



**ЮЖНАЯ РЕГИОНАЛЬНАЯ АССОЦИАЦИЯ
МОРСКИХ АГЕНТОВ И ЭКСПЕДИТОРОВ**
ASSOCIATION OF MARITIME AND FORWARDING AGENCIES (SOUTH OF RUSSIA)

353900, Россия, Краснодарский край, г.Новороссийск, у.Свободы, 1, а/я 144. Тел/факс +7 (8617) 60-14-08 / 60-14-09
Моб. +7 (9887) 69-83-39 E-mail: mailbox@urama.su https://www.urama.su

№ АМА – 06 от 10.05.18

на № _____ от _____

Депутату Государственной Думы РФ
Председателю ЭС по развитию ВЭД
при Комитете Государственной Думы
по экономической политике,
промышленности, инновационному
развитию и предпринимательству
по развитию внешнеэкономической
деятельности.

Г-ну Ветлужских А.Л.

103265 г. Москва

Георгиевский переулок, д. 2

E-mail: alva@duma.gov.ru

Уважаемый Андрей Леонидович!

Согласно нашей договоренности, во время Совещания 26 марта 2018г. в г. Новороссийске и на основании решения Правления Южной региональной ассоциации морских агентов и экспедиторов (ЮРАМА), для оказания практической помощи перевозчикам и их доверенным лицам, морским агентам, направляю Вам предложения для внесения изменений в ряд нормативно правовых актов Российской Федерации таких как:

-Приказ Минтранса РФ от 22 декабря 2009 г. N 247 *“ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ТИПОВОЙ СХЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ЛИЦ, ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ГРУЗОВ, ТОВАРОВ И ЖИВОТНЫХ В МОРСКИХ И РЕЧНЫХ (ОЗЕРНЫХ) ПУНКТАХ ПРОПУСКА ЧЕРЕЗ ГОСУДАРСТВЕННУЮ ГРАНИЦУ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ”* (в ред. Приказов Минтранса России от 03.11.2010 N 239, от 21.10.2013 N 321, с изм., внесенными решением Верховного Суда РФ от 17.11.2016 N АКПИ16-907);

- Распоряжение Правительства РФ от 29 июня 2012г. №1125-р *ПЛАН МЕРОПРИЯТИЙ (“ДОРОЖНАЯ КАРТА”)“СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ТАМОЖЕННОГО АДМИНИСТРИРОВАНИЯ* в пункт 19, введенный Распоряжением Правительства РФ от 12.12.2015г. №2571-р.

- Приказ МИД РФ N 19723А, МВД РФ N 1048, ФСБ РФ N 922 от 27 декабря 2003 года *ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ПЕРЕЧНЯ “ЦЕЛИ ПОЕЗДОК”, ИСПОЛЪЗУЕМОГО УПОЛНОМОЧЕННЫМИ*

ГОСУДАРСТВЕННЫМИ ОРГАНАМИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ПРИГЛАШЕНИЙ И ВИЗ ИНОСТРАННЫМ ГРАЖДАНАМ И ЛИЦАМ БЕЗ ГРАЖДАНСТВА

Сегодня организация пропуска через государственную границу РФ транспортных средств и грузов в морских пунктах пропуска определяется “Типовой схемой...” (далее –ТС), утвержденной приказом Минтранса России №247 от 22 декабря 2009г. Положениями указанной “ТС “ в морских портах РФ юридически закреплён неудовлетворительный анахронический порядок государственного контроля судов и грузов.

Типовая схема, была создана, в том числе, для сокращения времени непроизводительного простоя судов и, благодаря этому, увеличения объемов перевалки грузов через порты. Однако должный эффект не получен, ввиду формального подхода ПС ФСБ РФ к выполнению следующих пунктов:

*Пункт 8.1. Типовой схемы: «Выгрузка (погрузка) транспортных средств, грузов, товаров и животных...а также допуск на судно **работников порта**, обеспечивающих выполнение грузовых операций, может осуществляться непосредственно после прибытия...»*

На практике органы Погранслужбы формально подходят к формулировке «**работники порта**», не допуская на борт до окончания досмотра работников сюрвейерских компаний, производящих инспекцию грузовых помещений на предмет пригодности к погрузке, экспедиторов для акцепта Нотиса о готовности к погрузке, то есть представителей организаций и служб задействованных в технологическом процессе погрузки/выгрузки грузов. Так, представитель терминала порта (стивидор) не может начать погрузку до окончания инспекции, соответственно экономии времени по факту нет.

Необходимо: Минтрансу РФ в абзаце 1, пункта 8.1 и в абзаце 3 п.8.1 ТС из словосочетания “ *а также допуск на судно работников порта, обеспечивающих выполнение грузовых операций*” исключить слово “ порта” и заменить на словосочетание - “ **представителей организаций и служб, задействованных в технологическом процессе выполнения грузовых операций** “.

Пункт 8.2. Типовой схемы: «Государственный контроль судна и членов экипажа судна на борту судна может осуществляться во время выгрузки (погрузки) транспортных средств, грузов, товаров и животных...»

На практике этот пункт выполняется частично таможенными органами, но не исполняется полностью ПС ФСБ ввиду того же формального подхода и нежелания вносить изменения в свои внутренние инструкции.

Необходимо: потребовать от ПС ФСБ выполнения Пункта 8.2. Типовой схемы в части обеспечения выполнения грузовых работ одновременно с осуществлением государственного контроля судна и членов экипажа.

В настоящее время Минтрансом РФ, во исполнении пунктов Распоряжения Правительства РФ №2571, ведется подготовка по внесению изменений в “Типовую схему...”. ЮРАМА считает необходимостью включить вопрос о внесении изменения в пункт 8.1, в части трактовки формулировки «работники порта». Данное изменение в «Типовой схеме...» позволит провести изменение соответствующего пункта 1.9.2 “Технологической схемы...” организации работы соответствующего морского пункта пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, товаров и животных в частности, морском пункте порт Новороссийск».

Необходимость внесения изменения данного пункта вызвано тем, что согласно существующей редакции данного пункта в “ Типовой схеме...”, на борт судна, до начала работы

пограничного и таможенного контроля допускаются только **«работники порта»** т.е. только мастер по наливу и операторы товарные, а представители других организаций, которые должны участвовать в технологическом процессе погрузки судна, не допускаются, т.к. они не являются сотрудниками порта. Данное обстоятельство не позволяет начать подготовительные операции для погрузки судна, до окончания работы досмотровой комиссии т.к., обязательные перед началом погрузки процедуры приема и свидетельствования грузовых, балластных танков и трубопроводов танкера провести не предоставляется возможным и ранний допуск на борт танкера «работников порта» является бессмысленным.

Внесения изменения данного пункта, направлено на сокращение периода вспомогательных операций при обработке танкеров у причалов Нефтерайона «Шесхарис», Пристань N24 и Пристань N25, путем их совмещения во избежание задержек возникающих из-за доставки комиссий на терминал Шесхарис, администрация ПАО «НМТП» выделила для ОТПК дополнительное оборудованное помещение на территории нефтерайона «Шесхарис», где могут постоянно находиться сотрудники Отряда пограничного контроля (ОТПК).

Несмотря на это со стороны ОТПК продолжается абсурдное требование доставки сотрудника пограничного отряда (**так называемое «прикрытие»**) транспортом морских агентов с ул. Портовой на Шесхарис за 0.5-1 час до прибытия комиссий на борт, и обратно через час после оформления отхода и доставки комиссии на ул. Портовую. Требование доставки «прикрытия» ни «Типовой схемой...», ни «Технологической схемой...морского пункта пропуска...» и приводит к тому, что при работе одной машиной с учетом постоянных пробок на ул. Портовая часто происходят задержки доставки комиссий, вдвое увеличиваются транспортные расходы агентов. А главное то, что на причале после отхода танкера находятся два человека от пограничного отряда и службы Минтранса при наличии современного видеонаблюдения диспетчерской службы.)

Фактически данное требование ставит охрану государственной границы РФ в зависимость от частных компаний, в том числе не всегда Российских резидентов. Автомашина агента делает два лишних рейса между офисом Погранслужбы и грузовым терминалом, что в условиях постоянных пробок на городских улицах приводит к задержке и начала досмотра и увеличению времени непроизводительного простоя судна.

Необходимо: потребовать от Погранслужбы организовать своевременную доставку пограничных нарядов на судно силами и средствами самой Погранслужбы, без привлечения частных компаний к «извозу» государственных служащих.

Существует общемировая практика посещения судов представителями судовладельца, фрахтователя, независимыми инспекторами и другими заинтересованными лицами, с целью проведения определенных плановых мероприятий направленных на безопасность судна, экипажа, наблюдения за грузовыми операциями и т.д. Необходимость этих визитов обусловлена сложившейся международной морской практикой коммерческой эксплуатации судна. Как правило, такие специалисты выполняют организационно-распорядительные, инспекционные и им подобные функции, направленные на исполнение судовладельцем своих обязанностей по эксплуатации судна и перевозок грузов.

На практике: ОТПК «Новороссийск», в порту **Новороссийск**, не предоставляет четкий перечень документов, необходимых для оформления пропуска на иностранное судно, в первую очередь тип визы, позволяющей иностранному гражданину гарантировано посетить судно в порту.

Данные лица являются сотрудниками иностранных организаций и за свою работу они получают оплату за границей, а работу производят, по заданию своих фирм, на борту иностранных судов, стоящих в портах России. Трудовой договор на территории России они ни с кем не могут заключить.