



01042, Україна, м. Київ, вул. П. Лумумби 4/6, к. А, оф. 301
тел./факс: (+380 44) 206-05-09, тел.: 537-23-79

of. 301, 4/6-A, P. Lumumby str., Kiev, Ukraine, 01042
e-mail: 1uzt@sitel.com.ua; http: //www.uzt.kiev.ua

№ 008/15
14.01.2015

**Голові ДП «Адміністрація
морських портів України»
Амеліну А.М.**

Шановний Андрію Миколайовичу!

Асоціацією транспортно-експедиторських і логістичних організацій України «Укрзовніштранс» опрацьовано Пояснювальну записку та Порівняльну таблицю до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо сприяння процедурам торгівлі та логістики у морських портах» (далі – Законопроект).

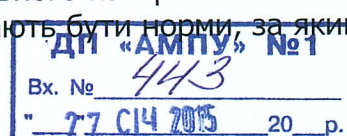
Загалом підтримуємо актуальність цілей Законопроекту, викладених в Пояснювальній записці. Сприяння розвитку морських портів, зокрема за рахунок прискорення обробки морських суден, автомобільних транспортних засобів та рухомого складу залізничні в морських портах, створення умов для мінімізації ризиків скоєння корупційних діянь та митних правопорушень, підвищення рівня безпечності умов праці, надання поштовху до розвитку внутрішнього транзитного тощо – це саме ті мінімальні «домашні» завдання, які необхідно виконати Україні в рамках Угоди про асоціацію з ЄС.

Разом з цим, розширення системи електронного «Єдиного вікна» шляхом подальшого впровадження інформаційної системи портового співтовариства є вкрай важливим у зв'язку з підписанням Угоди про асоціацію з ЄС і прийняттям розпорядження Кабінету Міністрів України, яке ухвалює план імплементації даної угоди, 6 пунктів якого передбачають роботу щодо впровадження інформаційної системи портового співтовариства. Значний досвід, який накопичився за минулі роки практичного застосування цієї, нової для України організаційно-технічної системи, підтверджує, що існує нагальна потреба закріплення на законодавчому рівні двох груп властивостей ІСПС:

Перша – ІСПС як сукупність програмних та технічних рішень, що забезпечують повноцінне функціонування електронного документообігу, альтернативного традиційному паперовому.

Друга – ІСПС як інструмент для реалізації прав та обов'язків сторін, задіяних в торговельних, транспортних операціях та здійсненні державного контролю.

Ключовими нормами з першої групи властивостей мають бути норми, за якими:



1/3

Учасник / Member of



- електронні документи, що знаходяться в обігу в ІСПС, мають рівноцінний юридичний статус з їх паперовими аналогами; обов'язково це стосується норм, якими затверджуються документи та норм, які встановлюють обов'язки контролюючих органів щодо прийняття або видачі документів;

- електронні підписи, які вчиняються на електронних документах, мають однаковий юридичний статус з підписами, відмітками, відтисками, що традиційно вчиняються на паперових документах.

Ключовими нормами з другої групи властивостей мають бути норми, що визначають форми та зміст торговельних, транспортних операцій та державного контролю за такими операціями.

Взагалі, факт підписання Україною Угоди про асоціацію з ЄС – документа, створеного на основі норм та понять міжнародних конвенцій – потребує ретельної перевірки фактичної відповідності норм національного законодавства тим чи іншим міжнародним актам, щодо яких раніше було задекларовано досягнення такої відповідності.

Зміцнення ж правової основи функціонування та подальшого розвитку ІСПС потребує перевірки відповідності норм національного законодавства нормам переглянутої Кіотської конвенції (1999) та нормами Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965).

Більш ранні відпрацювання різних версій проектів нормативно-правових актів подібного (із Законопроектом) змісту дають підстави вважати найсерйознішими правовими проблемами факти «вільного» трактування в Митному кодексі України (далі – Кодекс) норм Кіотської конвенції та ігнорування норм Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства.

1. Зокрема, перешкоди в регулюванні траншипменту створено за рахунок допущення в чинному Кодексі концептуальних відхилень від положень Кіотської конвенції.

Так, у Спеціальному додатку Е «Транзит» Кіотської конвенції передбачено та окремо описано три різних митних режими для охоплення всіх можливих варіантів переміщень:

1) митний режим «митний транзит» - переміщення по митній території між пунктами ввозу, вивозу та внутрішніми митними органами;

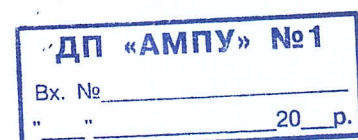
2) митний режим «перевантаження» (за оригінальним текстом Конвенції – «transshipment») - переміщення в пункті, який одночасно є пунктом ввозу та пунктом вивозу;

3) митний режим «каботаж» - переміщення між пунктами ввозу.

У главі 17 Кодексу «Транзит», переміщення, що відповідають митним режимам з Конвенції «перевантаження» та «каботаж», розглядаються не як окремі режими, а як варіації одного митного режиму «транзит», який за сферою застосування є значно ширшим, ніж митний режим «митний транзит» з зазначеної Конвенції.

При цьому, ключові ознаки траншипменту «розчинено» в положеннях двох статей Митного кодексу України – ст. 91 (прохідний транзит ... у тому числі в межах одного пункту пропуску через державний кордон України) та ст. 96 (перевантаження товарів). З цієї причини виникає потреба додаткового регулювання (зокрема, класичного режиму траншипменту) або через окремі підзаконні нормативно-правові акти, або через зміни до всього митного режиму «транзит».

Технічне ж приведення структури та змісту норм глави 17 Кодексу до структури та змісту Спеціального додатку Е «Транзит» Кіотської конвенції створить прямі законодавчі підстави для застосування Стандартного правила 6 цього Спеціального додатку:



«Будь-який комерційний або транспортний документ, в якому докладно представлені необхідні дані, приймається як описова частина декларації на товари для митного транзиту, і на документі робиться відмітка про це».

Також, реалізація цього заходу дозволить уникнути потреби щодо внесення локальних змін до Закону України «Про транзит».

2. Перевантаженість численними підзаконними актами нормативно-правового поля, що регулює відносини між суб'єктами приватного права (якими є учасники торговельних, транспортних операцій) та органами публічної влади (якими є митні, інші контролюючі органи), не в останню чергу обумовлена некоректністю відтворення в законодавстві України основоположних понять з міжнародних конвенцій.

Найбільше це стосується поняття «митні формальності», яке в Кодексі за великим рахунком нічим не відрізняється від радянського «митні операції» (1928-1991 роки), означаючи за фактом лише оформлену певним чином вказівку на проведення якої-небудь, обґрунтованої потребою митного контролю, дії.

В торговельній практиці України (в законодавчому плані – в Кодексі) потребує відновлення справжньої роль митних формальностей як елементів встановленого, виключно законом, алгоритму взаємодії рівноправних суб'єктів: учасників торгових операцій та контролюючих органів.

Згідно з цією позицією, спрямованою на впровадження коректних та відповідальних підходів щодо використання міжнародних термінів, вбачаємо неприйнятним підтримувати тиражування терміну «митні формальності» на рівні підзаконних актів, а також створення таких похідних термінів як «інструментальні митні формальності».

Крім вищенаведеного, також вважаємо за необхідне переглянути, на відповідність Кіотській конвенції (та Рекомендацій до Кіотської конвенції та її додатків) норми Кодексу, що стосуються переліку, змісту та випадків застосування «форм митного контролю».

Це має усунути можливість нефахового трактування функцій митних органів (такого, наприклад, як «митний контроль ... здійснюється документально»).

В якості кроку, що матиме очевидну майбутню корисність, пропонуємо запровадити перевірку фактичної відповідності норм національного законодавства переглянутій Кіотській конвенції (1999) та Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965). В тексті Законопроекту це можна сформулювати як доручення Кабінету Міністрів України розділу «Прикінцеві положення».

**З найкращими побажаннями,
Генеральний директор**

Андрій ГАТАУЛІН