

Заключение по результатам независимой антикоррупционной экспертизы

Союзом «Национальная палата судоходства», аккредитованным в качестве независимого эксперта антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов распоряжением Минюста России от 30 января 2014 года № 1863 в соответствии со статьей 5 Федерального закона от 17 июля 2009 г. № 172-ФЗ «Об антикоррупционной экспертизе нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов», пунктом 4 Правил проведения антикоррупционной экспертизы нормативных правовых актов и проектов нормативных правовых актов, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 26 февраля 2010 г. № 96, проведена антикоррупционная экспертиза, размещенного на Едином портале проекта «Правил уведомления пограничных органов о намерении пересечения государственной границы Российской Федерации российскими судами, имеющими право на неоднократное пересечение государственной границы Российской Федерации без прохождения пограничного, таможенного (в части совершения таможенных операций, связанных с прибытием (убытием) судов) и иных видов контроля» (далее - Правила).

В представленном проекте Правил выявлены следующие коррупциогенные факторы:

1. В пункте 2 проекта Правил: *«Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права»*

Пунктом 2 проекта Правил определен срок подачи уведомления капитаном российского судна «не позднее, чем за 24 часа до выхода судна из порта».

При этом, в соответствии с действующими в морских портах технологическими схемами оформления отхода из порта судов, совершающих международный рейс, капитан такого судна может сообщить (уточнить информацию) за 4 часа до времени отхода, что позволяет контрольным

органам, в том числе органам пограничного контроля, совершить все необходимые мероприятия по контролю. По мнению ССПС, с учетом специфики оформления судов каботажного плавания, указанные сроки, как минимум, не должны превышать минимально установленные сроки оформления выхода судов, совершающих международные рейсы.

Кроме того, в условиях ледового плавания, ледоколы, осуществляющие проводку судов следующих транзитом по Северному морскому пути объективно не располагают требуемой информацией за 24 часа (наиболее реалистичным сроком является 3 часа).

В целях устранения выявленного коррупциогенного фактора предлагается в пункте 2 проекта сократить время подачи капитаном судна уведомления с «24» до «3» часов.

2. В пункте 4 проекта Правил: *«Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права»*

Рассматриваемая редакция пункта 4 возлагает на заявителя безусловную обязанность получить в пограничном органе подтверждение о получении пограничным органом уведомления. Из текста не ясна форма получения такого подтверждения и его доказательственная сила.

В целях устранения выявленного коррупциогенного фактора предлагается пункт 4 изложить в следующей редакции: «Пограничный орган в течение одного часа после получения уведомления подтверждает заявителю его получение по факсимильной связи либо по электронной почте. В случае отсутствия подтверждения от пограничного органа в течение двух часов заявитель доступными средствами связи проверяет получение пограничным органом уведомления».

3. Пункты 6, 8, 9 проекта Правил: *«Наличие завышенных требований к лицу, предъявляемых для реализации принадлежащего ему права»*

Федеральный закон «О государственной границе Российской Федерации» (ФЗ от 07.06.2013 № 110-ФЗ далее - Закон) не устанавливает требования об указании точного времени и координат планируемого пересечения государственной границы, а устанавливает лишь требования о заблаговременном уведомлении о намерении пересечения границы (абзац 19 статьи 9 Закона). Данное требование дополняется требованием наличия на судне оборудования, позволяющего передавать в автоматическом режиме сведения о местоположении судна в единую систему, доступ к которой имеют пограничные органы. Таким образом, возможность отслеживания местоположения судна в полной мере обеспечивается однократным уведомлением пограничных органов перед выходом в рейс и автоматической передачей сведений в режиме реального времени.

При осуществлении торгового мореплавания суда следуют по маршрутам с учетом фактических ветро-волновых условий, приливов, ледовой обстановки, что возлагает на капитана судна обязанность постоянно выбирать наиболее безопасный для судна, экипажа и груза маршрут. Таким образом, при направлении заблаговременного уведомления о намерении выйти в рейс у

капитана судна имеется расчетная информация о координатах и времени пересечения границы.

Более того, аналогичные требования о направлении нового уведомления не установлено даже для судов осуществляющих международные перевозки (см. «Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утверждённых приказом Министерства транспорта России от 20.08.2009 №140, пункт 67 которых говорит о том, что разрешение на выход судна из морского порта действительно в течение 24 часов).

В целях устранения выявленного коррупциогенного фактора предлагается пункты 6, 8, 9 исключить. В качестве альтернативы предлагается дополнить указанные пункты положениями, устанавливающими критерии «значительного (существенного) отклонения» от координат и времени, заявленных в первоначальном уведомлении. В случае такого значительного (существенного) отклонения, либо изменения от рейсового задания судна необходимо возложить на капитана судна обязанность информировать пограничные органы о таком отклонении либо изменении.

Президент



А.Ю.Клявин