

# Яких змін чекати в міжнародному морському судноплаванні

## **Про зміни, що плануються до введення в додаток до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року**

Вячеслав Вороной Заступник Голови АМПУ з логістики

29.09.2016 [на сайті](#) Міжнародної морської організації (ІМО) опубліковано Поправки 2016 року до Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Резолюція FAL.12(40)) (далі – нова редакція Додатку). Поправками передбачено ряд змін та доповнень до діючого Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства (далі – стара редакція Додатку), які вступають в дію з 01.01.2018 року, але до 08.04.2019 буде діяти перехідний період. По суті, до початку дії Поправок лишилося трохи більше одного року.

Поправки вступають в силу, якщо до 01.10.2017 не менше ніж одна третина країн, підписантів Конвенції, не повідомлять в письмовій формі Генерального секретаря Міжурядової морської консультативної організації про те, що вони не приймають Поправки. В даному матеріалі проаналізуємо новації Поправок у порівнянні з редакцією додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року розміщеному [на сайті](#) ВРУ та опублікованого в Офіційному віснику України у 2006 році.

Поправки до Конвенції передбачають такі основні новації.

1. Додано значну частину нових термінів, які раніше не застосовувалися, а саме «Безквітковий пасажир»; «Тимчасове ввезення»; «Вантажна транспортна одиниця»; «Вантажний контейнер»; «Вантажовідправник»; «Документ»; «Єдине вікно»; «Капітан»; «Кодекс ОСПС»; «Маніфест»; «Заходи охорони»; «Очистка»; «Порт»; «Потенціальний безквітковий пасажир»; «Поштові відправлення»; «Розрахунковий час прибуття»; «Судновий агент»; «Суднові документи»; «Транспортний документ».
2. Збільшився (не значно) перелік документів, що використовуються в міжнародному морському судноплаванні, при цьому більш детально конкретизована інформація, що має бути зазначена в цих документах. У старій редакції Додатку таких документів було 8, в новій редакції Додатку такий перелік збільшено до 12 документів. Нова редакція Додатку передбачає надання додатково наступних документів: маніфест небезпечних вантажів; відомості пов'язані з охороною, передбачені правилом XI-2/9.2.2 Конвенції СОЛАС; попереднє електронне повідомлення про вантажі для цілей оцінки митних ризиків; форму попереднього повідомлення про доставку відходів до портових прийомних споруджень.
3. Обмін інформацією та відомостями з 08.04.2019 в обов'язковому порядку має проводитися виключно в електронному вигляді, в узгодженому міжнародному стандарті передачі даних, за можливістю за принципом «єдиного вікна». Встановлено перехідний період терміном 12 місяців, під час якого допускається електронна та паперова передача інформації.
3. Нова редакція Додатку доповнена положеннями, які надають контролюючим органам у напрямку боротьби з незаконним оборотом наркотиків право вимагати додаткових відомостей та документів, які не передбачені стандартами та рекомендованими практиками Поправок. Але, разом з цим, встановлено, що заходи у напрямку боротьби з незаконним оборотом наркотиків повинні бути ефективними, не

доставляти незручностей для осіб, що знаходяться на судні та не допускати невиправданих затримок.

4. Державні органи та інші сторони повинні співпрацювати при розробці електронних систем для покращення обміну інформацією та забезпечення сумісності систем державної влади та інших систем зацікавлених сторін.
5. Введено повністю новий підрозділ «Незаконний обіг наркотиків», який встановлює принципи взаємодії державної влади та судовласників в напрямку запобігання незаконного обігу наркотиків. Також встановлено, що контрольні заходи державними контролюючими органами, повинні проводитися з використанням принципу управління ризиками.
6. Деталізовано та уточнено (без принципових змін) відомості, які необхідно вносити до судових документів. Але, пропонується надавати нові данні, такі як: «код Гармонізованої системи опису та кодування товарів», «номер IMO судна», «позивний сигнал», «номер рейсу», «потреби судна щодо приймальних споруд для відходів і залишків», «останній порт заходу/наступний порт заходу», «ідентифікаційне означення вантажних контейнерів», «держава, яка видала документ, що засвідчує особу», «дата закінчення терміну дії документа, що посвідчує особу», «стать», «номер візи, якщо вона використовується», «інформація, чи є пасажир транзитним, чи ні», тощо.
7. У новій редакції Додатку реалізовано зміни у вигляді рекомендованої практики, якою встановлено, якщо судно, здійснюючи рейси за розкладом, заходить в один і той же порт, щонайменше один раз протягом 14 днів і якщо на ньому відбуваються незначні зміни складу екіпажу, державній владі не слід вимагати надання повністю заново складеної судової ролі, а слід приймати існуючу судову роль із зазначеними в ній змінами. Зазначена новація, на наш погляд, активно застосовуватиметься при лінійних паромних перевезеннях, при яких поромні судна на напрямках Грузія, Туреччина та Болгарія обертаються за

вказаний строк.

8. Зменшено кількість небезпечних хвороб, щодо яких державною владою може вимагатися міжнародне свідоцтво про вакцинацію (раніше такими хворобами були: віспа, холера та жовта лихорадка, у новій редакції Додатку залишилася тільки жовта лихорадка).
9. Передбачено забезпечення портовою владою всіх необхідних заходів щодо надання послуг, необхідних для задоволення потреб пасажирів похилого віку та інвалідів та забезпечення двопотокової системи контролю пасажирів (мається на увазі зелений та червоний коридори).
10. Введений повністю новий розділ, який стосується організації роботи з безквитковими пасажирями. Раніше питання щодо безквиткових пасажирів містилося лише в одному пункті, який передбачав інформування державної влади про виявлення на борту судна безквиткового пасажиря. В новій редакції Додатку докладно визначено всі процедури поводження з безквитковим пасажиром, починаючи від задоволення його побутових потреб та закінчуючи процедурою депортації.
11. Встановлено, що перевірки різних контролюючих органів мають проводитись одночасно в одному і тому ж місці і з мінімальними затримками.
12. Передбачено спрощення формальностей, пов'язаних з тимчасовим ввезенням спеціалізованого обладнання для обробки вантажів.
13. Рекомендовано застосовувати системи електронного обміну інформацією для спрощення процесів зберігання, очищення і реекспорту вантажів.
14. Встановлено спрощення формальностей для суден, що здійснюють круїзні рейси та здійснюють науково-дослідницькі роботи.
15. Значно розширено розділ, який стосується допомоги в надзвичайних ситуаціях.
16. Запропоновано створювати Національні комітети зі спрощення формальностей на морському транспорті з метою стимулювання прийняття та застосування заходів по

спрощенню проведення формальностей державними відомствами та установами.

За 28 місяців необхідно вжити заходів, щодо внесення відповідних змін до національного законодавства.

Як зазначалося вище, нова редакція Додатку може вступити в дію в повному обсязі 08.04.2019, після закінчення перехідного періоду. Тобто за 28 місяців необхідно вжити заходів, щодо внесення відповідних змін до національного законодавства. На наш погляд, необхідно внести зміни та доповнення до наступних нормативно-правових актів:

Кодексу торговельного мореплавства України (необхідно передбачити передачу документів виключно в електронному вигляді (стаття 90, стаття 117, стаття 144, тощо);

Митного кодексу України (перелік документів, що подаються для митного оформлення у відповідності до статті 335 не відповідає Поправкам);

Закону України «Про прикордонний контроль» (виключити подання примірників документів у «паперовому» вигляді ст. 18);

Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451;

Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308;

Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 червня 2013 року № 430.

Як вже зазначалося, Рекомендованими практиками 7.11. та 7.12,

передбачено створення Національного комітету по спрощенню формальностей на морському транспорті або подібного до нього національного координуючого органу щодо спрощення формальностей державними відомствами, установами та іншими організаціями, пов'язаними з різними аспектами міжнародного морського судноплавства, або відповідаючими за них, а також портовою владою, портовими структурами і терміналами та судновласниками.

Разом з цим, в Україні ще у 2011 році за ініціативи Українського національного комітету Міжнародної торгової палати (ICC Ukraine) та за дорученнями прем'єр-міністра України проходить реалізація проекту «Єдине вікно – локальне рішення». Для реалізації цього проекту створено Міжвідомчу робочу групу зі спрощення процедур міжнародної торгівлі та логістики в Україні (далі – МРГ), яка, в тому числі, опікується впровадженням в морських портах України системи «Єдине вікно – локальне рішення». До складу МРГ входять зацікавлені представники центральних органів виконавчої влади та представники бізнесу, які пов'язані із забезпеченням та контролем транспортних процесів.

Аналіз складу, мети створення та завдань, що стоять перед МРГ, а також виходячи з рекомендованої практики, що міститься в новій редакції Додатку щодо створення міжвідомчого Національного комітету (або подібного національного координуючого органу), свідчить, що МРГ створено для впровадження завдань, аналогічних завданням зазначеного Національного комітету. У зв'язку з цим, на наш погляд було б доцільним, у якості Національного комітету використовувати вже створену МРГ.

Більш того, на засіданні МРГ, що проходило у Києві 19 жовтня 2016 року вже обговорювалося питання щодо необхідності внесення змін до національного законодавства з метою імплементації нової редакції Додатку. Члени МРГ – представники центральних органів виконавчої влади погодилися надати

пропозиції до секретаріату МРГ щодо переліку нормативно-правових актів, які потребуватимуть внесення змін у зв'язку з вступом в силу Поправок 2016 року до Додатку до Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Резолюція FAL.12(40)). Тому ймовірно, що перелік нормативно-правових актів, наведений вище, після узагальнення та опрацювання пропозицій секретаріатом МРГ буде переглянутий в бік збільшення.

<http://cfts.org.ua>