

*Смирнова И.Д. Анализ современного состояния нормативно-правовой базы, регламентирующей порядок предварительного информирования при перемещении товаров морским транспортом // Академия педагогических идей «Новация». – 2018. – №4 (апрель). – АРТ 76-эл. – 0,2 п. л. – URL: <http://akademnova.ru/page/875548>*

**РУБРИКА: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ**

**УДК 339**

**Смирнова Ирина Дмитриевна**

Студентка 5 курса, факультет таможенного дела,  
Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова  
Филиал Российской таможенной академии,  
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация  
e-mail: [iraizkolpino@gmail.com](mailto:iraizkolpino@gmail.com)

**АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ, РЕГЛАМЕНТИРУЮЩЕЙ ПОРЯДОК ПРЕДВАРИТЕЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ТОВАРОВ МОРСКИМ ТРАНСПОРТОМ**

*Аннотация:* В статье анализируются нормативно-правовая база, регулирующая механизм предварительного информирования. Использование предварительной информации является показателем высокого уровня развития таможенной службы. Наряду с другими механизмами и инструментами предварительное информирование и предварительное декларирование является основой для внедрения Рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли, внедрения управления интегрированной цепочкой поставок в рамках проводимой работы ВТО.

*Ключевые слова:* предварительное информирование, морской транспорт, морская перевозка, таможенный контроль.

**Smirnova Irina Dmitrievna**  
Five-year student, department customs,  
Saint-Petersburg brunch named after V.B. Bobkov  
of the Russian Customs Academy, Saint-Petersburg

**ANALYSIS OF THE MODERN STATE OF THE NORMATIIN-  
LEGAL BASIS RULING THE PROCEDURE OF PRELIMINARY  
INFORMATION AT THE TRANSPORT OF GOODS BY MARINE  
TRANSPORT**

*Annotation:* The article analyzes the legal framework regulating the mechanism of preliminary information. The use of preliminary information is an indication of the high level of development of the customs service. Along with other mechanisms and tools, preliminary information and preliminary declarations form the basis for the implementation of the Framework of Standards for Security and Trade Facilitation, the introduction of integrated supply chain management within the framework of the work of the WTO.

*Keywords:* preliminary information, sea transport, sea transportation, customs control.

Одной из задач таможенных органов является содействие внешней торговле. Именно поэтому приоритетным направлением деятельности таможенных органов является минимизация издержек участников ВЭД, которое проявляется в фактическом таможенном контроле, с хранением товаров, простоем транспортных средств, увеличением срока выпуска товаров.

Использование предварительной информации является показателем высокого уровня развития таможенной службы считает Всемирная таможенная организация. Международная конвенция о упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция, 1999 г.) предусматривает необходимость при разработке таможенных процедур использовать предварительную информацию и обеспечивать передачу ее в электронном виде. Наряду с другими механизмами и инструментами предварительное информирование и предварительное декларирование является основой для внедрения Рамочных стандартов безопасности и облегчения торговли, внедрения управления интегрированной цепочкой поставок в рамках проводимой работы ВТО.

Таким образом, перспективным вектором развития таможенных информационных технологий является институт предварительного информирования. На сегодняшний день у участников ВЭД есть обязанность подачи ПИ при ввозе товаров автомобильным и железнодорожным транспортом. С 1 апреля 2017 году введено обязательное предварительное информирование для воздушного транспорта, которое осуществляется на основе Решения Коллегии ЕЭК №158 от 01.12.2015. До 2018 года предварительное информирование определялось Таможенным кодексом Таможенного союза статьей 42. С 1 января 2018 года в силу вступил Таможенный кодекс Евразийского экономического союза, где статьей 11 регламентирован порядок представления таможенным органам предварительной информации.

Стоит отметить, что новым кодексом ТК ЕАЭС более четко определен порядок, особенности и состав предварительной информации, в отличие от ТК ТС. В статье 11 ТК ЕАЭС представлены положения, которые до этого были включены в Соглашение «О представлении и об обмене

предварительной информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза».

При предварительном информировании таможенные органы еще до прибытия судна получают необходимые им сведения. Зарегистрированная информация анализируется с использованием СУР, после чего принимается предварительное решение по формам и мерам таможенного контроля, которые будут оптимальны по прибытии транспортного средства. Таким образом, недостаточное использование потенциала предварительного информирования (ПИ) также является сдерживающим фактором для применения СУР в целях эффективного выбора объектов таможенного контроля.

Эффективность использования инструмента предварительного информирования достигается при условии заблаговременной подачи предварительной информации и ее достоверности, а именно полного соответствия всем перевозочным и коммерческим документам. При предоставлении неполной информации ДЛТО вправе отказать в принятии такой информации и считать ее непредставленной. Одна из основных проблем использования ПИ заключается в отсутствии юридической ответственности за ее непредставление.

Безусловно, в связи с вступлением ТК ЕАЭС требуется оперативное решение вопросов по разработке (доработке) нормативных актов, составляющих право Союза, связанных с институтом предварительного информирования в рамках компетенции ЕЭК, предоставленной ТК ЕАЭС. Коллегией Евразийской экономической комиссии разработан проект решения «Об утверждении Порядка представления предварительной информации при ввозе товаров на таможенную территорию Евразийского

экономического союза водным транспортом» (далее – Порядок) данное решение вступит в силу с 1 октября 2018 года.

Цель анализируемого порядка заключается в утверждении:

- состава предварительной информации, представляемой при перевозке товаров морским транспортом;
- сроков ее подачи;
- случаи, при которых подача предварительной информации не требуется.

Срок представления ПИ установлен не позднее, чем за 6 часов до планируемого времени захода судна в первый порт, расположенный на территории государства – члена Союза. Если время захода в первый порт, расположенный на территории государства-члена составляет менее 6 часов, предварительная информация представляется до фактического выхода судна из порта отхода.

Как уже упоминалось выше предварительное информирование обязательно регламентировано для всех видов транспортов кроме морского. Коллегией ЕЭК разработаны рекомендации по структуре и формату предварительной информации о товарах, ввозимых на территорию как железнодорожным, так и воздушным транспортом. Эффективность применения форм таможенного контроля минимальна по той причине, что основные административные правонарушения выявляются на этапе таможенного декларирования после регистрации ЭДТ.

Таким образом эффективность применения мер по минимизации риска на этапе ПИ минимальна, в связи с отсутствием зарегистрированной ЭТД. Такое обстоятельство дел не позволяет оптимизировать процесс таможенного оформления и приблизиться к возможности автоматического выпуска.

Проанализировав нормативно-правовую базу, регулирующую механизм предварительного информирования, что морской вид перевозки единственный, который не подвергается обязательному представлению предварительной информации, пока ее подача осуществляется в рамках эксперимента. Ее обязательное представление введено на территории свободного порта Владивосток в рамках ст. 22 Федерального закона от 13.07.2015 № 212-ФЗ «О свободном порте Владивосток». Однако, частичное представление данных перевозчиками и отсутствие отлаженного обмена информацией между ТО и ГКО в рамках программного средства, дублирование судовых дел в бумажном виде не позволяют улучшить процесс таможенного оформления. Таким образом, порядок применения предварительного информирования недостаточно отлажен и структурирован, наблюдается переходный период к его постепенному применению.

#### **Список использованной литературы:**

1. "Таможенный кодекс Евразийского экономического союза" (приложение N 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза)
2. Федеральный закон "О свободном порте Владивосток" от 13.07.2015 N 212-ФЗ (последняя редакция)
3. Приказ ФТС России от 20.05.2016 N 1000 (Извлечение) "Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов при реализации системы управления рисками"
4. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 N 158 "О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом"
5. "Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур" (совершено в Киото 18.05.1973) (в ред. Протокола от 26.06.1999)

*Дата поступления в редакцию: 03.04.2018 г.*

*Опубликовано: 03.04.2018 г.*