

В. В. Тонконог

*Кандидат экономических наук, доцент,
vikatonkonog79@mail.ru*

*Кафедра «Таможенное право»,
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,
г. Новороссийск, Российская Федерация*

Е. В. Филатова

*Кандидат экономических наук, доцент,
makashinaevg@mail.ru*

*Кафедра «Таможенное право»,
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,
г. Новороссийск, Российская Федерация*

Т. В. Головань

*Ст. преподаватель,
GolovanTatyanaV@gmail.com*

*Кафедра «Таможенное право»,
Государственный морской университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова,
г. Новороссийск, Российская Федерация*

Проблемные вопросы занижения веса груза в контейнерах, перемещаемых морским транспортом

***Аннотация:** Рынок контейнерных перевозок активно развивается в силу универсальности контейнеров. Он открывает широкие возможности для перевозки абсолютно любых типов груза, независимо от их объема, габаритов и химического состояния. В то же время, негативным последствием применения данного способа доставки является занижение веса груза в контейнерах грузоотправителями проблемы, влекущее за собой нарушение таможенного законодательства и недополучение таможенных платежей и их перечисление в федеральный бюджет в неполном объёме. Отмечено, что процесс перевозки грузов в контейнерах морским транспортом сопровождается большим количеством документов, а сертификат VGM является основным документом, подтверждающим и содержащим в себе весовую характеристику контейнера, поэтому рассмотрим его более подробно. В статье также рассмотрены основания для отказа в погрузке контейнеров на борт судна, а также последствия заявления неверной массы груза в контейнере. Кроме этого, в статье говорится, что на практике определён порядок грузовой операции, заключающийся в оформлении необходимых документов грузоотправителем на каждый контейнер необходимых грузовых документов с указанием наименования груза, вес*

брутто груза, загруженного в контейнерную единицу и иных данных. Пытаясь уклониться от уплаты таможенных платежей в полной мере, многие недобросовестные транспортные компании стремятся намеренно занижить вес товара в контейнерном модуле при перевозке морским транспортом. В связи с этим, авторами предложены рекомендации по урегулированию вопроса о занижении веса груза в контейнерах, перемещаемых морским транспортом.

Ключевые слова: *контейнерные перевозки, контейнер, сертификат VGM, занижение веса контейнера, таможенные правила, таможенные правонарушения, ЕАЭС, таможенные документы, таможенное оформление, таможенный контроль.*

V. V. Tonkonog

*Cand. Sci. (Econ.), Assoc. Prof.,
vikatonkonog79@mail.ru*

*Department of Customs law,
F. F. Ushakov State Maritime University,
Novorossiysk, Russian Federation*

E. V. Filatova

*Cand. Sci (Econ.), Assoc. Prof.,
makashinaevg@mail.ru*

*Department of Customs law,
F. F. Ushakov State Maritime University,
Novorossiysk, Russian Federation*

T. V. Golovan

*Senior lecturer,
GolovanTatyanaV@gmail.com*

*Department of Customs law,
F. F. Ushakov State Maritime University,
Novorossiysk, Russian Federation*

**Problems of underestimation of the weight
of the load in containers, moved by sea transport**

Annotation: *The market of container transportation is actively developing due to the universality of containers. It opens wide opportunities for transportation of absolutely any type of cargo, regardless of their volume, size and chemical condition. At the same time, the negative consequence of the use of this method of delivery is the understatement of the weight of cargo in containers by shippers, which entails a violation of customs legislation and the failure to receive customs payments and their transfer to the Federal budget in full. It is noted*

that the process of transportation of goods in containers by sea is accompanied by a large number of documents, and the VGM certificate is the main document confirming and containing the weight characteristics of the container, so we consider it in more detail. The article also considers the grounds for refusal to load containers on Board the vessel, as well as the consequences of the statement of the incorrect weight of the cargo in the container. In addition, the article States that in practice, the procedure for cargo operations is defined, which consists in the preparation of the necessary documents by the shipper for each container of the necessary cargo documents with the name of the cargo, the gross weight of the cargo loaded into the container unit and other data. Trying to avoid payment of customs duties in full, many unscrupulous transport companies are deliberately trying to understate the weight of the goods in the container module during transportation by sea. In this regard, the authors proposed recommendations to address the issue of understating the weight of cargo in containers transported by sea.

Keywords: container transportation, container, certificate VGM, reduction of weight of container, customs regulations, customs offences, the EEU, the customs documents, customs clearance, customs control.

В настоящее время одним из распространенных способов доставки груза являются международные контейнерные перевозки, способствующие облегчению международной торговли и развитию экономики в целом, ведь они самый экономичный способ доставки товаров из-за высокой скорости обработки грузов, что очень важно при внушительном расстоянии между точками отправления и назначения. Рынок контейнерных перевозок активно развивается в силу универсальности контейнеров, открывающий широкие возможности для перевозки абсолютно любых типов груза, независимо от их объема, габаритов и химического состояния.

За счет относительно невысокой стоимости контейнерных перевозок морским транспортом, уровень контейнеризации международных грузов в настоящее время составляет 70–75% от общего числа морских перевозок. Кроме этого, в контейнерной системе перевозок имеет место быть консолидации рынка, а именно создание стратегических альянсов и ассоциаций, слияние судоходных компаний, создание транспортно-логистических групп. А как результат — увеличение конкуренции на рынке международных контейнерных перевозок.

По данным агентства InfraNews¹ совокупный контейнерооборот оборот 110 крупнейших контейнерных портов мира в 2017 г. составил

¹ Совокупный контейнерооборот крупнейших портов мира в 2017 году вырос на 6,1% / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт агентства InfraNews. URL: <http://infranews.ru/logistika/more/51197-sovokupnyj-kontejnerooborot-krupnejshix-portov-mira-v-2017-godu-vyros-na-61/> (дата обращения 13.10.2018 г.).

600 млн. TEU, что на 6,1% больше, чем годом ранее (+ 6,1% по сравнению с 2016 г.). 2018 г. продолжает показывать рос мирового контейнерооборота. Так, за январь-февраль 2018, объем глобальных морских контейнерных перевозок вырос на 6,7% по сравнению с аналогичным периодом 2017 г., до 26 млн TEU ².

По мнению Alphaliner, рост объемов контейнерных перевозок тесно связан с оживлением мировой торговли и ростом экономики.

Снижение контейнерооборота был отмечен в двенадцати портах из 110 (например, порт Джойя Тауро, Италия (-12,4%), порт Дамман, Саудовская Аравия (-11,3%), Порт-Кланг, Малайзия (-9%)). Лидирующие позиции, как и прежде, сохранил порт Шанхай, Сингапур, Шэньчжэнь и др. (табл. 1).

Таблица 1

Контейнерооборот ведущих портов мира за 2017 г.

Страна	Контейнерооборот, млн. TEU	Прирост по сравнению с 2016 г.
Шанхай	40,2	+ 8,3%
Сингапур	33,6	+8,9%
Шэньчжэнь	25,2	+5,1%
Нинбо	24,6	+14,1%

В целом среди 110 портов, вошедших в рейтинг Alphaliner, наибольший рост объемов был зафиксирован в порту Кристоаль, Панама (+65,2%), а также в порту Чжухай, Китай (+37,3%).

Отметим также, что по данным исследований английского консалтингового агентства Drewry, к 2020 г. объемы контейнерных перевозок составят 1 млрд. TEU, а ежегодный рост рынка транспортно-логистических услуг составит от 2,9 до 3,2%. Кроме этого, экспертами предполагается, что к данному же периоду доля стран Азии в мировом контейнерном трафике увеличится с 56% до 65%, чему способствует стабильный ежегодный рост объемов контейнерооборота, осуществляемый преимущественно за счет азиатских стран, в частности Китая (до 40% всего контейнерного грузопотока) ³.

² Что ожидает рынок морских контейнерных перевозок в 2018 году [Электрон. ресурс] // Logirus. Логистика в России. URL: http://logirus.ru/articles/interview/chto_ozhidaet_rynok_morskikh_konteynnykh_perevozok_v_2018_godu.html (дата обращения 13.10.2018 г.).

³ Мировой рынок грузоперевозок в 2017 году [Электрон. ресурс] URL: <http://perevozka24.ru/pages/mirovoy-rynok-gruzoperevozok-v-2017-godu> (дата обращения 13.10.2018 г.).

Положительная динамика контейнерооборота отмечается и в портах России, которая впервые стала опережающей по отношению к перевалке контейнеров. Сближается она и по абсолютным значениям: 3,9 млн. TEU — по железной дороге и 4,6 млн. — через порты⁴. Отметим, что за январь–февраль 2018 г. контейнерооборот российских портов вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 14,9%⁵.

С ростом объёмов контейнерных перевозок возрастает и роль таможенных органов. Данный процесс становится ещё важнее, опираясь в ходе таможенного оформления и таможенного контроля судов заграничного плавания и гружёных контейнеров на нормативно-правовые акты различных уровней.

Однако, широкое распространение перевозок грузов в контейнерах влечёт за собой увеличение количества нарушений таможенного законодательства Евразийского экономического союза, которые могут быть совершены в любой момент морской транспортной перевозки. В связи с этим, усиливается таможенный контроль со стороны таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и взимание таможенных платежей.

Рост количества административных правонарушений таможенных правил, а именно — проблема занижения веса груза в контейнерах грузоотправителями, приводит не только к снижению уровня безопасности, но и к недополучению денежных средств в федеральный бюджет (что в свою очередь отрицательно сказывается на экономике в целом), обуславливает актуальность рассматриваемой темы и привлекает особый интерес к изучению проблемных аспектов и разработке рекомендаций по их решению.

Известно, что для того, чтобы товар прошёл таможенную очистку, владелец или уполномоченное им лицо (декларант или таможенный представитель) обязан представить в таможенный орган требуемый пакет документов, на основании которого выносится решение о разрешении на ввоз, вывоз или транзит этого товара.

Так, перевозка грузов в контейнерах морским транспортом не является исключением. Процесс перевозки грузов в контейнерах морс-

⁴ Контейнеромания-2017 [Электрон. ресурс] // Логистика и перевозка. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf> (дата обращения 13.10.2018 г.)

⁵ Что ожидает рынок морских контейнерных перевозок в 2018 году [Электрон. ресурс] // Logirus. Логистика в России. URL: http://logirus.ru/articles/interview/chto_ozhidaet_rynok_morskikh_konteynnykh_perevozok_v_2018_godu.html (дата обращения 13.10.2018 г.).

ким транспортом сопровождается большим количеством документов, перечень которых представлен в таблице 2.

Таблица 2

Документы, необходимые для таможенного оформления грузов в контейнерах при перевозке морским транспортом

Укрупненная группа документов	Перечень документов
Учредительные	<ol style="list-style-type: none"> 1. Учредительные документы организации (Устав). 2. Свидетельство о постановке на налоговый учет (ИНН). 3. Свидетельство о государственной регистрации юридического лица. 4. Копия Свидетельства о постановке на учет в ИМНС. 5. Письмо из статистики о присвоении кодов. 6. Справки из банка об открытии счетов. 7. Выписка из ЕГРЮЛ. 8. Свидетельство о присвоении ЕГРИП. 9. Выписка из ЕГРИП (для ИП). 10. Документы, подтверждающие полномочия генерального директора и главного бухгалтера (приказ о назначении на должность), копии их паспортов.
Транспортные	<ol style="list-style-type: none"> 1. Коносамент, CMR, TIR. 2. VIN лист (при таможенном транзите).
Коммерческие	<ol style="list-style-type: none"> 1. Копия контракта внешнеэкономической деятельности, включая Дополнения, Изменения, Спецификации к нему. 2. Копия Спецификации к Контракту на данную поставку. 3. Копии договора с перевозчиком и счета. 4. Копия брокерского договора. 5. Документы, подтверждающие стоимость товара, прайс-лист с аналогичной продукцией от других производителей, информации о ценах на внутреннем рынке, платежи на оплату фрахта и страховки, приложения к договору, подтверждающие величину стоимости фрахта/страховки.
Бухгалтерские	<ol style="list-style-type: none"> 1. Паспорт сделки. 2. Платежные поручения оплаты за товар.
Таможенные	<ol style="list-style-type: none"> 1. Документ, подтверждающий вес контейнера – сертификат VGM. 2. Инвойс и упаковочный лист с указанием кода товара по ТН ВЭД, стоимости, маркировки, веса нетто, брутто, брутто без паллет, раскладки по грузовым местам (количество упаковок, коробок, паллет (с выделением веса паллет отдельно)), условий поставки и оплаты. 3. Разрешения, лицензии, сертификаты (формы «А», соответствия, происхождения, фитосанитарные, ветеринарные, пожарные), сертификат анализа, свидетельство о государственной регистрации товара. 4. Пояснительное письмо от получателя по коду ТН ВЭД (при таможенном транзите). 5. Доверенность на декларанта, подтверждающая его полномочия от имени фирмы производить оформление ДТ.

Прочие	<ol style="list-style-type: none"> 1. Документ учета. 2. Страховой полис, инвойс на страховку. 3. Техническая документация, описание товара и другая документация, позволяющая идентифицировать товар. 4. Документ, подтверждающий производителя (письмо продавца, сертификаты). 5. Документ открытия, (при таможенном транзите).
--------	--

Источник: составлено авторами.

Как видно из таблицы 2, именно сертификат VGM является основным документом, подтверждающим и содержащим в себе весовую характеристику контейнера, поэтому рассмотрим его более подробно.

Сертификат VGM разработан ИМО (Международной морской организацией) с помощью поправок от 01.07.2016 г. к SOLAS «Международной конвенции по охране человеческой жизни на море»⁶ для защиты людей и имущества перевозчика, терминала и груза. Все страны, являющиеся членами Международной морской организации (ИМО), специализированного учреждения ООН, обязаны внедрить VGM. Некоторые страны принимают это правило на национальном уровне в качестве нового закона.

VGM означает проверку массы брутто и относится к общему весу груза (вес груза, наполнитель/паллеты/полозья, амортизационные материалы, средства крепления, собственный вес контейнера). Рассмотрим применение СОЛАС-74 по отношению к контейнерам на рисунке 1.

Основным требованием является предоставление грузополучателем проверенную массу (вес) брутто груженого контейнера морскому перевозчику, включая вес груза, вес погрузочно-разгрузочного оборудования и материалов, вес амортизационных материалов и собственный вес контейнера) вместе с подписью лица, ответственного за заявленный вес. Поэтому грузоотправитель, указанный в коносаменте, является стороной, ответственной за предоставление морскому перевозчику и оператору терминала значения проверенной массы брутто груженого контейнера. Однако грузоотправитель может уполномочить третью сторону на предоставление VGM от своего имени.

⁶ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) от 1974 г. / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Международной морской организации (ИМО). URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) (дата обращения 13.10.2018 г.).

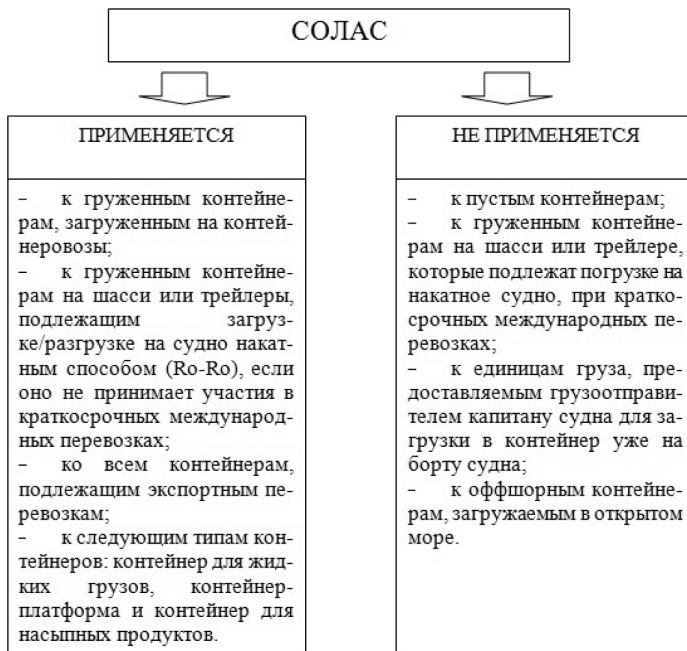


Рис. 1. Применение Конвенции СОЛАС-74

Источник: составлено авторами.

Сертификат может быть предоставлен как на бумажном носителе, так и в электронном виде, заверенным электронно-цифровой подписью.

Согласно поправкам к Конвенции перевозчику и оператору терминала запрещено загружать гружёный контейнер на борт судна в случае отсутствия проверенной массы брутто для этого контейнера (VGM – Verified Gross Mass) по соображениям безопасности. В тоже время существуют определенные основания для отказа в погрузке контейнеров на борт судна, представленные на рисунке 2.

Данные VGM не вносятся в коносаменте, так как они указываются отдельно от общей массы груза, внесенной в коносамент. Указание некорректных сведений о массе перевозимого груза может привести к следующим серьезным последствиям, представленным на рисунке 3.

В свою очередь, массу самого контейнера можно найти на его двери или на Web-странице некоторых транспортных линий. Но, стоит иметь ввиду, что собственная масса контейнера может быть указана неверно из-за проведенных ремонтных работ контейнера, мокрых деревянных полов или по другим причинам.

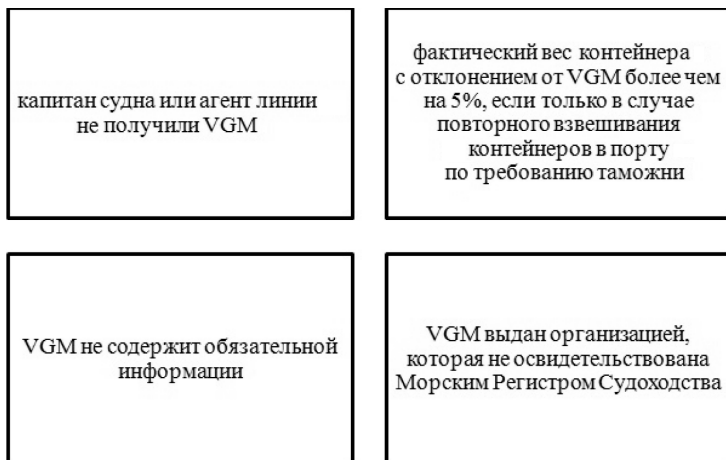


Рис. 2. Основания для отказа в погрузке контейнеров на борт судна

Источник: составлено авторами.



Рис. 3. Последствия заявления неверной массы груза в контейнере

Источник: составлено авторами.

Для получения сертификата необходимо провести взвешивание груза контейнера одним из двух существующих методов, представленных на рисунке 4.

Метод 1 определения веса применим для любых контейнеров и грузов, загруженных в них. В свою очередь, применение метода 2 позволяет избежать дополнительных расходов на взвешивание гружёного контейнера на специализированных весах, что является ощутимым преимуществом.

VGM смогут выдавать все организации, у которых есть освидетельствованные весы. Кроме того, контейнер можно взвесить в терминале

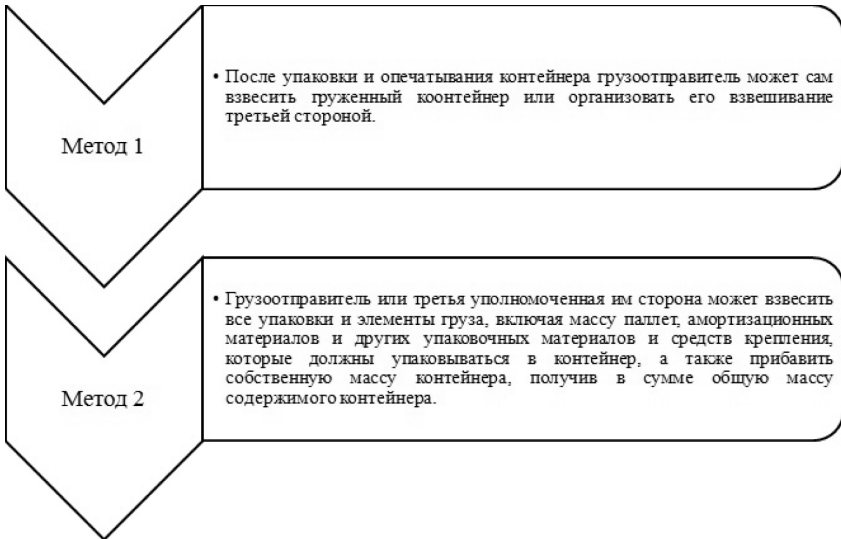


Рис. 4. Методы определения массы груза с контейнером

Источник: составлено авторами.

порта, но не все терминалы имеют оснащение, необходимое для выполнения данной процедуры, особенно если принимать во внимание огромный объем контейнеров, проходящих через терминал. Взвешивание контейнера в порту может привести к существенным затарам и задержкам.

В России только одна организация вправе осуществлять освидетельствование весов, которой является Российский Морской Регистр Судоходства.

Требования Регистра при использовании метода 1 (взвешивание загруженного и опломбированного контейнера):

- наличие задокументированной процедуры метода взвешивания контейнеров в рамках Резолюции ИМО MSC.1 380(94);
- наличие перечня используемого оборудования для взвешивания контейнеров, с предоставлением технической документации (паспорт), информации о выполненных регламентных работах, документов, подтверждающих проведение в установленном порядке поверки и калибровки оборудования, графиков технического обслуживания оборудования;
- наличие системы идентификации и учета выдаваемых документов;
- список подготовленного персонала, занятого на операциях по взвешиванию.

При этом к требованиям Регистра для оформления VGM относятся следующие; присвоение уникального номера и даты выдачи; указание наименования и адреса заявителя; указание места и даты проведения взвешивания; указание средства взвешивания; указание идентификационного номера контейнера; указание метода взвешивания; указание подтверждённой массы брутто контейнера; указание фамилии, имени, отчества и подпись исполнителя.

Подводя итог вышесказанному, необходимо отметить, что внедрение новых требований к СОЛАС для грузоотправителей повлекло увеличение общей стоимости транспортной составляющей, ведь стоимость получения сертификата составляет от 25 до 100 \$ США за контейнер. Но, несмотря на это, данное нововведение направлено на повышение уровня безопасности мореплавания, потому что проблема с перегрузом судна может привести к гибели не только морского судна, но и всего экипажа.

В действительности, на практике определён порядок грузовой операции, заключающийся в оформлении необходимых документов грузоотправителем на каждый контейнер необходимых грузовых документов с указанием наименования груза, вес брутто груза, загруженного в контейнерную единицу и иных данных.

В свою очередь, судовым агентам необходимо предварительно проектировать грузовые операции на контейнерном терминале, составлять Грузовой план для каждого судна на основе сведений о грузе, взятых из грузовых документов. Правильность заполнения данного документа оказывает наивысшую степень влияния на безопасную перевозку грузов.

После выгрузки контейнера в порту назначения груз, находящийся в нём, должен пройти таможенную очистку. Данная процедура осуществляется со стороны грузополучателя при условии оплаты необходимых таможенных платежей в государственный бюджет.

Но, несмотря на усилия морских перевозчиков, самостоятельно сократить число случаев заявления грузоотправителями некорректного веса контейнера, проблемы продолжают существовать.

Пытаясь уклониться от уплаты таможенных платежей в полной мере, многие недобросовестные транспортные компании стремятся намеренно занижить вес товара в контейнерном модуле при перевозке морским транспортом.

Отметим, что одной из главных функций таможенных органов является фискальная функция, обеспечивающая пополнение федерального бюджета денежными средствами, то правонарушения, связанные с сообщением в таможенный орган недостоверных сведений о весе брутто

груза в контейнере, влекут за собой сокращение объёмов перечислений платежей таможенными органами, что является серьёзной проблемой.

По данным Южного таможенного управления о правоприменительной практике можно сделать вывод, что одним из основных выявляемых правонарушений, связанных с представлением в таможенный орган недостоверных сведений наряду с кодом товара, является представление недостоверных сведений о весе (брутто) товара.

В связи с данным фактом, по итогам деятельности за 2017 г. таможенными органами Южного таможенного управления в результате проверочных мероприятий по выявленному факту таможенных платежей доначислено 127,7 млн. руб., а взыскано 62,7 млн. руб., что больше на 25% и 9%, соответственно, в сравнении с 2016 г., как видно из рисунка 5⁷.

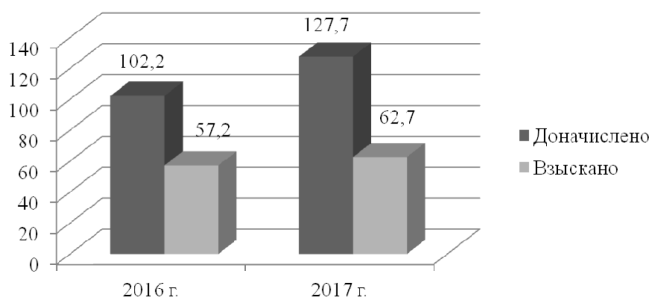


Рис. 5. Суммы доначисленных и взысканных таможенных платежей по факту недостоверного заявления сведений о весе (брутто) товара по данным ЮТУ за 2016–2017 гг., млн. руб.

Источник: составлено авторами.

Вдобавок ко всему, на 94 дела или 18% увеличилось количество дел, возбужденных в связи с недостоверным декларированием товара, повлекшим недоплату таможенных пошлин, налогов или несоблюдение установленных запретов и ограничений (в 2016 г. – 532, в 2017 г. – 626).

На практике установлено, что в среднем вес реального груза занижается в диапазоне на 20–40% от фактического веса груза. Ведь чем меньше вес перевозимого груза в контейнере по документам, тем меньше вычеты со стороны грузополучателя в бюджет страны.

⁷ Доклад о правоприменительной практике Южного таможенного управления за 2017 г. / Южное таможенное управление / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=30375:-32017-&catid=244:2017-05-17-06-02-18&Itemid=279 (дата обращения 13.10.2018 г.).

Основным документом для таможенного выпуска с указанием обязательных реквизитов: наименование груза, число мест и масса груза, является коносамент. Если груз отправлен по одному коносаменту в нескольких контейнерах, необходимо указывать вес и количество в каждом. Инструкции для заполнения графы «информация о грузе» подаются по поручению грузополучателя морскому перевозчику. Зачастую сведения являются ложными. Данная практика существует для оптимизации таможенных платежей с целью минимизации таможенных платежей со стороны импортеров, что недопустимо в интересах государства.

Ответственность за определение и указание в документах проверенной массы брутто загруженного контейнера несет грузоотправитель по ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ. В таблице 3 представлена предусмотренная административная ответственность лиц в соответствии с данной статьёй.

Таблица 3

Характеристика ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ «Незаконное перемещение через таможенную границу Союза товаров и (или) транспортных средств международной перевозки»⁸

Гипотеза ч. 3 ст. 16.1 КоАП РФ	Предусмотренные санкции		
	Физические лица	Юридические лица	Должностные лица
«Незаконное перемещение через таможенную границу Союза товаров и (или) транспортных средств международной перевозки»	Предупреждение или штраф от 1000 до 2500 рублей с конфискацией товаров или без таковой либо конфискацию предметов административного правонарушения	Штраф от 50000 до 100000 рублей с конфискацией товаров или без таковой либо конфискацию предметов административного правонарушения	Штраф от 5000 до 10 000 рублей

Источник: составлено авторами.

Важно отметить, что на сегодняшний день для отправки контейнера на судне, представление сертификата не требуется: достаточно только сведений со слов отправителя. Информация о VGM используется морскими перевозчиками исключительно для планирования размещения контейнеров на судне и не указывается в иных документах. Соответственно при прибытии судна сертификатов просто нет – они суще-

⁸ ч. 3 ст. 16.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 02.10.2018) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/08b0da28093974dce2ce6edfb76627c3b199d535/ (дата обращения 13.10.2018 г.).

ствуют только в месте погрузки и только у грузоотправителя. Более того, карго-план, который требует таможня, не является стандартизированным документом: это всего лишь схема расположения груза на судне, которая не предусматривает указание веса каждого отдельного грузового места.

Итак, для устранения проблемы недополучения таможенных платежей и их перечисления в федеральный бюджет в неполном объёме, связанной с криминальной практикой занижения веса груза в контейнере грузоотправителями, видится необходимым предложение рекомендаций, приведённых на рисунке 6.

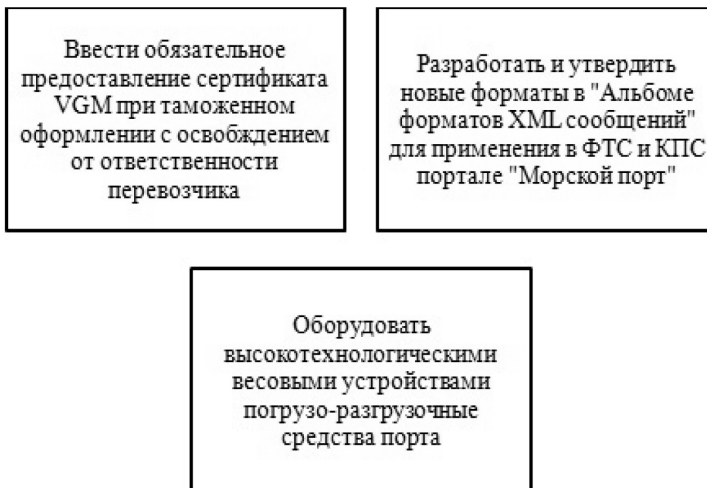


Рис. 6. Рекомендации по урегулированию вопроса о занижении веса груза в контейнерах, перемещаемых морским транспортом

Источник: составлено авторами.

Во-первых, для определения более точного веса контейнера при его выгрузке с судна при импорте или погрузке на судно при экспорте необходимо оборудовать высокотехнологическими весовыми устройствами погрузо-разгрузочные средства порта.

Это позволило бы производить мониторинг между заявленным весом контейнера в грузовом манифесте и фактическим весом, который определен в процессе грузовой операции в порту.

Во-вторых, данная проблема может быть решена с помощью принятия постановления об обязательном предоставлении сертификата VGM в целях прохождения процедуры таможенного оформления.

Данное решение заключалось бы в предоставлении перевозчиком в таможенную в электронном виде сведений о весовых характеристиках контейнеров (контейнеров с товарами), их расположении на борту судна в виде карго-плана, с обязательным приложением VGM сертификатов. Это позволит таможенным органам заранее оценить риски занижения грузополучателем веса груза и выявить нарушения таможенного законодательства ЕАЭС.

Подобные сведения о весовых характеристиках контейнеров (контейнеров с товарами), их расположении на борту судна должны подаваться либо посредством КПС портала «Морской порт» в таможенную при наличии к нему доступа, либо на электронный адрес таможни.

Однако, морской транспорт во всем мире при представлении данных в КПС портал «Морской порт» работает в международном стандарте UN / EDIFACT, IS09735, а ФТС России с данным стандартом не работает, в «Альбоме форматов XML сообщений» таких форматов просто нет.

Соответственно, перевозчикам придется платить «специально обученным компаниям» за услуги конвертации в совместимый формат с программным средством ФТС России.

В-третьих, необходимо подготовить программные средства ФТС для приёма сертификатов VGM, карго-планов: разработать и утвердить новые форматы в «Альбоме форматов XML сообщений» для применения в ФТС и КПС портале «Морской порт».

Кроме того, при введении обязательного предоставления для таможенного оформления информации по VGM в таможенные органы на перевозчиков ложится административная ответственность по ч. 3 статьи 16.1 КоАП РФ за сообщение недостоверной информации о весе контейнеров в случае обнаружения расхождений в информации от «убивающего вес» грузоотправителя и сертификата VGM, хотя к внешнеторговой сделке перевозчик не имеет никакого отношения.

Таким образом, для того чтобы освободить перевозчиков от ответственности в случае занижения грузоотправителем веса грузов в контейнерах, необходимо сделать поправку в законодательстве о несении всей ответственности только грузоотправителем, осуществляющим взвешивание контейнеров и передачу информации перевозчикам.

Подводя итог, необходимо отметить, что интеграция процедуры обязательного декларирования веса грузовой партии VGM существенно повышает точность составления грузового плана в целях безопасности. Вдобавок, предложение о принятии резолюции об обязательном предоставлении сертификата VGM для процедуры прохождения тамо-

женного оформления позволит снизить риск занижения веса груза в контейнере грузоотправителями.

Тем самым данное решение обеспечит полноту взимания таможенных платежей в доходную часть федерального бюджета государства.

Список литературы

1. Alphaliner / [Электрон. ресурс]. URL: [https:// www.alphaliner.com/](https://www.alphaliner.com/) (дата обращения 13.10.2018 г.).
2. Drewry Container Trade Statistics / [Электрон. ресурс]. URL: [https:// www.drewry.co.uk/](https://www.drewry.co.uk/) (дата обращения 13.10.2018 г.).
3. Freight transported in containers – statistics on unitisation // Eurostat. Statistics Explained / [Электрон. ресурс]. URL: [https:// ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transportedin_containers_statistics_on_unitisation](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transportedin_containers_statistics_on_unitisation) (дата обращения 13.10.2018 г.).
4. Hellenic Shipping / [Электрон. ресурс]. URL: [https:// www.hellenicshippingnews.com/drewry-port-throughput-indices-3/](https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-port-throughput-indices-3/) (дата обращения 13.10.2018 г.).
5. Statista. The Statistics Portal / [Электрон. ресурс]. URL: [https:// www.statista.com/topics/1367/container-shipping/](https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/) (дата обращения 13.10.2018 г.).
6. Грузооборот морских портов России / «Ассоциация морских торговых портов» / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Ассоциации морских торговых портов. URL: [http:// www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portovrossii-za-3-mesyaca-2018-g](http://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskih-portovrossii-za-3-mesyaca-2018-g) (дата обращения 24.04.2018 г.).
7. Головань Т.В. Специфика перевозки грузов в контейнерах на судах заграничного плавания и их таможенное оформление: статья. Сборник статей по итогам I Международной научно-практической конференции «Социально-экономические аспекты развития национальной экономики» / Под ред. проф.Ананченковой П.И. — М.: ИД АТиСО, 2018.
8. Доклад о правоприменительной практике Южного таможенного управления за 2017 г. / Южное таможенное управление / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Федеральной таможенной службы. URL: [http:// yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=30375:-32017-&catid=244:2017-05-17-06-02-18&Itemid=279](http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=30375:-32017-&catid=244:2017-05-17-06-02-18&Itemid=279) (дата обращения 13.10.2018 г.).
9. Конвенция о временном ввозе 1990 г. (Заключена в г. Стамбуле 26.06.1990 г.) / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Всемирная таможенная организация. URL: [http:// www.wcoomd.org/en/aboutus/](http://www.wcoomd.org/en/aboutus/)

- legalinstruments/~ /media/C84000EE0BC9439184CC3C8 A750 BF8C5.ashx (дата обращения 13.10.2018 г.).
10. Конвенция о Международной морской организации от 06.03.1948 (Вместе с Резолюцией А.724(17) «Поправки к Конвенции о Международной морской организации (легализация Комитета по упрощению формальностей)», Резолюцией А.735(18) «Поправки к Конвенции о Международной морской организации») (с изм. и доп. от 10.11.1984) (Резолюция А.724(17) принята 07.11.1991) (Резолюция А.735(18) принята 04.11.1993) / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Электронный фонд. URL: [http:// docs.cntd.ru/document/1900731/](http://docs.cntd.ru/document/1900731/) (дата обращения 13.10.2018 г.).
 11. Конвенция по облегчению международного морского судоходства (FAL) (Заключена в г. Лондоне 09.04.1965) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: [http:// www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=15188#01476132](http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=15188#01476132) (дата обращения 13.10.2018 г.).
 12. Контейнерные перевозки грузов / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт TransSphere. URL: [http:// transsphere.com/ru/info/konteinernye-perevozki-gruzov](http://transsphere.com/ru/info/konteinernye-perevozki-gruzov) (дата обращения 13.10.2018 г.)
 13. Контейнеромания-2017 [Электрон. ресурс] // Логистика и перевозка. URL: [http:// ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf](http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf) (дата обращения 13.10.2018 г.).
 14. Контейнерооборот крупнейших портов мира / Информационное агентство РЖД-Партнёр / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт РЖД-Партнёр. URL: [http:// www.rzdpartner.ru/watetransport/news/sovokupnyukonteynerooborot110krupneyshikh-portov-mira-vyros-v-2017-godu-na-6-1/](http://www.rzdpartner.ru/watetransport/news/sovokupnyukonteynerooborot110krupneyshikh-portov-mira-vyros-v-2017-godu-na-6-1/) (дата обращения 13.10.2018 г.)
 15. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) от 1974 г. / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Международной морской организации (ИМО). URL: [http:// www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата обращения 13.10.2018 г.).
 16. Мировой рынок грузоперевозок в 2017 году [Электрон. ресурс] URL: [http:// perevozka24.ru/pages/mirovoy-gynok-gruzoperevozok-v-2017-godu](http://perevozka24.ru/pages/mirovoy-gynok-gruzoperevozok-v-2017-godu) (дата обращения 13.10.2018 г.).
 17. Обзор рынка контейнерного тоннажа в 3 квартале 2017 года / Журнал «Судоходство» / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Судоходство. URL: [https:// sudohodstvo.org/en-overview-of-container-tonnage-market-in-3d-quarter-of-2017-part-2/](https://sudohodstvo.org/en-overview-of-container-tonnage-market-in-3d-quarter-of-2017-part-2/) (дата обращения 13.10.2018 г.).

18. Приказ ФТС России от 19 июля 2013 г. № 1349 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов совершающих таможенные операции и проводящих таможенный контроль в отношении судов, используемых в целях торгового мореплавания, товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Союза этими судами» (в ред. Приказа ФТС России от 08.07.2016 № 1339) / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт Альта-Софт. URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/13pr1349/> (дата обращения 04.04.2018 г.).
19. Совокупный контейнерооборот крупнейших портов мира в 2017 году вырос на 6,1% / [Электрон. ресурс] // Официальный сайт агентства InfraNews. URL: <http://infranews.ru/logistika/more/51197-sovokupnyj-kontejnerooborot-krupnejshix-portov-mira-v-2017-godu-vyros-na-61/> (дата обращения 13.10.2018 г.)
20. Статья 89 главы 14 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (Приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017 г.) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/5c0f501_67cb441d5_9bee3e3c8135d944bc83985/ (дата обращения 13.10.2018 г.).
21. Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 года (Вместе с «Положениями, касающимися маркировки контейнеров», «Процедурой временного ввоза...», «Использованием контейнеров во внутренних перевозках», «Правилами, касающимися технических условий...», «Процедурой допущения контейнеров...», «Пояснительными записками», «Составом и правилами процедуры...», «Протоколом о подписании») (Заключена в г. Женеве 02.12.1972) (с изм. от 26.06.1990) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=4504#0365_3639176746655 (дата обращения 13.10.2018 г.).
22. Тонконог В.В. Анализ состояния контейнерных перевозок на морском транспорте за 2016–2017 годы: статья. Сборник статей по итогам I Международной научно-практической конференции «Социально-экономические аспекты развития национальной экономики» / под ред. проф. Ананченковой П.И. – М.: ИД АТиСО, 2018.
23. Филатова Е.В. Анализ программных продуктов, обеспечивающих учет контейнеров: статья. Сборник статей по итогам I Международной научно-практической конференции «Социально-экономические аспекты развития национальной экономики» / Под ред. проф. Ананченковой П.И. – М.: ИД АТиСО, 2018.

24. ч. 3 ст. 16.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 02.10.2018) / [Электрон. ресурс] // Консультант Плюс. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/08b0da28093974dce2ce6edfb76627c3b199d535/ (дата обращения 13.10.2018 г.).
25. Что ожидает рынок морских контейнерных перевозок в 2018 году [Электрон. ресурс] // Logirus. Логистика в России. URL: http://logirus.ru/articles/interview/chto_ozhidaet_rynok_morskikh_konteynerykh_perevozok_v_2018_godu.html (дата обращения 13.10.2018 г.).

References

1. Alphaliner / URL: <https://www.alphaliner.com/> (date of appeal 13.10.2018).
2. Drewry Container Trade Statistics / URL: <https://www.drewry.co.uk/> (date of appeal 13.10.2018).
3. Freight transported in containers – statistics on unitisation // Eurostat. Statistics Explained / URL: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Freight_transportedin_containers_-_statistics_on_unitisation (date of appeal 13.10.2018).
4. Hellenic Shipping / URL: <https://www.hellenicshippingnews.com/drewry-port-throughput-indices-3/> (date of appeal 13.10.2018).
5. Statista. The Statistics Portal / URL: <https://www.statista.com/topics/1367/container-shipping/> (date of appeal 13.10.2018)
6. Gruzooborot morskikh portov Rossii / «Associacia morskikh torgovih portov // URL: <http://www.morport.com/rus/news/gruzooborot-morskikh-portovrossii-za-3-mesyaca-2018-g> (date of appeal 24.04.2018).
7. Golovan T.V. Specifika perevozki грузов v konteinerah na sudah zagranplavania i ih tamozennoe oformlenie. Sbornik statei po itogam I Mezhdunarodnoy nauch-no-prakticheskoy konferencii «Socialno-economicheskije aspekty razvitiya nacionalnoy ekonomiki» pod redakciej prof. Ananchenkovoij P.I. – M.: ID ATISO, 2018.
8. Doklad o pravoprimenitelnoy praktike Uznogo tamozennogo upravlenija za 2017 // URL: http://yutu.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=30375:-32017-&catid=244:2017-05-17-06-02-18&Itemid=279 (date of appeal 13.10.2018).
9. Konvencija o vremennom vvoze 1990 (Zakluchena v Stambule 26.06.1990 // URL: http://www.wcoomd.org/en/aboutus/legalinstruments/~media/C84000EE0B_C9439184CC3C8A750BF8C5.ashx (date of appeal 13.10.2018).

10. Konvencia o Mezhdunarodnoy morskoy organizatsii 06.03.1948 (Vместе с резолюцией А.724(17) «Поправки к Конвенции о Международной морской организации (legalizatsia Komiteta po uprocheniu formalnostey)», Резолюция А.735(18) «Поправки к Конвенции о Международной морской организации» от 10.11.1984) (Резолюция А.724(17) принята 07.11.1991) (Резолюция А.735(18) принята 04.11.1993) // URL: <http://docs.cntd.ru/document/1900731/> (date of appeal 13.10.2018).
11. Konvencia po oblegcheniu mezhdunarodnogo morskogo sudohodstva (FAL) 09.04.1965) // URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=15188#01476132> (date of appeal 13.10.2018).
12. Konteinerne perevozki gruzov // TransSphere. URL: <http://transsphere.com/ru/info/konteinerne-perevozki-gruzov> (date of appeal 13.10.2018).
13. Konteineromania-2017 // Logistika I perevozka. URL: <http://ac.gov.ru/files/content/16041/rzhd-partner-pdf.pdf> (date of appeal 13.10.2018).
14. Konteinerootborot krupneishih portov mira / Informatsionnoe agentsvo RZD-Partner // URL: <http://www.rzdpartner.ru/watetransport/news/sovokupnyykonteynerootborot110krupneyshikh-portov-mira-vyros-v-2017-godu-na-6-1/> (date of appeal 13.10.2018).
15. Mezhdunarodnaya konventsiya po ohrane chelovecheskoy zisni na more (SOLAS) 1974 г. / (IMO) // URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (date of appeal 13.10.2018).
16. Mirovoy rynok gruzoperevozk v 2017 godu // URL: <http://perevozka24.ru/pages/mirovoy-rynok-gruzoperevozk-v-2017-godu> (date of appeal 13.10.2018).
17. Obzor rinka konteiner'nogo tonnaza v 3 kvartale 2017 goda / Zurnal «Sudohodstvo» // URL: <https://sudohodstvo.org/en-overview-of-container-tonnage-market-in-3d-quarter-of-2017-part-2/> (date of appeal 13.10.2018).
18. Prikaz FTS Rossii ot 19 iulia 2013 № 1349 «Ob utverzhenii Instruktsii o deistviakh dolzhnostnykh lic tamozennykh organov sovershaemykh tamozennymi operatsiyami I provodiachnykh tamozennykh kontrol v otnoshenii sudov, ispolzuemykh v tseliah torgovogo moreplavaniya, tovarov I transportnykh sredstv, peremeshaemykh cherez tamozennuyu granitsu Souza etimi sudami // URL: <https://www.alta.ru/tamdoc/13pr1349/> (date of appeal 04.04.2018).
19. Sovokupnyy konteineriiborot krupneishih portov mira v 2017 godu viros na 6,1% // URL: <http://infranews.ru/logistika/more/51197-sovokupnyj-konteynerootborot-krupneyshix-portov-mira-v-2017-godu-vyros-na-6-1/> (date of appeal 13.10.2018).

20. Statia 89 glavi 14 Tamozennogo kodeksa Evraziiskogo ekonomicheskogo souza (Prilozenie № 1 k dogovoru o tamozennom kodekse Evraziiskogo ekonomicheskogo souza ot 11.04.2017) // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_215315/5c0f501_67cb441d5_9bee3e3c8135d944bc83985/ (date of appeal 13.10.2018).
21. Tamozennaiya konvencia 1972 goda // URL: http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=INT;n=4504#0365_3639176746655 (date of appeal 13.10.2018).
22. Tonkonog V.V. Analiz sostoiania konteinernih perevozok na morskoy transporte za 2016–2017 godi. Sbornik statei po itogam I Mezhdunarodnoy nauch-no-prakticheskoy konferencii «Socialno-ekonomicheskie aspekty razvitiya nacionalnoy ekonomiki» pod redakciei prof. Ananchenkoy P.I. – M.: ID ATISO, 2018.
23. Filatova E.V. Analiz programmnih productov, Филатова Е.В. Анализ программных продуктов, обеспечивающих учет контейнеров: статья. Sbornik statei po itogam I Mezhdunarodnoy nauch-no-prakticheskoy konferencii «Socialno-ekonomicheskie aspekty razvitiya nacionalnoy ekonomiki» pod redakciei prof. Ananchenkoy P.I. – M.: ID ATISO, 2018.
24. Chast 3 statia 16.1 Kodeksa Rossiyskoy Federacii ob administrativnykh pravonarusheniakh ot 30 decabrya 2001 g. № 195 FZ // URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/08b0da28093974dce2ce6edfb76627c3b199d535/ (date of appeal 13.10.2018).
25. Chto ozidaet rynok morskikh konteinernih perevozok v 2018 godu // Logirus. URL: http://logirus.ru/articles/interview/chto_ozhidaet_rynok_morskikh_konteynerykh_perevozok_v_2018_godu.html (date of appeal 13.10.2018).