

ХАРАКТЕРИСТИКА МИТНОЇ ФОРМАЛЬНОСТІ ЩОДО ТИМЧАСОВОГО ВВЕЗЕННЯ / ВИВЕЗЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Статтю присвячено аналізу митної формальності, пов'язаної із застосуванням митних режимів тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна у міжнародному повітряному сполученні. Встановлена невідповідність деяких норм Митного кодексу України щодо надання митниці зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна. Доведено, що митна формальність щодо тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна складається з таких дій: подання командиром повітряного судна зобов'язання; взяття на контроль зобов'язання; внесення інформації до програмного модуля; зняття з контролю зобов'язання; внесення інформації до програмного модуля.

Ключові слова: дія, зобов'язання, митна формальність, повітряне судно, реекспорт, реімпорт, тимчасове ввезення, тимчасове вивезення.

Статья посвящена анализу таможенной формальности, связанной с применением таможенных режимов временного ввоза / вывоза воздушного судна в международном воздушном сообщении. Установлено несоответствие некоторых норм Таможенного кодекса Украины относительно предоставления таможен обязательства о реэкспорте / реимпорте воздушного судна. Доказано, что таможенная формальность временного ввоза / вывоза воздушного судна состоит из следующих действий: представление командиром воздушного судна обязательства; взятие на контроль обязательства; внесение информации в программный модуль; снятие с контроля обязательства; внесение информации в программный модуль.

Ключевые слова: действие, обязательство, таможенная формальность, воздушное судно, реэкспорт, реимпорт, временный ввоз, временный вывоз.

The article is sanctified to the analysis of the custom formality, related to application of the custom modes of temporal import / export of air ship in an international air report. The set disparity of some norms of the Custom code of Ukraine is in relation to a grant to the custom of obligation about the re-export / re-import) of air ship. It is well-proven that custom formality in relation to the temporal import / export of air ship consists of next actions: presentation of air ship of obligation a commander; taking is on control of obligation; bringing of information is to programmatic to the module; a removal is from control of obligation; bringing of information is to programmatic to the module.

Key words: action, obligation, custom formality, air ship, re-export, re-import, temporal import, temporal export.

Вступ. Використання повітряного транспорту найбільшого поширення набуло в міжнародному сполученні, що передбачає здійснення перетину повітряними суднами державного (митного) кордону. Мета і частота таких переміщень обумовлює сукупність митних формальностей щодо таких транспортних засобів та порядок їх здійснення. Перетин митного кордону здійснюється відповідно до певного митного режиму, і переміщення повітряними суднами (як іноземними, так і українськими) не є винятком, тож митні формальності, які підлягають виконанню, мають враховувати специфіку цієї діяльності.

Проблеми митного контролю та митного оформлення на транспорті вже досліджувалися вченими та практиками. Слід відзначити публікації Є.В. Додіна, П.В. Пашка, Д.В. Приймаценка, С.А. Трофімова, Е.Б. Хачатурова. Однак поза сферою інтересів науковців залишилися питання

щодо дослідження структури митних формальностей та порядку їх виконання на різних видах транспорту залежно від митного режиму, що до них застосовується.

Постановка завдання. Метою статті є характеристика митної формальності, пов'язаної із застосуванням митних режимів тимчасового ввезення, тимчасового вивезення повітряного судна у разі виконання міжнародного рейсу.

Результати дослідження. Згідно із ч. 1 ст. 215 Митного кодексу України (далі – МК України), для здійснення митного контролю командир повітряного судна зобов'язаний подати органу доходів і зборів документи, передбачені п. 3 ч. 1 ст. 335 МК України [1], а саме:

- 1) генеральну декларацію (обов'язково підписану командиром повітряного судна) – документ, який містить відомості про власника повітряного судна або про виконавця рейсу, а також реєстраційний номер повітряного судна чи його військовий знак, номер і дату виконання рейсу, назви аеропортів відправлення, проміжних посадок, призначення, час прибуття тощо;
- 2) авіаційну вантажну накладну – документ, що свідчить про укладення договору про повітряне перевезення товарів, прийняття товарів до перевезення й умови перевезення;
- 3) вантажну відомість (каргоманіфест) – документ, у якому зазначаються номери авіаційних вантажних накладних, кількість вантажних місць, вага товарів, що навантажуються на борт (вивантажуються з борту) повітряного судна, яке перебуває під митним контролем, та інші відомості, що використовуються під час переміщення товарів;
- 4) список бортових припасів – документ, який містить відомості про припаси;
- 5) комерційні документи на товари, що перевозяться (за наявності їх у перевізника);
- 6) поштову відомість – документ про міжнародні поштові відправлення (за наявності);
- 7) список пасажирів – перелік пасажирів (їх прізвища та ініціали, пункти посадки і висадки), які перебувають на повітряному судні;
- 8) список членів екіпажу повітряного судна;
- 9) пасажирську відомість – відомість щодо багажу пасажирів;
- 10) відомість про наявність на борту повітряного судна товарів, ввезення яких на митну територію України обмежене або заборонене (валютні цінності, наявні у членів екіпажу, лікарські засоби, до складу яких входять наркотичні, сильнодіючі засоби, психотропні та отруйні речовини);
- 11) відомість про наявність / відсутність на борту судна небезпечних товарів, зброї, боєприпасів.

Іноземне повітряне судно, що прибуває (приліт) на митну територію України, практично перебуває в митному режимі тимчасового ввезення; українське повітряне судно, яке вибуває (відліт) за межі митної території України, перебуває в митному режимі тимчасового вивезення. Відповідно до п. 2 ч. 6 ст. 104 МК України та п. 2 ч. 6 ст. 114 МК України, у випадках, передбачених законодавством, особа, відповідальна за дотримання митного режиму ввезення / вивезення, повинна надати органу доходів і зборів зобов'язання про реекспорт / реімпорт транспортних засобів комерційного призначення, які тимчасово ввозяться / вивозяться, у строки, встановлені органом доходів і зборів [1]. Такою відповідальною особою на повітряному судні є його командир.

У п. 11 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон передбачається подання командиром повітряного судна зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна, за формою, встановленою Міністерством фінансів України [2]. Відразу зазначимо, що форма такого зобов'язання затверджена наказом Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240 [3], що суперечить п. 11 цієї технологічної схеми.

Ч. 1 ст. 334 МК України передбачено, що «органи доходів і зборів вимагають від осіб, які переміщують товари, транспортні засоби комерційного призначення через митний кордон України чи провадять діяльність, контроль за якою цим Кодексом покладено на органи доходів і зборів, тільки ті документи та відомості, які необхідні для здійснення митного контролю та встановлені цим Кодексом» [1]. Якщо керуватися нормами ч. 1 ст. 215 МК України, командир повітряного судна повинен подати митниці виключно документи, які перелічені в ст. 335 МК України, в якій відсутній такий документ, як зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна, а, отже, в обов'язки командира повітряного судна не входить подання зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна. Однак, як свідчить практика митної діяльності на повітряному транспорті, подання зобов'язання про реекспорт / реімпорт

повітряного судна є обов'язковим. На іноземні повітряні судна подається зобов'язання про реекспорт повітряного судна, а на українські – зобов'язання про реімпорт повітряного судна. Для уникнення різночитання пропонується внести зміни до п. 3 ч. 1 ст. 335 МК України і доповнити його підпунктом «Зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна».

Зі змісту поняття «митні формальності», яке надається в п. 29 ч. 1 ст. 4 МК України, стає зрозумілим, що як відповідальні особи (авіаперевізник, експлуатант, командир літака), так і органи доходів і зборів (посадові особи відповідних підрозділів митниці) з метою дотримання вимог митного законодавства здійснюють комплекс дій щодо переміщуваних через митний кордон України товарів та транспортних засобів. Кожна митна формальність складається із комплексу послідовних дій.

У зв'язку із особливою увагою митниць України до обов'язкового виконання митних режимів тимчасового ввезення / вивезення повітряних суден, є сенс зупинитися більш детально на виконанні митної формальності щодо тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна. У наказі Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240 та в проекті наказу Міністерства фінансів «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на повітряному транспорті» окремі розділи присвячені контролю за реекспортом / реімпортом повітряного судна.

Контроль за реекспортом / реімпортом повітряного судна здійснюється митницею, в зоні діяльності якої повітряне судно було тимчасово ввезено / вивезено. Першою дією є подання командиром повітряного судна зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна у двох примірниках, заповненого українською чи англійською мовою (поки що передбачається і російською мовою), в якому міститься така інформація: прізвище, ім'я, по батькові, громадянство командира повітряного судна; номер посвідчення члена екіпажу, ким видано; в який строк буде вивезено / ввезено повітряне судно, його тип, бортовий номер; дані про експлуатанта; дата та підпис особи, яка надає зобов'язання.

Законодавством передбачені випадки, коли зобов'язання про реекспорт (реімпорт) повітряного судна не подається командиром повітряного судна:

- здійснення міжнародних регулярних польотів на підставі міжнародних договорів України про повітряне сполучення;
- перевезення вищих посадових осіб і офіційних державних делегацій;
- переміщення через державний кордон повітряних суден з метою забезпечення ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій, катастроф, епідемії;
- переміщення через державний кордон повітряних суден у зв'язку з проведенням Збройними Силами та іншими військовими формуваннями України за її межами або військовими формуваннями іноземних держав на території України заходів у рамках міжнародних договорів України, що передбачають відповідний механізм державного контролю за переміщенням таких повітряних суден [2].

У цьому разі для здійснення контролю за реекспортом / реімпортом повітряного судна використовується інформація про вибуття повітряного судна з аеропорту України та прибуття його в аеропорт України, що отримується від Державного підприємства обслуговування повітряного руху України в установленому порядку.

Можливий варіант виконання міжнародного рейсу повітряним судном, який здійснює декілька посадок на митній території України. Наприклад, під час здійснення міжнародного рейсу Берлін – Київ – Одеса – Берлін зобов'язання про реекспорт повітряного судна оформлюється митницею в Києві (у першому міжнародному аеропорту прибуття повітряного судна на митну територію України) і передається митниці в Одесу (в останній міжнародний аеропорт відправлення з митної території України). Під час здійснення міжнародного рейсу Київ – Харків – Мінськ – Київ зобов'язання про реімпорт повітряного судна оформлюється митницею Харкова (останнього міжнародного аеропорту відправлення з митної території України) та передається митниці Києва (першому міжнародному аеропорту прибуття повітряного судна на митну територію України).

Посадова особа митниці під час оформлення зобов'язання (незалежно від режиму реекспорт або реімпорт) проставляє відбиток штамп «Під митним контролем», що документально свідчить про початок перебування під митним контролем повітряного судна (виконується дія щодо взяття на контроль зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна), а у разі виконання зобов'язання, тобто закінчення перебування під митним контролем повітряного судна, проставляє відбиток особистої номерної печатки (виконується дія щодо зняття з контролю зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна). В обох випадках

(надання та виконання зобов'язання) посадова особа митниці вносить відповідну інформацію до програмного модуля «Зобов'язання по транспортним засобам» АСМО «Інспектор».

Особливої уваги заслуговує встановлення строку тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна, який вказується у зобов'язанні про його реекспорт / реімпорт. Справа в тому, що досі діє наказ Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240, в якому строк тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна не може перевищувати (за деякими винятками щодо продовження строку) одного року. Згідно зі ст. 208 МК України 2002 р., загальний строк тимчасового ввезення / вивезення становив один рік [4]. Як бачимо, норми підзаконного акту відповідають нормам законодавчого, кодифікованого акту. Але МК України 2002 р. вже втратив чинність, і у МК України 2012 р. строк тимчасового ввезення (ст. 108 МК України), тимчасового вивезення (ст. 116 МК України) встановлюється митницею у кожному конкретному випадку і не повинен перевищувати трьох років. У проекті наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на повітряному транспорті» вказується, що «встановлення та продовження строку тимчасового ввезення / вивезення, який зазначається у зобов'язанні, здійснюється відповідно до положень глав 18, 19 МК України» [5], тобто термін тимчасового ввезення / вивезення збільшений утричі.

Як свідчить практика митної діяльності, у пунктах пропуску на повітряному транспорті строк зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного транспорту не перевищує одного року, що відповідає наказу Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240, який значно «застарів» і не відповідає нормам МК України 2012 р., зокрема ст. 108, 116 МК України.

Порядок зняття з контролю зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна, що є наступною дією, залежить від того, де відбувається тимчасове ввезення / вивезення повітряного транспорту – в межах одного або декількох аеропортів. Якщо реекспорт / реімпорт повітряного судна відбувається в межах одного аеропорту, посадова особа митниці, у зоні діяльності якої розташований цей аеропорт, перевіряє наявність інформації про виконання зобов'язання у програмному модулі «Зобов'язання по транспортним засобам» АСМО «Інспектор» та проставляє на обох примірниках зобов'язання відбиток особистої номерної печатки.

Якщо реекспорт / реімпорт повітряного судна відбувається через інший аеропорт, ніж аеропорт тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна, посадова особа митниці виконує практично такі ж дії, що і в попередньому випадку, однак із деякими відмінностями: по-перше, тільки на одному примірнику зобов'язання, поданого командиром повітряного судна, проставляється відбиток особистої номерної печатки (другий примірник знаходиться у посадовій особі митниці у першому міжнародному аеропорту прибуття повітряного судна на митну територію України); по-друге, вноситься інформація про виконання зобов'язання до програмного модуля «Зобов'язання по транспортним засобам» АСМО «Інспектор».

Посадова особа митниці, у справах якої перебуває на контролі другий примірник зобов'язання, перевіряє внесення інформації про виконання зобов'язання у вказаному програмному модулі і за наявності такої інформації проставляє на другому примірнику зобов'язання відбиток особистої номерної печатки із зазначенням дати оформлення реекспорту / реімпорту повітряного судна, коду митниці згідно з Класифікатором та номер особистої номерної печатки посадової особи митниці, яким здійснено контроль і митне оформлення повітряного судна під час реекспорту / реімпорту.

Висновки. Дослідження встановило, що митна формальність щодо тимчасового ввезення / вивезення повітряного судна складається з таких дій:

- подання командиром повітряного судна зобов'язання про реекспорт / реімпорт повітряного судна;
- взяття на контроль зобов'язання;
- внесення інформації до програмного модуля;
- зняття з контролю зобов'язання;
- внесення інформації до програмного модуля.

Запропоновано внесення змін до п. 3 ч. 1 ст. 335 МК України, а саме: доповнення підпунктом «Зобов'язання про реекспорт (реімпорт) повітряного судна».

Рекомендовано Міністерству фінансів України якнайшвидше затвердити порядок виконання митних формальностей на повітряному транспорті, що дозволить ліквідувати невідповідність та «застарілість» деяких норм наказу Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240.

Список використаних джерел:

1. Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. Відомості Верховної Ради України. 2012. № 44–45, № 46–47, № 48. Ст. 552.
2. Типова технологічна схема здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451. Офіційний вісник України. 2012. № 40. Ст. 1546.
3. Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення повітряних суден перевізників і товарів, що переміщуються цими суднами: наказ Державної митної служби України від 06 квітня 2004 р. № 240. Офіційний вісник України. 2004. № 17. Ст. 1227.
4. Митний кодекс України від 11 липня 2002 р. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 38–39. Ст. 288.
5. Проект наказу Міністерства фінансів України «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на повітряному транспорті». URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist/-regulyatornapolitika/-regulyatornapolitika/2017-rik/72414.html>.

УДК 342.9

РЕШОТА В.В.

**ПРОБЛЕМИ ЗАСТОСУВАННЯ АКТИВ УКРАЇНСЬКОЇ РСР ТА СРСР
ЯК ДЖЕРЕЛ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА**

Статтю присвячено дослідженню проблем застосування нормативних актів Української РСР та Радянського Союзу як джерел сучасного адміністративного права України. Понад сотні таких актів досі залишаються чинними, хоча часто вони суперечать Конституції України і є неактуальними. Деякі приклади проблем застосування радянського права судами України наведено у статті.

Ключові слова: джерело адміністративного права, застосування права, Українська РСР, Радянський Союз.

Статья посвящена исследованию проблем применения нормативных актов Украинской ССР и Советского Союза как источников современного административного права Украины. Более сотни таких актов до сих пор остаются в силе, хотя часто они противоречат Конституции Украины и являются неактуальными. Некоторые примеры проблем применения советского права судами Украины приведены в статье.

Ключевые слова: источник административного права, применение права, Украинская ССР, Советский Союз.

The publication deals with the problem of application of normative acts of Ukrainian SSR and Soviet Union as sources of modern administrative law of Ukraine. Over hundreds of acts of Soviet period of Ukraine are still valid even though they contravene the Ukraine's Constitution and are not actual. Some examples of different application of Soviet Union's law by Ukrainian courts are provided.

Key words: source of administrative law, act, application of law, Ukrainian SSR, Soviet Union.