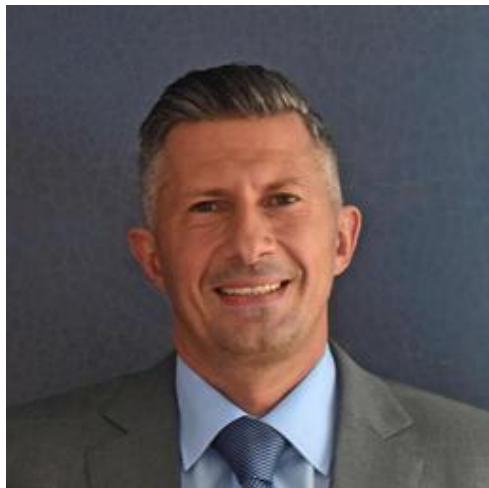


Таможня должна учитывать нюансы судоремонта



[Дмитрий Кафанов](#), Старший партнер юридической фирмы «Инмар»

О спорных вопросах применения статьи 347 Таможенного кодекса Таможенного союза.

Тема таможенного оформления судовых ремонтов, выполненных за границей, традиционно является крайне актуальной для дальневосточных судовладельцев. С одной стороны, в силу целого ряда объективных обстоятельств: производственной необходимости, вызванной нахождением судов в международной перевозке; загруженности отечественных судоремонтных предприятий, разницы в финансовых условиях, предлагаемых зарубежными и

дальневосточными судоремонтниками, — судовладельцы вынуждены осуществлять ремонты судов за границей. С другой стороны, очень часто судовладельцы сталкиваются с различного рода претензиями со стороны таможенных органов в связи с таможенным оформлением судов.

Несмотря на то что в большинстве случаев требования со стороны таможни полностью оправданы и вызваны стремлением отдельных предпринимателей занижить суммы платежей по осуществленным ремонтам, существует категория дел, где в силу недостатков правоприменительной практики и расширительного толкования норм закона судовладельцы, на мой взгляд, неправомерно и необоснованно привлекаются к ответственности и вынуждены нести дополнительные расходы.

В частности, к таким случаям относятся дела, связанные с применением пункта 1 части 1 статьи 347 Таможенного кодекса Таможенного союза, который устанавливает, что без помещения под режим переработки вне таможенной территории и без уплаты таможенных пошлин и налогов с временно вывезенными транспортными средствами международной перевозки допускается совершение операций по техническому обслуживанию и (или) текущему ремонту, необходимых для обеспечения их сохранности, эксплуатации и поддержания в состоянии, в котором они находились на день вывоза, если потребность в таких операциях возникла во время использования этих транспортных средств в международной перевозке.

Существующая редакция статьи 347 ТК ТС, на мой взгляд, в отличие от действовавшей ранее статьи 276 Таможенного кодекса РФ, не содержит в себе каких-либо внутренних противоречий. Предоставляя определенную льготу добросовестным судовладельцам, она в то же время дает таможенным органам достаточный юридический инструментарий для пресечения тех случаев, когда под видом текущего ремонта некоторые судовладельцы пытаются осуществлять средние и капитальные ремонты с уклонением от уплаты таможенных платежей.

Вместе с тем сложившаяся расширительная практика толкования и применения указанной статьи таможенными органами вступает в противоречие как с нормами технических регламентов, регулирующих вопросы обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения угроз жизни и здоровью моряков, так и с внутренним содержанием самой нормы, предусмотренной статьей 347 ТК ТС.

Одним из самых спорных моментов, связанных с применением пункта 1 части 1 статьи 347 ТК ТС, по которому нет единой устоявшейся судебной позиции, является вопрос о времени возникновения и актуализации потребности в ремонтных операциях, которые могут быть осуществлены без помещения транспортного средства под таможенную процедуру переработки вне таможенной территории.

В настоящее время таможенные органы толкуют указанную норму таким образом, что любые заранее известные судовладельцу операции по текущему техническому обслуживанию и ремонту, несмотря на то что они осуществлены во время международной перевозки, не подпадают под операции, предусмотренные пунктом 1 части 1 статьи 347 ТК ТС. Следовательно, к операциям, предусмотренным в указанной статье Таможенного кодекса, по мнению таможенных органов, могут быть отнесены только ремонтные операции, осуществляемые для восстановления транспортных средств международной перевозки после их повреждения вследствие аварии.

Вместе с тем случай осуществления ремонтных операций в связи с аварией или иным инцидентом, произошедшим в период рейса международной перевозки, отдельно урегулирован пунктом 3 части 1 статьи 347 Таможенного кодекса Таможенного союза. А пункт 1 части 1 названной статьи регулирует отношения по иным видам ремонта, которые можно определить достаточно четко, следуя логике и внутреннему содержанию статьи 347.

В отечественной научно-технической доктрине базовым принципом технического обслуживания и эксплуатации оборудования, агрегатов, механизмов, направленным на предотвращение техногенных аварий, обеспечение безопасной эксплуатации, предотвращение прогрессивного износа, является использование системы планово-предупредительных ремонтов. В полной мере эта система реализуется и на морском транспорте, где она обеспечивает безопасность людей, судна, перевозимого груза и направлена на устранение угроз окружающей среде.

Так, ведомственный нормативный акт «РД 31.21.30-97. Нормативный документ. Правила технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций», утвержденный и введенный в действие Службой морского флота Министерства транспорта РФ 1 июля 1997 года, в пункте 3.1.1 четко определяет, что техническое обслуживание судна, судовых технических средств, корпусных конструкций и систем должно осуществляться по планово-предупредительной системе на основе планов-графиков технического обслуживания, утвержденных судовладельцем.

Пункт 2.4.2. «Правил технической эксплуатации морских судов. Основное руководство РД 31.20.01-97», утвержденных распоряжением Минтранса РФ от 8 апреля 1997 г. N МФ-34/672, определяет, что ремонт подразделяется на: а) плановый, предусматривающий выполнение работ в соответствии с планом ремонта судов, утвержденным судовладельцем; б) аварийный, предусматривающий выполнение работ, связанных с устранением повреждений судна, судовых технических средств, корпусных конструкций и систем, полученных при аварийных случаях.

Аналогично и для судов рыбохозяйственного комплекса в пункте 3.1.1 «Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности» (утверждено Приказом Госкомрыболовства РФ от 5 мая 1999 г. N 107) устанавливается, что эксплуатация рыбопромысловых судов осуществляется или на основании системы непрерывного технического обслуживания, представляющей собой комплекс технических и организационных мероприятий по проведению плановых технических обслуживаний и ремонтов, обеспечивающих надежную и бесперебойную работу судовых технических средств при увеличении продолжительности их использования между очередными заводскими ремонтами, или на основании системы планово-предупредительных ремонтов.

Таким образом, планирование ремонтных операций является ключевой предпосылкой для обеспечения безопасности мореплавания, предотвращения угроз жизни и здоровья членов экипажа и никоим образом не может выступать в качестве условия, на основании которого определяется возможность или невозможность применения нормы, предусмотренной пунктом 1 части 1 статьи 347 ТК ТС.

На мой взгляд, осуществление текущего ремонта в течение международной перевозки даже при заблаговременном планировании такого ремонта в соответствии с технической политикой судовладельца, в том числе и до начала осуществления международной перевозки, не противоречит установленному пунктом 1 части 1 статьи 347 ТК ТС условию по отношению к моменту возникновения потребности в осуществлении ремонтной операции. В данном случае потребность в операции возникает не в момент ее включения в план-график, а в момент, когда ремонтная операция должна быть осуществлена для обеспечения работоспособности судна, судовых технических средств, корпусных конструкций и систем, т.е. для предотвращения аварийного случая той или иной степени тяжести.

В данном случае для оценки добросовестности или недобросовестности судовладельца таможенный орган должен оценивать всю совокупность обстоятельств, включая относимость осуществленного ремонта к текущему и объемы выполненных работ, наличие действительной международной перевозки, преследующей определенную деловую цель и направленную на достижение определенного коммерческого результата, особенности системы планирования технического обслуживания судовладельца, иные сопутствующие факторы.

При этом представляется нонсенсом позиция отдельных специалистов таможенных органов по поводу того, что уже только сам факт проведения ремонта под надзором Российского морского регистра судоходства говорит о невозможности применения пункта 1 части 1 статьи 347 ТК ТС.

Российский морской регистр судоходства является организацией, которая осуществляет такие важнейшие функции, как обеспечение безопасности мореплавания, охраны человеческой жизни на море, охраны судов, сохранности перевозимых грузов, экологической безопасности судов. Устав РМРС предусматривает широкий перечень задач, которые организация может осуществлять для реализации указанных функций, включая и мероприятия по техническому надзору, вне зависимости от объема производимого на судне ремонта.

Для всестороннего обсуждения указанных спорных вопросов юридическим сообществом, представителями таможенных органов и деловых кругов и выработки единой позиции по изменению правоприменительной практики наша фирма направила соответствующее обращение в Комиссию по контролю за законодательной, нормотворческой и правоприменительной практикой в сфере таможенного регулирования Общественного совета при ФТС РФ.

Дмитрий Кафанов, старший партнер юридической фирмы «Инмар», член Комиссии по контролю за законодательной, нормотворческой и правоприменительной практикой в сфере таможенного регулирования ОС ФТС РФ

Fishnews

Январь 2017 г.