

Бункеровка в море под угрозой

Запрет на заправку судов топливом на рейде и в море, в относительном удалении от берега, установленный Центральной энергетической таможней, нанесет колоссальный ущерб российской рыбной отрасли, предупреждают в **Юридической фирме «Инмар»**.

22 августа 2013 г. телетайпограммой начальника Центральной энергетической таможни (ЦЭТ), адресованной начальникам энергетических таможенных постов, введен запрет на совершение таможенных операций в отношении товаров, декларируемых в товарных позициях 27-й группы ТН ВЭД ТС в качестве припасов в любом месте, кроме причальных стенок специализированных нефтеналивных терминалов (за исключением российских морских портов, в которых отсутствуют специализированные нефтеналивные терминалы). Иными словами, введен запрет на бункеровку судов на рейде и в море, в относительном удалении от берега.

В связи с изданием указанной телетайпограммы Центральной энергетической таможни рейдовая бункеровка была прекращена в нескольких портах России.

После продолжительного рассмотрения жалобы на действия ЦЭТ Федеральная антимонопольная служба в ноябре возбудила в отношении таможни дело по признакам нарушения антимонопольного законодательства, выразившегося в издании телетайпограмм в адрес начальников энергетических таможенных постов о порядке проведения контроля в отношении определенных групп товаров. ФАС России указала, что действия Центральной энергетической таможни по изданию и направлению подобных телетайпограмм могут ограничивать хозяйствующие субъекты в выборе способа и места бункеровки судов и содержат признаки нарушения федерального закона о защите конкуренции.

По мнению юриста Юридической фирмы «Инмар» Константина Иванчина, указанная телетайпограмма вызывает множество вопросов, а запрет, установленный в ней, противоречит международным конвенциям и действующему законодательству Российской Федерации, серьезным образом посягает на безопасность мореплавания.

Отмечено, что запрет введен «в целях обеспечения единообразного применения таможенного законодательства Российской Федерации о таможенном деле, упорядочения действий должностных лиц таможенных органов», однако ссылок на нормы действующего таможенного законодательства в телетайпограмме не содержится.

Остается неясным правовой статус телетайпограммы. Как заявили Fishnews в юридической фирме, помимо того, что налицо признаки противоречия запрета действующему таможенному и антимонопольному законодательству, телетайпограмма не соответствует форме обязательного к исполнению нормативно-правового акта, который должен быть опубликован для всеобщего ознакомления. В противном случае он не может применяться в соответствии со статьей 15 Конституции РФ.

Действующий Таможенный кодекс Таможенного союза, в частности статья 151, определяет, что местами перемещения товаров через таможенную границу являются пункты пропуска через государственные (таможенные) границы государств — членов таможенного союза либо иные места, определенные законодательством государств — членов ТС.

По утвержденным правилам государственный контроль судов осуществляется как у причалов, так и на рейдовых перегрузочных комплексах или на рейдах, включенных в пределы пункта пропуска.

Кроме того, Таможенный кодекс ТС указывает, что с временно ввезенными транспортными средствами международной перевозки допускается совершать обычные операции по их

техническому обслуживанию или ремонту, которые потребовались при следовании на таможенную территорию Таможенного союза либо нахождении на указанной территории.

Специалисты обращают внимание на крайне негативное влияние, которое таможенные нововведения окажут на отечественное рыбное хозяйство, на эффективную и безопасную работу российских рыбаков.

Обеспечение топливом в количестве, необходимом для осуществления рейсового задания, с учетом возможных неблагоприятных погодных условий является важной составляющей комплекса мероприятий технического обслуживания судна, непосредственно влияющей на безопасность мореплавания.

При выходе рыбодобывающего судна в экспедицию ни судовладелец, ни экипаж не могут точно знать, в течение какого времени оно будет вести промысел. Не представляется возможным определить конкретное количество топлива для безопасного функционирования судна. Запрет производства бункеровки в море (на рейде) послужит основанием для досрочного снятия флота с промысла для следования в порт, чтобы бункероваться у причальных стенок нефтеналивных комплексов. Нефтеналивные комплексы в портах России явно не справляются с существующим объемом работы, о возложении дополнительных объемов работы говорить не приходится. Таким образом, необходимо будет учитывать дополнительные затраты на простой судна в очереди на бункеровку. Это серьезно отразится на конечной стоимости рыбопродукции.

Константин Иванчин отмечает, что требования начальника ЦЭТ явно противоречат Конвенции по облегчению международного морского судоходства, Международной конвенции «Об упрощении и гармонизации таможенных процедур». Вступают они и в противоречие со статьей 12 ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации», согласно которой таможенные органы содействуют развитию внешней торговли РФ, внешнеэкономических связей субъектов РФ, ускорению товарооборота.

Вызывает определенное сомнение правомерность установления запрета на бункеровку в море (на рейде) Центральной энергетической таможней в принципе. Ведь ЦЭТ — специализированный таможенный орган, компетенция которого ограничивается полномочиями по совершению таможенных операций и осуществлению таможенного контроля энергоносителей и продуктов их переработки, транспортных средств, используемых в целях их перемещения через таможенную границу Российской Федерации, а также прибытия и убытия буксиров, используемых для поисковых, спасательных и буксирных операций.

Согласно Положению о ЦЭТ, таможня имеет право издавать правовые акты распорядительного и организационного характера. Специалисты указывают на то, что телетайпограмма не отвечает критериям правового акта, однако содержит запрет, затрагивающий права и интересы неограниченного круга лиц (в том числе коммерческих организаций, осуществляющих деятельность в сфере морского транспорта).

По мнению юридической фирмы, предъявляя требование о перемещении через государственную (таможенную) границу припасов исключительно у причальных стенок нефтеналивных терминалов, начальник ЦЭТ, выходя за пределы своих полномочий и действуя без учета специфики технологии бункеровочных операций, игнорирует предусмотренные действующим таможенным законодательством возможности осуществления таможенного контроля судов в местах их стоянки (в том числе на рейде), местах производства погрузо-разгрузочных работ и т. п.

В Юридической фирме «Инмар» считают, что исполнение запрета не только создаст угрозу безопасности мореплавания, жизни и здоровью членов экипажа судов при осуществлении долгосрочных экспедиционных рейсов без возможности бункеровки в море. Кроме того, ограничение нанесет колоссальный ущерб отечественной рыбной отрасли, повлечет значительные убытки для российских судовладельцев.