

УДК 338.242.2

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ МОРСКОГО ТРАНСПОРТА И ЕЁ ПРИМЕНЕНИЕ

Антонович К.А., Куроптев Н.Б.

Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал Российской таможенной академии

INTERNATIONAL PRACTICE OF PROVIDING ADVANCE CARGO INFORMATION FOR MARITIME TRANSPORT AND ITS APPLICATION

Antonovich K.A., Kuroptev N.B.

St. Petersburg named after V.B. Bobkova branch of the Russian Customs Academy

Аннотация

В статье рассмотрены основные аспекты функционирования технологии предварительного информирования в отношении товаров, перемещающихся морским транспортом в зарубежных странах.

Ключевые слова: предварительная информация, технология предварительного информирования на морском транспорте, таможенные органы, таможенные операции.

Abstract

The article deals with the main aspects of the functioning of the technology of advance cargo information in relation to goods moving by sea in foreign countries.

Keywords: advance cargo information, the technology of advance cargo information on sea transport, customs authorities, customs operations.

Для обеспечения повышенной безопасности таможенные органы различных стран должны усилить контроль на границе посредством получения предварительной информации о грузах, перемещающихся на морском транспорте. Таможенное законодательство зарубежных стран претерпело достаточно изменений за последнее двадцатилетие. Под влиянием террористических атак 11 сентября 2001 года в США ВТамО начала разработку Рамочных стандартов безопасности, которые в дальнейшем были приняты во внимание рядом государств. По сравнению с зарубежными странами система предварительного информирования в России является относительно новой технологией [2]. Известно, что многие страны начали внедрение данной системы с 2001 года как в отношении морского транспорта, так и для других видов. Требования предъявления предварительной информации во многих странах схожи, но также имеют свои особенности. Сравнение требований представлено в табл. 1.

Таким образом, предварительное информирование на морском транспорте внедрялась постепенно в каждой стране. Определены основные схожие элементы

для всех представленных стран: срок подачи предварительной информации – за 24 часа до погрузки товаров в порту отправления, а также метод подачи информации, которая подается в электронном виде посредством разработанных программных средств. Существуют сокращенные сроки во многих государствах, которые зависят от страны отправления груза. Лицами, имеющими право подавать предварительную информацию в основном, являются судоходные компании, но также законодательством многих стран определен такой субъект – NVOCC, то есть non-vessel operating common carriers, который переводится как несудоходная компания или перевозчик, не располагающий судами. NVOCC – перевозчик, действующий на договорной основе, который берет на себя ответственность и обязательство доставить груз в качестве оператора перевозки. Можно определить крупные NVOCC – Panalpina, Militzer&Munch, Kuehne+Negel и др. Названные субъекты имеют право на выпуск домашних коносаментов, которые могут быть использованы для таможенного оформления, но данный вид документа признается только некоторыми таможенными службами отдельных государств.

Таблица 1
Краткая сравнительная таблица требований подачи предварительной информации в отношении морских грузов

	Дата внедрения	Сроки представления	Сокращенные сроки	Лица, подающие сведения	Метод подачи документов
США	02.12.2002 г.	За 24 часа до погрузки в порту отправления	–	Судовая компания; несудовые перевозчики (NVOCC)	Обязательная подача сведений в электронном виде
Канада	19.04.2004 г.		Для США: за 24 часа до прибытия в порт Канады	Судовая компания; NVOCC	
Мексика	01.09.2007 г.		–	Судовая компания; NVOCC	
ЕС	01.01.2011 г.		Для Марокко, грузов из Гренландии и т.д.: за 2 часа до прибытия в порт ЕС	Судовая компания	
Турция	01.01.2012 г.		Для стран Черного и Средиземного моря: за 2 часа до прибытия в порт Турции	Судовая компания	
Китай	01.01.2009 г.		–	Судовая компания; NVOCC	
Корея	2012 г.		Для Китая, Японии и др.: перед отправлением в порту погрузки	Судовая компания; NVOCC	
ВТамО	2006 г.		–	Перевозчик или его представитель	
Япония	10.03.2014 г.		Для короткого маршрута: перед отправлением груза в порту отгрузки	Судовая компания; NVOCC	

Рассмотрим более подробно процесс предварительного информирования товаров в отношении товаров, перевозимых морским транспортом в Японии. Японская система впервые была внедрена в 2003 году и в дальнейшем претерпела ряд изменений. Изменялись сроки представления информации, состав сведений, а также постепенно внедрялась безбумажная технология подачи предварительной информации.

Действующие правила требуют представление информации о товарах, которые перемещаются на морском транспорте, в

электронном виде за 24 часа до фактического отправления судна из порта погрузки. Существуют сокращенные сроки – не позднее, чем до отправления судов из порта погрузки, но данные правила действуют лишь для соседних стран (территорий), например, для Южной Кореи и Китая. Если товар, находящийся на судне, отправляется из порта Восточный или порта Владивостока в определённые японские порты, то в отношении данных товаров действуют сокращённые сроки представления сведений. Предварительная информация должна быть подана в отношении всех грузов, находящихся на борту судна, за исключением

порожних контейнеров и транзитных грузов. Законодательством Японии определены лица, имеющие право подавать предварительную информацию – транспортные компании и NVOCC. Следует отметить, что два этих субъекта подают информацию, основываясь на разные документы. Транспортная компания подает информацию, основываясь на таком виде коносамента, как мастер-коносамент, а NVOCC – на домашнем коносаменте. Главное отличие данных видов документов заключается в субъектах их выдачи, а также фактическом владельце груза.

щие наказания: тюремное заключение с исправительными работами на срок до одного года; наложение штрафа в размере не более пятисот тысяч иен (приблизительно 353 501 руб.) [3].

В Европейском союзе (далее – ЕС), начиная с 2011 года действуют требования обязательного предъявления предварительной информации на морском транспорте. Данные требования распространяются как на импорт товаров, так и на их экспорт. Нормы, касающиеся обязательного предварительного информирования, содержались в действующем на тот момент Тамо-

Таблица 2

Перечень кодов уведомлений таможенных органов о принятых решениях на основании системы управления рисками

№	Код	Определение
1.	DNL	Данный код указывается в случае запрета на погрузку товара на судно, если таможня идентифицирует данный груз как товар высокого риска (до отправления судна)
2.	HLD	Данный код указывает на необходимость добавления или исправления сведений для завершения оценки риска
3.	DNU	Данный код указывается в случае запрета на выгрузку судна в японском порту, если таможня идентифицирует данный груз как товар высокого риска (после отправления судна)
4.	SPD	Данный код указывается, если информация не была подана или подана с нарушением сроков представлений

Подача электронных документов осуществляется посредством использования автоматизированной системы Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System (далее – NACCS). Данная система была создана в Японии с целью ускорения и оптимизации осуществления таможенного оформления и перемещения товаров. NACCS действует не только в отношении морских грузов, но также и для товаров, перемещающихся авиатранспортом.

После того, как предварительная информация была передана таможенным органам Японии в течение 24 часов после получения, ими осуществляется оценка рисков на основе имеющихся сведений. По результатам оценки рисков таможенный орган должен уведомить лицо, подающего информацию о принятых решениях. Для принятых решений существует перечень кодов, которые представлены в табл. 2.

Если сравнивать привлечение к ответственности за непредставление или недостоверное представление информации о грузе в России и Японии, то японское законодательство устанавливает уголовную ответственность, предполагающую следую-

женном кодексе ЕС и его имплементационных положениях. В 2016 году был утвержден новый Таможенный кодекс ЕС и его имплементационные положения, но нормы, разработанные в 2011 году, до сих пор являются юридически применимыми посредством переходного делегированного акта. Созданные в 2011 году нормы будут действовать до тех пор, пока для системы предварительного информирования не будет внедрена новая IT-система Import Control Systems 2 (ICS 2.0), предназначенная для импорта и EXS filings – для экспорта.

Законодательство ЕС определяет лицо, которое имеет право подавать предварительные сведения, которым может являться только перевозчик (судовая компания). Следует отметить, что NVOCC может подавать сведения вместо перевозчика, но данная практика не применяется в соответствии с ныне действующим законодательством, так как NVOCC не обязаны подавать предварительную информацию на основе домашних коносаментов.

Определены конкретные сроки подачи предварительных данных, которые подразделяются в зависимости от некоторых факторов:

– для глубоководных контейнерных перевозок перевозчик должен представить информацию не позднее, чем за 24 часа до погрузки товаров в порту отправления;

– для неконтнерных перевозок, которые имеют длинное морское сообщение – не позднее, чем за 4 часа до прибытия в порт ЕС или отправления из него;

– для всех перевозок, включая контейнерные, которые имеют короткий морской путь – не позднее, чем за 2 часа до прибытия в порт ЕС или отправления из него.

Таможенный кодекс ЕС и его имплементационные положения содержат нормы, которые регламентируют регистрацию, полученной таможенными органами всей необходимой информации с целью оценки рисков безопасности перемещающихся грузов. Для регистрации предварительной информации перевозчик должен представить все необходимые сведения. Существует такое понятие, как «приемлемое описание груза», содержание которого раскрывается в Приложении 30А к имплементационным положениям Таможенного кодекса ЕС. В соответствии с нормами данного приложения описание груза может быть представлено в виде товарного кода или словесного описания товара, который в свою очередь будет являться достаточным для того, чтобы таможенные органы могли идентифицировать товары. Национальное законодательство стран ЕС предусматривает физический осмотр грузов, если при предварительном информировании используется описание товаров, которое определяется как «неприемлемое».

В Таможенном кодексе ЕС содержатся сведения, говорящие, что все IT-системы, которые необходимо внедрить с принятием нового кодекса, включая указанную систему ICS 2, должны были начать функционирование не позднее 31 декабря 2020 года, но еще в июне 2017 года таможенные органы стран ЕС определили, что в данный срок невозможно реализовать все проекты [1]. Сроки для реализации проектов перенесены на период после 2020 года. В связи с изменением сроков положения Таможенного кодекса ЕС будут изменены, чтобы сделать перенос юридически возможным. ICS 2 – один из проектов, который не будет реализован в 2020 году, поскольку основной причиной является дефицит финансирования [4].

Помимо названных стран следует отметить успешное применение системы предварительного информирования на морском транспорте в таких странах, как Мадагаскар и Кот-д'Ивуар.

Начиная с апреля 2007 года система предварительного информирования была внедрена на Мадагаскаре, имея название программного средства, через которое осуществляется передача – *Bordereau de Suivi des Cargaisons* (далее – BSC), для всех импортируемых товаров. В настоящее время ежемесячно регистрируется около 4 500 подаваемых сведений. Данная система создана с целью выявления рисков, которая в последствии позволяет определить канал таможенного оформления (на Мадагаскаре определены зеленый, желтый, красный и синий каналы).

Начиная с 2005 года произошло внедрение системы предварительного информирования через программное средство BSC для всех товаров, которые импортируются морским транспортом в Кот-д'Ивуаре. В настоящее время ежемесячно регистрируется 3 700 подаваемых сведений. Благодаря действующей системе таможенные органы выявили множество случаев нарушения законодательства посредством оценки рисков. Данная система в скором времени должна быть внедрена на товары, экспортируемые и импортируемые воздушным, автомобильным и железнодорожным транспортом.

Таким образом, в каждой стране система предварительного информирования на морском транспорте была внедрена постепенно, изменяясь и совершенствуясь с каждым годом, дабы повысить уровень безопасности. Каждое национальное законодательство, а также законодательство таможенных союзов, как ЕС и ЕАЭС, имеют свои сходства, а также отличительные черты в зависимости от географического положения, сложившихся норм и других влияющих факторов. В соответствии с мировой практикой, можно сделать вывод, что внедрение системы предварительного информирования является дорогостоящим процессом для всех заинтересованных сторон, но также и существуют существенные преимущества данного внедрения: снижение рисков безопасности до погрузки товаров на судно, так и после их погрузки; облегчение таможенного оформления и т.д. Использование системы предварительного информирования приведет к эффективным и в то

же время безопасным цепям поставок, к усилению упрощения процедур торговли и,

как следствие, к экономическому росту в целом.

Список литературы

1. Борисова Е.М., Никишова А.С. Перспективы развития технологии предварительного информирования на морском транспорте // Таможенные чтения – 2020. Стратегия развития 2030: Вызовы времени. Наука и инновации. Сборник материалов Международной научно-практической конференции. В 2-х т.. Санкт-Петербург – 2020. – Т. 1. – С. 37-44.

2. Шаповалова М.А., Эглит Я.Я. Актуальные вопросы предварительного информирования на морском транспорте // Евразийский юридический журнал – 2018. – № 5 (120) – С. 376-379.

3. Official website of the Japan Customs [Электронный ресурс]. URL: <https://www.customs.go.jp/>

4. Official website of the European Union [Электронный ресурс]. URL: https://europa.eu/european-union/index_en

Поступила в редакцию 29.01.2021

Сведения об авторах:

Куроптев Никита Борисович – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: nkuroptev@yandex.ru

Антонович Кристина Андреевна – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: kristanton@mail.ru

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520-2839) является сетевым средством массовой информации
регистрационный номер Эл № ФС77-73203
по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу bitjournal@yandex.ru