

Зеленый свет для грузовых таможенных комплексов

Концепция «сухих портов»

Рост грузопотоков через украинские морские порты остро поставил вопрос их своевременной обработки. Особенно актуальна эта проблема для портов, территории которых ограничены либо стеснены землями городов.

Одним из решений проблемы является применение логистической концепции выноса грузопотока с территории портов на резервные площадки, так называемые «сухие порты». В Америке эта концепция реализована в наиболее широком масштабе. Там действует около 500 сухих портов. Более 200 сухих портов уже функционирует в Европе. Концепция сухих портов также находит поддержку как в России, так и в Украине.

Сухой порт представляет собой тыловой грузовой терминал морского порта, где обрабатываются грузы, как правило, контейнеризированные, которые находятся в процессе мультимодальной перевозки. Таким образом, сухой порт призван объединить функции водного, автомобильного и железнодорожного транспорта, а также обеспечить таможенное оформление грузов.

Обычно сухие порты находятся вне территории портовых городов, но в непосредственной близости к ним, что позволяет использовать городскую инфраструктуру, не перегружая ее. Институт сухого порта доказал свою эффективность и в плане уменьшения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Столь важный экономический и социальный институт не мог не найти отражения в юридическом плане. Тем более что таможенная очистка и оформление грузов и транспортных средств в сухом порту позволяет упростить эти процессы и вывести их за пределы территории морских и речных портов, которая всегда сильно перегружена. Таким образом, институционализация логистической концепции сухого порта в Украине состоялась в рамках таможенного права. Для этого был использован институт грузового таможенного комплекса (ГТК).



**Алена ЛОСЕВСКАЯ, партнер, адвокат
Международной юридической
службы**



**Алексей МАЖАРИН, заместитель
директора по правовым вопросам
ООО «Евротерминал»**

Цель — сокращение требований относительно формальностей и продолжительности таможенного контроля — была осознана давно. Эта цель провозглашается, например, в ст. 2 Международной конвенции о согласовании условий проведения контроля грузов на границах от 21 октября 1982 года, подписанной в Женеве, к которой присоединилась Украина.

Правовой режим ГТК

11 июля 2002 года был принят Таможенный кодекс Украины (ТК). Часть 7 статьи 71 кодекса определяет грузовые таможенные комплексы, автопорты и автотерминалы как определенные участки территории с комплексом зданий, сооружений, инженерно-технических средств и коммуникаций, необходимых для таможенного контроля и оформления товаров и транспортных средств, которые перемещаются через таможенную границу Украины.

Если такой объект принадлежит государству, никаких вопросов не возникает. Там располагается специализированный таможенный орган, ко-

торый осуществляет свои функции в обычном порядке.

Однако объект может быть создан и принадлежать на праве собственности юридическому лицу — резиденту Украины, зарегистрированному в качестве субъекта предпринимательской деятельности.

В этом случае складывается двойственный правовой статус этого объекта. С одной стороны, он принадлежит субъекту предпринимательской деятельности — частному собственнику и предназначается для извлечения прибыли, с другой — является зоной таможенного контроля, предназначенной для исполнения контрольных функций таможенных и других государственных органов, которые осуществляют подобные функции на государственной границе (пограничная служба, медико-санитарная, ветеринарная и др.).

Договор о сотрудничестве

Договор о сотрудничестве как форма взаимодействия между таможенной и собственником ГТК впервые появился в 2002 году. Государственная таможенная служба разослала начальни-

кам таможен письмо от 28 сентября 2002 года № 11/4-19-8775-ЕП, к которому прилагался образец договора о сотрудничестве.

Таможня Украины решила развить отношения по заключению упомянутых договоров о сотрудничестве, заложенные в конце 2002 года, посредством отправки начальникам таможен письма от 3 января 2003 года № 11/4-09-162-ЕП, дополненного письмом от 19 февраля 2003 года № 11/4-09-2452-ЕП. Договор стал называться типовым, и его заключение определялось как обязательное. Это и понятно, поскольку законодательства о ГТК практически не было, кроме норм, содержащейся в Таможенном кодексе и не вступившей на то время в законную силу, а отношения как-то было необходимо урегулировать.

Затем Кабинет Министров своим постановлением от 7 апреля 2003 года № 476 утвердил требования, которым должен отвечать грузовой таможенный комплекс, автопорт, автотерминал. А след за этим и Государственная таможенная служба Украины утвердила порядок открытия ГТК, автопорта, автотерминала. Таким образом, был оформлен правовой статус сухого порта и других объектов, на которые распространяется правовой режим грузового таможенного комплекса.

В то же время, ни в одном из указанных нормативных актов никакого упоминания о договоре сотрудничества не было. Как не было такого упоминания и в тех нормативных актах, которые были приняты в последующем и действуют на данный момент.

К сожалению, на практике таможенные органы до сих пор идут по пути требования от частных собственников ГТК заключения договоров о сотрудничестве по форме, установленной в письме 2002 года, которое в значительной степени устарело.

Следует заметить, что с 2002 года данный образец договора ни разу не был изменен, несмотря на то, что за это время уже были приняты и изменены нормативные акты, регулирующие создание, эксплуатацию и прекращение деятельности ГТК. То есть образец договора о сотрудничестве не был приведен в соответствие с измененным и ныне действующим законодательством.

Само по себе заключение такого договора о сотрудничестве не может быть условием создания ГТК, как и отсутствие этого договора не может

быть основанием для отказа в создании грузового таможенного комплекса. В юридическом поле подобный договор ничего не меняет. Открытие комплекса производится по согласованию с Государственной таможенной службой, а отношения между таможней и собственником терминала в любом случае урегулируются в административном порядке установлением технологической схемы таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств в условиях функционирования грузового таможенного комплекса.

При этом никто не запрещает сторонам (собственнику ГТК и таможне) по общему согласию заключить договор о сотрудничестве. Но такой договор должен базироваться уже не на устаревшем образце 2002 года, а на действующем законодательстве Украины.

Залог стабильности бизнеса

17 февраля 2010 года Кабинет Министров Украины принимает постановление «Некоторые вопросы функционирования грузовых таможенных комплексов, автопортов, автотерминалов» № 132, утвердившее новые требования к подобного рода терминалам.

Важно то, что новые правила четко закрепляют обязательство собственника грузового таможенного комплекса бесплатно предоставить таможне помещения для работы ее сотрудников и помещение для склада таможни. Принцип такого бесплатного предоставления существовал и раньше, хотя и не был зафиксирован в нормативных документах.

Поэтому на практике таможня и собственник ГТК оформляли свои отношения договорами аренды за символическую плату 1 грн, маскируя тем самым бесплатное предоставление помещений. Такая «маскировка» имеет признаки притворной сделки и несет риск негативных налоговых последствий. Сейчас же нет необходимости что-то маскировать — есть прямая правовая норма, которую стороны должны исполнять.

В соответствии с вышеуказанным постановлением Кабинета Министров Государственная таможенная служба 9 августа 2010 года вносит изменения в порядок открытия грузового таможенного комплекса, автопорта, автотерминала. Этими изменениями впервые

достаточно четко обозначаются условия прекращения деятельности ГТК.

Заметим, что до внесения данных изменений вопрос о прекращении деятельности ГТК нормативно урегулирован не был. Единственное, что на практике определяло основания для прекращения деятельности ГТК, как это ни парадоксально, был тот самый пресловутый договор о сотрудничестве. По желанию «одной из сторон», о котором сторона-инициатор обязана была уведомить другую сторону за 90 дней, деятельность ГТК могла быть прекращена. Иными словами, собственник комплекса, затративший значительные капиталовложения на создание материально-технической базы и надлежащим образом исполняющий свои обязанности, не был застрахован от возможности прекращения деятельности ГТК просто по желанию таможни. Такую ситуацию едва ли можно назвать справедливой.

Новые же изменения, внесенные в порядок открытия ГТК, устанавливают только два основания для прекращения деятельности ГТК:

1) собственное желание частного собственника ГТК, что вполне логично: собственник вправе распоряжаться своей собственностью;

2) нарушение требований, предъявляемых к собственнику ГТК, что справедливо: если собственник не в состоянии обеспечить все необходимые установленные законодательством требования, деятельность ГТК подлежит прекращению.

Остается вопрос о том, как будет работать условие договора о сотрудничестве (о возможности прекращения договора по желанию таможни), противоречащее императивной правовой норме. По общему правилу условия договоров, противоречащие действующему законодательству, являются недействительными.

Собственникам ГТК, заключившим договоры о сотрудничестве, содержащие противоречащие закону положения, мы бы рекомендовали добиваться приведения их в соответствие с действующими нормативными актами, поскольку такие противоречия могут служить источником различных недоразумений и конфликтов.

Резюмируя, можно сказать, что сегодня созданы более или менее цивилизованные правила, регулирующие отношения, связанные с деятельностью сухих портов. ■