ЄС в Україні, Національного агентства України з питань державної служби, проектів міжнародної технічної допомоги, провідних транспортних університетів, підприємств транспортної галузі тощо.

Володимир Корнієнко зауважив, що в рамках реалізації цього проекту була проведена масштабна робота, яка фактично стала черговим важливим кроком до подальшого розвитку транспортної системи України.

Під час конференції учасники обговорили питання, пов'язані з глобальною оцінкою проектів Twinning в Україні, досвід реалізації таких проектів, напрямками продовження співпраці України та Європейського Союзу, можливості розвитку співробітництва України та Франції, а також особливості діяльності в рамках проекту Twinning «Розвиток і координація мультимодального транспорту і логістичних процесів в Україні» та основні результати проведеної роботи.

Нагадаємо, проект Twinning «Розвиток і координація мультимодального транспорту і логістичних процесів в Україні», покликаний сприяти адаптації транспортної системи України до європейських стандартів, стартував у серпні 2012 року та завершується на початку травня 2014 року. Це 29 проект Twinning, успішно реалізований в Україні.

Під час цієї конференції учасникам було представлено Спеціальну програму розвитку мультимодального транспорту та логістики.

Одним з пунктів цієї програми (Генералізація системи Єдиного вікна) передбачено продовжити розвиток «єдиного вікна», розпочатого в Одесі, яке має виконуватися у довгостроковій перспективі після завершення комп'ютеризації транзиту. Довгостроковим рішенням встановлено розповсюдження системи «єдиного вікна» в Україні.

29 квітня поточного року Інститут економічних досліджень та політичних консультацій у партнерстві з Міністерством економічного розвитку і торгівлі та Торгово-промисловою палатою України провів конференцію на тему: **«СПРОЩЕННЯ ПРОЦЕДУР МІЖНАРОДНОЇ ТОРГІВЛІ: СВІТОВА ПРАКТИКА ТА УКРАЇНА»**. У роботі конференції взяли участь представники підприємництва, ділових асоціацій та влади України, а також іноземні гості.

На конференції були представлені наступні доповіді:

- Торговельна політика сьогодні: основні тенденції;
- Стратегічні підходи до спрощення процедур торгівлі;
- Підвищення конкурентоспроможності експорту малого та середнього бізнесу завдяки реалізації Угоди про спрощення процедур торгівлі;
- Полегшення перевезень для руху «без кордонів» в регіоні ЄЕК ООН;
- Завдання митних адміністрацій щодо розвитку процедур спрощення торгівлі. Новини після Балійської конференції;
- Автономні торговельні преференції ЄС;
- Негативні та позитивні моменти співпраці українського бізнесу з ЄС;
- Обмін інформацією як захід спрощення процедур торгівлі;
- Особливості застосування механізму спрощення торгівлі в Україні;

Практичні аспекти спрощення процедур міжнародної торгівлі і логістики в Україні: застосування принципу «єдине вікно».

Цей захід здійснений в рамках проекту «Торговельна політика і практика в Україні», який реалізується за фінансової підтримки Уряду Швеції.

У доповіді щодо практичних аспектів застосування механізму «єдиного вікна» на базі Одеського морського порту були зазначені позитивні результати реалізації пілотного проекту «Єдине вікно – локальне рішення».

Зокрема, реалізований механізм обміну електронними документами і документами в електронному вигляді, завіреними електронним цифровим підписом між вантажовласниками (уповноваженими ними особами) та контролюючими органами в частині фіксування факту подання заяви про намір відвантажити товар з морського порту, призначення митницею відповідних форм митного контролю щодо цих товарів, а також забезпечений електронний контроль щодо санкціонованого державними контролюючими органами (митною та прикордонною службами) вивезення товарів за межі пункту пропуску і порту. На цьому першому етапі зазначені операції проводяться у відношенні товарів у контейнерах, які прибули в Україну морем та ввозяться автомобільним та залізничним транспортом внутрішнім і прохідним транзитом, а також оформлених у відповідний митний режим на території пункту пропуску.

Учасники конференції дали позитивну оцінку досягнутим результатам, які мають на меті охопити та автоматизувати всі технологічні процеси, які мають місце у портах, аеропортах, залізничних та автомобільних пунктах пропуску і, як наслідок, призвести до значного скорочення контрольних процедур і спрощення транскордонного переміщення товарів.

Більш детально з матеріалами конференції можна ознайомитися за електронною адресою: www.ier.com.ua/ua/institute/news/?pid=4422

II.

Зосереджуючи увагу на поточних питаннях, слід зазначити, що слухні пропозиції, сформовані за підсумками публічних обговорень на спільних робочих нарадах та зустрічах, відтворюються в практичних напрацюваннях удосконалення модулів ІСПС, впроваджених в постійну експлуатацію.

На підставі рішень спільної наради, проведеної 11.03.2014 ДП «АМПУ» за участі представників Адміністрації Одеського морського порту, Південної митниці Міндоходів, експедиторських організацій, Асоціації контейнерних ліній України, Асоціації «Укрзовніштранс», Асоціації міжнародних експедиторів України, АсМАП, Центру обробки даних ТОВ «ППЛ 33-35», завдяки організаційним заходам, вжитим Південною митницею Міндоходів, ДП «АМПУ», кількість першочергово оформлених товарів відносно загальної кількості поданих до оформлення відомостей про товари у контейнерах, знизилася до 6% (у середньому). в той час, як у на початку лютого ця цифра складала до 79%.

Щодо стану справ участі суб'єктів господарювання та державних контролюючих органів у роботі портового співтовариства, надаємо інформацію щодо Угод про інформаційне співробітництво, укладених з ДП «АМПУ» і Договорів з Центром обробки даних.

**Угоди про інформаційне співробітництво з ДП «АМПУ»
(станом на 05.05.2014)**

Сторона Угоди	Кількість
<i>Державні контролюючі органи, які здійснюють свої повноваження у пунктах пропуску</i>	5
<i>Морські агенти</i>	9
<i>Автомобільні перевізники</i>	8
<i>Експедитори</i>	423 (в тому числі 7 без доступу до ІСПС)
<i>Всього</i>	445

**Договори про надання доступу до ІСПС та договори про надання послуг з технічної підтримки та обслуговування, укладені з Центром обробки даних
(станом на 05.05.2014)**

Сторона Договору	Кількість
<i>Державні контролюючі органи, які здійснюють свої повноваження у пунктах пропуску</i>	5
<i>Морські агенти</i>	5
<i>Автомобільні перевізники</i>	8
<i>Експедитори</i>	391
<i>Всього</i>	409

Будь-які зауваження уважно опрацьовуються та вивчаються експертними групами на рівні МРГ та безпосередніх виконавців проекту, у тому числі в сфері нормативно-правового супроводження і міжвідомчої взаємодії.

Залежно від стану досліджень, тестової апробації із застосуванням ІСПС і готовності до використання нових елементів державними органами у взаємодії із учасниками транспортного процесу, система в цілому розширює можливості застосування інструментів спрощень в міжнародній торгівлі та зміцнює свої потужності в досягненні позитивних результатів надання транспортно-експедиторських послуг при так званих не прямих, змішаних перевезеннях, з ланцюгом взаємопов'язаних процесів технологічного забезпечення під час обробки зовнішньоекономічних вантажів в портах, контролю з боку державних органів при вивезенні за межі території пункту пропуску, отримання дозволу на транспортування митною територією України та розпорядження товарами відповідно до митних режимів, регламентованих нормативно-правовими актами з цих питань.

За досвідом Одеського порту, перед впровадженням того чи іншого модулю ІСПС в інших портах, проводиться тестування, аналіз ділових процесів, їх оптимізація, і тільки після цього модуль вводиться в промислову експлуатацію шляхом видання відповідного наказу ДП «АМПУ».

Для забезпечення системної та ефективної роботи за стратегією розвитку діяльності морських портів, 07.04.2014 Міністерством інфраструктури затверджений План подальшого впровадження ІСПС в морських портах України на 2014-2015 роки, яким передбачено охоплення процесів оформлення в електронному вигляді товарів у контейнерах, які переміщуються через пункти пропуску в Одеському та Іллічівському портах в усіх напрямках, а також введення в промислову експлуатацію модулю «вільна практика» в морському порту «Южний».

Нині, ДП «АМПУ» опрацьовуються технологічні схеми оформлення експортних товарів у контейнерах та ввезення в Україну порожніх контейнерів, які переміщуються через Одеський морський порт. Після їх тестової експлуатації із паралельним застосуванням електронних та паперових документів, планується застосування електронного документообігу при здійсненні зазначених операцій та, із урахуванням отриманого досвіду, розповсюдження позитивних напрацювань для використання в інших морських портах України.

Адміністрацією портів, Центром обробки даних, експертними групами МРГ провадяться дослідження ділових процесів із застосуванням ІСПС розпочатих при експорті, супроводження плану заходів з включення в інформаційну систему «Укрзалізниця», а також інтеграційних процесів обміну даними з Програмно- інформаційним комплексом митниці «Інспектор-2006», доступних для перегляду користувачами за інтерфейсами попереднього інформування морськими агентами, продовжується поточне вивчення результативності функціонування діючих модулів публічного спостереження управління чергою, першочергових оформлень, технічних можливостей для спрощень у користуванні електронною формою наряду та іншими документами, що застосовуються для обробки вантажів та транспорту портами.

Наказом ДП «АМПУ» від 06.03.2014 № 31, з 12.03.2014 впроваджено використання модулю «вільної практики» в морському порту «Южний» в тестовому режимі застосування електронних та паперових документів. За період експлуатації тестового режиму було подано 12 заявок від морських агентів на застосування «вільної практики», з них державними органами задоволено 6, відмовлено 3, відправлено на доопрацювання - 2 заявки. По 1 судну закордонного плавання одержано погодження санітарної та екологічної служб, інші органи не брали участь в обміні інформацією. Причинами відмови були зауваження санітарної та прикордонної служб до поданих морськими агентами документів, а також виявлення факту заходів суден до портів, небезпечних у санітарно-епідеміологічному напрямку.

Складність контрольних процедур при опрацюванні заявок на «вільну практику», що відображаються на ускладненнях для впровадження відповідного модулю ІСПС в порту Южному, Одеському та Іллічівському портах, виявляє прогалини та суперечності нормативно-правових актів, які регламентують процеси переміщення вантажів через державний кордон, а також проблемні питання щодо взаємодії окремих підрозділів контролюючих

органів, які у деяких випадках не дотримуються послідовності здійснення контрольних функцій, що, як наслідок, потребує додаткових зусиль та витрат вантажовласників на дублюючі операції з товарами.

В процесі досліджень проблемних питань та технологічних процесів, їх часткове вирішення передбачається Технологічною схемою пропуску осіб, транспортних засобів та вантажів в пункті пропуску через державний кордон України для міжнародного морського вантажного сполучення «Морський торговельний порт «Южний», підготовленої Одеським прикордонним загonom, яка очікується для реєстрації в Головному управлінні Міністерства юстиції в Одеській області, а також підготовкою відповідного тимчасового порядку, який має бути погоджений з представниками державних контролюючих органів. Проте таких заходів, на місцевому рівні, для практичного постійного застосування «вільної практики», не є достатнім, що відповідно стримує ефективність використання відповідного модулю ІСПС.

Ще один перспективний крок, що досліджується експертними групами у забезпеченні поширення напрацювань, одержаних у ході проекту «Єдине вікно - локальне рішення», це опрацювання відповідними міністерствами та відомствами, що входять до складу МРГ пропозицій щодо подальшої реалізації статті 319 Митного кодексу України, розміщення в ІСПС відомостей про видачу державними органами документів, передбачених пунктом 4 Порядку здійснення попереднього документального контролю в пунктах пропуску через державний кордон України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 05.10.2010 № 1030, а також щодо внесення відомостей про результати державного контролю до ІСПС.

На теперішній час Інструкція про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними, затверджена наказом Держмитслужби України від 08.10.2004 № 678 (із змінами та доповненнями), є чинною, проте в окремих положеннях не відповідає сучасним нормативно-правовим актам, в тому числі Митному кодексу України, Типовій технологічній схемі пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451, зокрема, в частині, що стосується застосування електронного документообігу під час здійснення контрольних операцій.

Інструкцією передбачено порядок надання перевізником (морським агентом) попередньої інформації митниці до прибуття товарів в порт призначення з метою визначення ризиків та інформування одержувача про форми контролю, які мають бути застосовані після надходження товарів в Україну.

Практично, цей механізм нині не працює в повному обсязі та не дає можливості однозначно ідентифікувати товари, відправника, одержувача, тощо, у зв'язку із неактуалізованим переліком інформації, обумовленого Інструкцією та відсутністю чіткого узгодження за обсягом конкретних правових норм, що

регулюють відносини, пов'язані з електронним документообігом, які визначають застосування інформаційних, телекомунікаційних та інформаційно-телекомунікаційних систем і засобів їх забезпечення, що можуть використовуватись суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності згідно ст.34 гл.5 Митного кодексу України, а також шляхом реалізації статей 33, п.5 ст. 210, ст.ст.257, 319, 335, 363, п.7 розділу XXI Прикінцевих та перехідних положень цього Кодексу. Чинна Інструкція не забезпечує можливості здійснення розширеного інформаційного обміну між всіма членам портового співтовариства. Попередню інформацію отримують різні учасники портового співтовариства у різному об'ємі. Таке становище не надає можливості здійснення якісного аналізу ризиків, планування робіт та змушує морських агентів надавати одну й ту саму інформацію декілька разів.

Фактично, наявність повної та достовірної попередньої інформації, завчасно наданої митниці перевізником (морським агентом), дозволить провести ретельний аналіз ризиків щодо товарів, які плануються до ввезення, а одержувач отримає можливість задекларувати товар без затримок, викликаних необхідністю проведення додаткових заходів контролю в порту призначення. Крім того, така інформація має бути доступною іншим контролюючим органам, поряд з митницею. Це зумовлено необхідністю проведення аналізу факторів ризику, пов'язаних з можливими карантинними, екологічними заходами, вичерпний перелік яких наявний у відповідних органів виконавчої влади та відсутній у митниці до прибуття товарів на територію України.

Нині підготовлений проект Порядку виконання митних формальностей при здійсненні митного контролю та митного оформлення водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, що знаходиться після доопрацювання на узгодженні в Департаменті митної справи Міндоходів, має на меті усунути недоліки, що містяться в інструкції, затвердженій наказом Держмитслужби від 17.09.2004 № 678 та надати можливість практичного застосування визначального інструктивного технологічного документу, що встановлює послідовність дій посадових осіб митниці під час проведення контрольних операцій з товарами і транспортними засобами, з впровадженням електронного документообігу в портах та застосуванням ІСПС.

Враховуючи складну, багатогалузеву юридичну природу регулювання діяльності державних органів, підприємств транспорту, суб'єктів господарювання в морських портах, випадки, коли існує «прогалина в праві», тобто відсутність юридичного врегулювання конкретних суспільних відносин у тому випадку, коли таке врегулювання необхідно, неприпустимі. Така ситуація призводить не тільки до спорів у сфері суспільних відносин, не врегульованих нормами права, однаково які необхідно вирішувати, включаючи й судовий розгляд, що створює умови для бюрократичної тяганини, корупційної діяльності та інших негативних явищ та не є сприятливим для господарювання (рішення, прийняті на підставі аналогії права або аналогії закону, не можуть

відігравати роль загальної норми права, яка застосовується для всіх, такі рішення стосуються винятково даного конкретного випадку).

Оперативне рішення спірних питань в судових інстанціях або шляхом отримання роз'яснень компетентних органів влади, із застосуванням аналогії закону і аналогії права за теоретичними принципами зафіксованих тепер і на законодавчому рівні у ст. 8 Цивільного кодексу України, з використанням аналогії закону (застосування для регулювання даних відносин закону, що регулює аналогічні відносини, та аналогії права (вирішення конкретних питань, з використанням при цьому загальних ідей і принципів права, коли відсутні акти, що регулюють як конкретні відносини, так і аналогічні їм), також обумовлено як об'єктивними обставинами тривалості та фінансових втрат, так і такими, що викликають корупційні прояви та дії учасників відносин.

Крім аналогій закону і права, прогалини в праві у галузі транспорту нині усуваються ще одним способом - постійним застосуванням того чи іншого припису із суміжної галузі права, що регулює подібні відносини. У зв'язку з цим характерними є норми Цивільного й Господарського кодексів. Так, зокрема, Господарським кодексом регулюється порядок укладення агентських договорів, а новим Цивільним кодексом - договорів доручення. За своєю правовою природою ці договори є ідентичними. Законодавець допускає, що розділ, який регулює порядок укладення агентських договорів, може не охоплювати абсолютно всі сторони цього питання. Тому п.2 ст. 305 Господарського кодексу передбачає, що «у частині, не врегульованій нормативно-правовими актами, зазначеними в цій статті, до агентських відносин можуть застосовуватися відповідні положення Цивільного кодексу України, яким регулюються відносини доручення». З огляду на це, суб'єкти господарювання в морському порту можуть постійно застосовувати норми Цивільного кодексу, якщо в Господарському кодексі відсутні необхідні норми для регулювання агентських відносин. Проте усунення прогалин таким способом створює передумови для нерівної конкурентоспроможності суб'єктів господарювання, порушень законодавства, корупційних явищ.

Як вихід із таких ситуацій є єдиний раціональний варіант, який полягає в прийнятті компетентним органом необхідного правового акта, що регулював би питання відносин, що на часі потребує нормативно - правового упорядкування. Однак цей процес, як правило є тривалим і складним. Тому саме в прискоренні такого процесу, за активної участі в консультаціях та обговореннях проектів із зацікавленими добросовісними особами ділової спільноти на засадах взаємодії з експертами та фахівцями відповідних компетентних державних органів влади, можна очікувати дієвості та ефективності від затвердження законодавчого, відомчого чи міжвідомчого нормативно - правового акта.

Зважаючи на викладене вище, доводимо до відома портового співтовариства та всіх зацікавлених суб'єктів господарювання «Перелік нормативних актів, до яких необхідно внести зміни або які потребують розробки», наведений у додатку № 5 до протоколу МРГ 13 РГ та запрошуємо шановних Користувачів ІСПС до співробітництва та обміну конструктивними

пропозиціями за переліком рішень п.1 порядку денного засідання, що містяться в протоколі МРГ 13 РГ і будемо вдячні за їх письмове нормативно - правове обґрунтування, з наданням інформації на електронну скриньку: support@ppl33-35.com. для дослідження можливості їх подальшого супроводження на відповідному рівні, імплементації законодавства, застосування в ІСПС.

Маючи нагоду, додатково повідомляємо, що підрозділ укладення договорів ТОВ «ППЛ 33-35», який раніше знаходився за адресою: м. Одеса, вул. Велика Арнаутська, 15 (офіс АТ «ПЛАСКЕ»), з **01.05.2014 розташований за адресою: м. Одеса, Митна площа, 1А, бізнес-центр «МАРІН ПЛАЗА», 3-й поверх, офіс № 302.**

З усіх питань, пов'язаних із оформленням договірних документів, взаєморозрахунків за договорами, отриманням прав доступу в ІСПС, оформленням актів надання послуг, податкових накладних, просимо звертатися за вказаною адресою.

Тел. (048) 7-376-376; www.ppl33-35.com; e-mail: info@ppl33-35.com; A.Shevchuk@ppl33-35.com.

На завершення, дозвольте побажати мужності, мудрості та терпимості, стабільності та працеспроможності, успіхів та особистого благополуччя!

Додаток: Перелік нормативних актів, до яких необхідно внести зміни або які потребують розробки:

З найкращими побажаннями,

заступник генерального директора ТОВ «ППЛ 33-35»

О.В.Орлов

**Перелік нормативних актів
до яких необхідно внести зміни або які потребують розробки:**

1. Тема: Комплексне реформування процедур міжнародної торгівлі в Україні.

Суть проблеми: На даний час, процедури, що застосовуються в Україні при здійсненні міжнародної торгівлі не відповідають Світовим та Європейським стандартам та принципам міжнародної торгівлі в цілому. Наразі, залучення до процесу великої кількості контролюючих органів та відомств призводить до дублювання їх функцій та як результат спричиняє до суттєвих часових затримок при здійсненні необхідних формальностей та необґрунтованого використання великого обсягу паперових примірників, що становить далеко не повний перелік існуючих проблем.

Шляхи вирішення: Затвердження та встановлення контролю з боку Уряду України за виконанням Національної стратегії щодо спрощення процедур міжнародної торгівлі на території України (далі – Стратегія), запропонованої регіональним радником з питань торгівлі ЄЕК ООН – Маріо Апостоловим. Метою цього документу є спрощення процедур міжнародної торгівлі – прискорення та здешевлення процесу проходження формальностей. Водночас, Стратегією передбачено підвищення безпеки вантажів та створення комфортних умов для здійснення зовнішньоекономічної діяльності суб'єктами господарювання.

Враховуючи поставлені цілі, цей документ має стати базовим для подальшої розробки та імплементації українського законодавства до Європейських норм та стандартів, рух у напрямку яких обрала Україна.

2. Тема: Спрощення та гармонізація митних процедур, підвищення ефективності інформаційної взаємодії між учасниками портового співтовариства.

Суть проблеми: Існуюча Інструкція про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними (наказ Держмитслужби від 17.09.2004 №678) не забезпечує можливості здійснення розширеного інформаційного обміну між всіма членам портового співтовариства. Попередню інформацію отримують різні учасники портового співтовариства у різному об'ємі. Таке становище не надає можливості здійснення якісного аналізу ризиків, планування робіт та змушує морського агента надавати одну й ту саму інформацію декілька разів.

Шляхи вирішення: Затвердження Міністерством доходів України погодженого з ДП «АМПУ нового Порядку, завдяки якому учасники портового співтовариства отримають змогу користуватися попередньою інформацією (в тому числі за допомогою ІСПС).

3. Тема: Застосування на території порту вантажних перевізних документів, які враховують специфіку кожного порту та базуються на типових формах вантажних перевізних документів, встановлених наказом Міністерства інфраструктури України.

Суть проблеми: Правила оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.12.2004 №1098 встановлюють жорсткий порядок оформлення паперових вантажних перевізних документів за встановленими формами. Застосування інших форм бланків вантажних перевізних документів, не передбачених цими Правилами, не допускається. На даний час, багатьма морськими портами використовуються форми документів, інформація в яких враховує специфіку роботи даного порту.

Шляхи вирішення: Враховуючи, що впровадження інформаційної системи портового співробітництва відбувається із збереженням резервної схеми оформлення товарів із використанням документів у паперовому вигляді, доцільно внесення змін до наказу Мініфраструктури України від 13.12.2004 №1098, якими мають бути встановлені типові (уніфіковані) форми документів, які будуть використовуватися на території всіх морських портів України. При цьому, зазначеним наказом надати повноваження ДП «АМПУ», на базі

таких типових (уніфікованих) форм документів, розробляти та використовувати форми документів із врахуванням специфіки роботи кожного морського порту.

4. Тема: Надання оригіналів міжнародних ветеринарних сертифікатів на момент процедури вивантаження товарів з борту судна

Суть проблеми: Оригінал міжнародного ветеринарного сертифікату направляється вантажотримувачу поштою та не завжди прибуває на момент прибуття судна.

Через це співробітники Державної ветеринарної та фітосанітарної служби забороняють розвантаження судна посилаючись на пункт 2 ч. 1 ст. 85 Закону України «Про ветеринарну медицину», яким встановлено, що вантажі з товарами, що ввозяться на територію України, повинні супроводжуватися оригіналами міжнародних ветеринарних сертифікатів, підписаних державним інспектором ветеринарної медицини країни походження, як це передбачається відповідними ветеринарно-санітарними заходами.

Такі вимоги призводять до суттєвої затримки суден та додаткових безпідставних витрат з боку перевізників, операторів терміналів та адміністрації порту.

Шляхи вирішення: Після детального опрацювання даного питання спеціалістами портового співтовариства звертаємо увагу на те, що згідно до п.2 ст. 210 Митного Кодексу України: *«Товари, вивантажені з судна в зону митного контролю на території морського, річкового порту, для митних цілей вважаються такими, що перебувають на складі тимчасового зберігання.»*

Згідно до п.2 ст. 206 Митного Кодексу України: *«Товари, розміщені на складах тимчасового зберігання, розташованих поза межами пунктів пропуску через державний кордон України на територіях аеропортів, морських та/або річкових портів, до їх випуску із складу вважаються такими, що не пропущені на митну територію України.»*

Таким чином, на наше глибоке переконання, оригінали міжнародних ветеринарних сертифікатів мають надаватися представникам ветеринарної та фітосанітарної служби на момент оформлення товарів для вивезення їх з території складів тимчасового зберігання та пункту пропуску через державний кордон, а не на момент процедури їх вивантаження з борту судна в зону митного контролю.

Враховуючи вищевикладене, з метою врегулювання процедури вивантаження товарів з борту вважаємо за доцільне надіслати листа з роз'ясненнями територіальним органам Державної ветеринарної та фітосанітарної служби щодо обов'язкового використання оригіналів міжнародних ветеринарних сертифікатів лише на момент оформлення випуску товарів з території пункту пропуску через державний кордон.

5. Тема: Спрощення процедур при переміщенні судна в межах одного митного органу (між різними портами) без здійснення митних формальностей пов'язаних з цим.

Суть проблеми: Запровадження митних процедур контролю за переміщенням суден (контейнеровозів) між морськими портами України (Одеси, Іллічівська та порту «Южний»).

Шляхи вирішення: З метою сприяння розвитку контейнерних перевезень через порти Одеського регіону (98% від загального обсягу контейнерних перевезень), зменшення часу витраченого на знаходження судна в морському порту на час роботи комісії, пропонується застосувати механізм передбачений п.8 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451: *«митний контроль суден закордонного плавання, що плавають під іноземним прапором, може здійснюватися документально за умови постійного перебування суден під контролем митного органу в зонах митного контролю пунктів пропуску (пунктів контролю)»*, а саме без застосування до судна вимог передбачених п.2.3

Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними, затвердженої наказом Держмитслужби від 17.09.2004 №678.

6. Тема: Необхідність встановлення вичерпного переліку підстав для застосування посадовими особами Міністерства доходів і зборів України форми митного контролю «догляд» та процедури зважування товарів, під час здійснення оформлення товарів у морському пункті пропуску.

Суть проблеми: На даний час, посадові особи Міністерства доходів і зборів України при оформленні товарів та транспортних засобів у морських пунктах пропуску через державний кордон не мають чіткої і прозорої системи призначення інтрузивних форм контролю. Це призводить до безпідставних перевірок, суттєвих затримок при оформленні товарів та невиправданих витрат транспортників.

Шляхи вирішення:

1. Погодити з Міндоходів України вичерпного переліку підстав для проведення митного огляду та зважування та встановлення відповідальних за сплату послуг із зважування та митного догляду.

2. Визначити механізм відшкодування послуг за зважування та огляд у разі безпідставного застосування зазначених форм.

3. Направити листа Міндоходів України до територіальних органів доходів і зборів з інформуванням про необхідність дотримання зазначених.

4. Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» включити до інформаційної системи портового співтовариства вичерпний перелік підстав для проведення митного огляду та зважування товарів, погоджений Міндоходів.

5. Міністерству доходів і зборів України, Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» організувати прийом - передачу в автоматичному режимі інформації між ЄАІС Міндоходів та Інформаційною системою портового співтовариства інформації про необхідність проведення оглядів та зважування товарів, що переміщуються в контейнерах через пункти пропуску у морському сполученні за результатами застосування системи аналізу ризиків.

6. Державному підприємству «Адміністрація морських портів України» забезпечити можливість отримання експедитором з інформаційної системи портового співтовариства інформації про прийняті рішення щодо проведення митного огляду, зважування та документальних підстав за якими були прийняті такі рішення.

7. Тема: Скидання ізольованого баласту.

Суть проблеми: На даний час питання скиду ізольованого баласту врегульовано діючими законодавчими актами України без врахування міжнародних норм, зокрема Конвенції Марпол 73/78 та Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Положення цих конвенцій нехтуються внаслідок прийняття суперечливих нормативних актів, зокрема наказів Міністерства екології та природних ресурсів. У зв'язку з чим, виникають колізії між міжнародними нормами та внутрішнім законодавством України.

Зокрема, на рівні Положення про екологічні інспекції, затвердженого наказом Міністерства екології та природних ресурсів від 04.11.2011 № 429 закріплене право екологічної інспекції здійснювати відбір проб та проводити інструментально-лабораторні дослідження «....., в тому числі ізольованого баласту», тобто дозволяється здійснювати

хімічний аналіз зразків та контролювати скид ізольованого баласту, що протирічить Конвенції Марпол 73/78.

Положенням про екологічний контроль в пунктах пропуску через державний кордон та в зоні діяльності митниць, затвердженого наказом Міністерства охорони навколишнього середовища від 08.09.1999 № 204, передбачена необхідність оформлення «суднової екологічної декларації» наявність якої не передбачена Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року.

Шляхи вирішення: Внести зміни до та доповнити ст. 67 «Водного кодексу України» абзацом 5 такого змісту: «Скидання ізольованого водяного баласту в територіальному морі та внутрішніх морських водах України з торговельних суден дозволяється без обмежень у разі, якщо цей водяний баласт прийнято судном у Чорному чи Азовському морі, або замінено з урахуванням вимог міжнародних договорів України до входу судна в територіальне море України, або оброблено в судновій чи береговій установці, конструкція й ефективність роботи якої відповідають вимогам міжнародних договорів України».

8. Тема: Повернення (встановлення) норм, які були визначені наказом Держмитслужби України від 01.10.2010 № 1127 «Про прискорення митних процедур в міжнародних пунктах пропуску через державний кордон України для морського (річкового) і поромного сполучення, які розташовані в зоні діяльності Південної митниці».

Суть проблеми: Вказаним наказом було визначено, що проведення митного огляду товарів, які пред'являються до митного контролю під час переміщення через митний кордон України у контейнерах при перевезеннях у непрямому міжнародному сполученні із використанням водних та автомобільних (залізничних) транспортних засобів перевізників, з перевантаженням на території пунктів пропуску для морського (річкового) і поромного сполучення не повинно перевищувати дві години з моменту пред'явлення товарів для такого огляду, крім випадків, передбачених законодавством.

У разі відсутності результативності проведення митних оглядів, рішення про їх проведення розглядається як такі, що прийняті безпідставно посадовою особою митного органу, яка недбало ставиться до виконання своїх службових обов'язків.

Нажаль, наказ Держмитслужби України було скасовано розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.02.2012 № 103-р, в зв'язку з порушенням вимог законодавства про державну реєстрацію нормативно-правових актів.

Шляхи вирішення: Надати доручення Міністерству доходів і зборів України стосовно приведення у відповідність до чинного законодавства заходів, передбачених наказом Держмитслужби України від 01.10.2010 № 1127 «Про прискорення митних процедур в міжнародних пунктах пропуску через державний кордон України для морського (річкового) і поромного сполучення, які розташовані в зоні діяльності Південної митниці» та розповсюдження цих заходів на всі митні органи, у яких здійснюється пропуск товарів, що переміщуються в контейнерах.