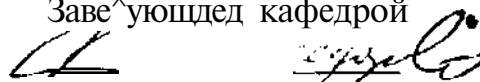


Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Юридический институт
Кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой



подпись инициалы, фамилия

«J^ » С С 20 //т.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

38.05.02 Таможенное дело

Таможенно - правовые аспекты осуществления международных перевозок
грузов

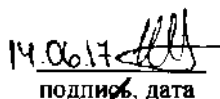
Научный руководитель


подпись, дата

к.ю.н., доцент

Павельева Э.А.

Выпускник


14.06.17
подпись, дата

Юсифов Р.М.

Рецензент



подпись, дата должность, ученая степень инициалы, фамилия

Красноярск 2017

Содержание

Введение.....	3
Глава 1. Общие положения о международных перевозках грузов.....	5
1.1. Понятие и виды международных перевозок грузов.....	5
1.2. Правовое регулирование международных перевозок грузов...	13
Глава 2. Таможенное оформление и контроль международных перевозок грузов.....	33
2.1. Таможенное оформление международных перевозок грузов.....	33
2.2. Таможенный контроль за международными перевозками грузов.....	48
.....	48
Заключение	65
Список литературы	69

Введение

На сегодняшний день такой вид деятельности как грузовые перевозки является неотъемлемой частью нашей жизнедеятельности. Транспорт является отраслью производства, обеспечивающую потребность общества в перевозке, в данном случае в перевозке грузов.

В условиях международной экономической интеграции, всеобщей глобализации рынков сбыта, в настоящее время происходит непрерывное увеличение грузопотоков как на внутренних, так и на международных транспортных магистралях.

В современных условиях государственное регулирование общественных отношений, возникающих в таможенной сфере, вызывает повышенный интерес как со стороны теоретиков-правоведов, так и участников внешнеторговой деятельности. Это обусловлено влиянием внутренних и внешних факторов, действие которых актуализировало необходимость совершенствования нормативной регламентации деятельности таможенных органов и лиц, участвующих во внешней торговле.

Весьма важным элементом регулирования международных грузовых перевозок является обеспечение таможенного контроля за ввозимыми и вывозимыми из страны товарами. Необходимость более пристального изучения правовых вопросов перевозки грузов обусловлена, прежде всего, потребностями практики.

Интенсивная интеграция России в мирохозяйственные связи вызывает необходимость совершенствования таможенного регулирования как важного инструмента в использовании различных форм экономического сотрудничества. Актуальность подобной регуляции заметно возрастает для российской экономики, осуществляющей структурную перестройку.

Целью работы является анализ таможенно-правовых аспектов международных перевозок грузов.

Задачами работы являются:

- рассмотрение понятия и видов международных перевозок грузов;
- изучение правового регулирования международных перевозок грузов;
- определение особенностей таможенного оформления и контроля за международными перевозками грузов.

В работе определены нормы национального и международного права, применимые к договорам международной перевозки грузов, а также принята попытка систематизации действующих нормативных актов в области таможенного права. Поскольку международно-правовое регулирование грузовых перевозок производится в зависимости от вида транспорта, который используется для транспортировки товара, нами фактически воспроизведена эта классификация, и нормативный материал в области таможенного права сгруппирован по четырем основным видам транспорта, используемым для перевозок (морской, железнодорожный, автомобильный, воздушный транспорт). Также приводятся нормативные акты, регулирующие оформление и контроль перемещения через государственную границу РФ товаров.

Приводятся также международные соглашения в области таможенного регулирования, участником которых является Российская Федерация.

Глава 1. Общие положения о международных перевозках грузов

1.1. Понятие и виды международных перевозок грузов

Перед тем, как выявить понятие международных перевозок грузов необходимо определить, что такое международные перевозки вообще.

В самом общем виде международные перевозки определяются как перемещение грузов либо пассажиров, которое осуществляется с помощью любой разновидности транспорта, при условии, что данное перемещение носит международный характер, а именно: место отправления и место назначения находятся на территории различных государств либо же само перемещение исполняется по территории иностранного государства, а также иные аналогичные обстоятельства¹.

Имеются также в научной литературе по международному праву и иные определения понятия «международной перевозки». Так, в учебнике В.Г. Ермолаева, О.В. Сивакова международные перевозки понимают, как перевозки, когда груз либо пассажир в процессе перевозки пересекают границу государства и перемещаются через территорию больше чем одного государства². В.Т. Батычко, считает, что под международной перевозкой понимается перевозка грузов и пассажиров между двумя и более странами, которая исполняется при условиях, установленных заключенными данными государствами международными договорами³.

Данное определение может быть справедливо лишь для некоторых международных перевозок, однако значительной их части. В некоторых случаях международные перевозки не подчиняются международным соглашениям государств, через территорию которых данная перевозка совершается, по-

1 Холопов К. В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза. М., 2000. С. 9.

2 Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право: Курс лекций. М., 1999. С. 133.

3 Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. М., 2005. С. 231.

скольку данные соглашения просто отсутствуют. При этом, все же данная перевозка будет считаться международной, так как груз либо пассажиры перевозятся по территории двух или более стран. В случае отсутствия международных соглашений, участником которых являются эти государства, перевозка будет осуществляться на основании национальных правил в соответствии с коллизионными нормами соответствующего государства. Следовательно, можно выделить, что особенность договора международной перевозки заключается в том, что в процессе его реализации при отправке груза следует зачастую руководствоваться законодательством государства отправления, при выдаче груза - законодательством государства назначения, а в некоторых случаях применяется законодательство перевозчика либо закон страны суда. Помимо этого, сторонами договора международной перевозки возможно самостоятельно в договоре установить, какому правопорядку подчиняются их отношения, связанные с данным договором перевозки⁴.

При том, что в данных отношениях имеется достаточно свободный порядок регулирования, определяющей особенностью правового регулирования в данной сфере является то, что важнейшие вопросы перевозок разрешаются в международных соглашениях (транспортных конвенциях), которые содержат унифицированные нормы, единообразно определяющие условия международных перевозок грузов и пассажиров. Как правило данные соглашения включают в себя требования к перевозочной документации, в них определен порядок приема груза к перевозке и выдаче его в пункте назначения, прописаны условия наступления ответственности перевозчика, процедуры предъявления к перевозчику претензий и исков⁵.

Следовательно, особенностью международного транспорта, которая отличает его от внутреннего является присутствие в отношениях иностранного элемента (перевозку выполняют за границу) при этом иностранный элемент характерен для процесса перемещения, который составляет часть транспорт-

4 Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право: Курс лекций. М., 1999. С. 133 - 134.

5 Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. М., 2005. С. 231.

ной деятельности. Последствие этого - возникновение специфических международно-правовых отношений транспортного характера, которые отличают международные перевозки от внутренних⁶.

При этом необходимо отметить, что не будут являться международными, такие перевозки, если транспортный процесс ограничен территорией одной страны, даже если одна из сторон такой перевозки (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир или перевозчик) иностранное лицо. В указанном случае могут возникнуть международно-правовые вопросы, однако они не затрагивают процесса перемещения и, как следствие, в данном случае отсутствуют проблемы международного транспорта.

Не считаем возможным согласиться с точкой зрения, согласно которой под международным сообщением понимается «перевозка по территории двух либо нескольких участвующих в определенном соглашении государств»⁷ либо же перевозки, которые связаны с пересечением границы. По мнению, О.Н. Садикова, общая и наиболее существенная особенность международного сообщения это то, что транспортные средства одного государства пересекают государственную границу и следуют по дорогам иного государства⁸. Считаю, что это не верная точка зрения, поскольку отсутствует признак –единый международный транспортный документ.

В правовой литературе имеется мнение и о том, что не будет являться международной перевозка между странами, которая осуществляется без соответствующего международного соглашения. В данном случае совершается передвижение, которое опосредуется двумя договорами: договором перевозки при следовании до пограничной станции (согласно законодательству государства места отправления), и договором перевозки при следовании от пограничной станции до места назначения (по законодательству соответствующего иностранного государства).

6 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 5.

7 Зельцер В.И. Международные прямые грузовые сообщения СССР. М., 1975. С. 9.

8 Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М, 1981. С. 138, 143.

Следует отметить, что для того, чтобы перевозка была признана международной не нужно, чтобы она фактически реализовывалась по территории двух или нескольких стран: достаточно лишь только начать данную перевозку, фактического поступления груза (пассажира) на территорию иностранного государства (пересечения границы) может и не иметь место (к примеру, в случае утраты груза либо гибели пассажира в государстве отправления). Значит, будет достаточным просто пересечение границы другой страны. Данный вывод был признан верным в российской и зарубежной литературе.

Необходимо отметить, что в науке международного частного права проблема понятия «международной перевозки» не является разрешенной. Сложно найти определение указанного понятия также и в национальном законодательстве различных стран, в том числе и российского государства. Источники, которые содержат определение международной перевозки это международные транспортные конвенции.

Определения, установленные в различных Конвенциях, имеют конкретное содержание и относятся только лишь к регулированию отдельной разновидности международной перевозки. К примеру, в Варшавской конвенцией 1929 г. об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок⁹, под международной перевозкой понимается любая перевозка, при которой: 1) или место отправления и место назначения, вне зависимости от того, имеется ли перерыв в перевозке, расположены на территории двух стран-участниц; 2) или предусмотрена остановка на территории иностранного государства (при этом вовсе не является обязательным, чтобы это была территория государства, являющегося участником Конвенции), а расположение места отправления и места назначения значения не имеют.

Исходя из этого можно утверждать, что в Варшавской конвенции понятие международной перевозки наделено определенным содержанием, кото-

⁹ Варшавская конвенция 1929 г. Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок

рое применимо только для отношений, которые составляют предмет регулирования именно данной Конвенции. Это означает, что для прочих ситуаций, в том числе и при осуществлении воздушных перевозок (которые не регулируются Варшавской конвенцией), могут устанавливаться другие критерии для того, чтобы перевозка была признана международной. Это также доказывает, что понятие «международная перевозка», которое ограничено нормами отдельной Конвенции, является более «узким» по отношению к общепринятому определению понятия.

Также к источникам, в которых дается понятие международной перевозки, относится Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991 г.¹⁰. Согласно данной Конвенции, международная перевозка это любая перевозка, при которой место отправления и место назначения идентифицируются как находящиеся в двух различных странах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение¹¹.

В Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) также имеется определение международных перевозок, в ней они определены как перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств, когда место погрузки груза и место доставки груза, указанные в контракте, находятся на территории двух различных государств.

Данное определение уязвимо, поскольку сама сделка (договор международной перевозки) имеет гражданско-правовой характер, и при присутствии иностранного элемента она будет относиться к предмету регулирования международного частного права. Это означает, что вопрос о выборе права обязательно возникнет и будет вполне обоснованным. Возможность же наличия в договоре перевозки «иностранного элемента» при исполнении переме-

¹⁰ Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991 г.

¹¹ Конвенции ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991г.

щения по территориям различных стран настолько высока, что вполне очевидно отнести регулирование перевозки нормам международного частного права.

Такие ученые как А.Г. Дмитриев, В.М. Курганов, Л.Б. Миротин, О.Н. Садиков, Г. Федосеева выделяют следующий спорный момент, это включение условия о пересечении границы в качестве неперемного критерия для определения перевозки в качестве международной. Выше мы уже указывали аргументы опровергающие данную точку зрения: контракт о перевозке и сам факт передвижение имеют самостоятельное значение для установления международного характера перевозки. Фактического перемещения груза или пассажиров по территории иной страны может и, не произойти вовсе в случае наступления, к примеру, аварии, которая делает невозможным последующее передвижение. При этом, вопросы, которые связаны с оплатой услуг самого перевозчика, исполнением сторонами своих обязанностей по договору, вполне могут стать предметом спора даже в случае отсутствия его фактического исполнения: в случае наступления аварии стороны вправе обратиться в суд с исковыми требованиями любого содержания, которые связаны с договором перевозки. Суды, при этом должны учитывать международный характер договора, и при этом обращаться к нормам международного частного права соответственной страны.

Использование понятия «пересекают» вполне условно, поскольку фактического поступления груза на территорию иной страны может и не быть. Значимо, чтобы перевозка оформлялась как международная, данное утверждение подтверждается в судебной практике»¹².

Следовательно, имеется 3 основных критерия, которые характерны для международной перевозки, а точнее:

¹² Кизяковская Т.П. Правовое регулирование международных перевозок грузов автомобильным транспортом. - М., 1981. С. 9-10.

- территориальный, а именно, международная перевозка должна реализовываться как минимум, по территории двух различных стран (пересечение территории иной страны);

- место принятия груза и место назначения. Международной перевозкой может быть признана каждая перевозка, в тот момент когда груз принимается к перевозке в одном государстве с определенным местом назначения в другом;

- составление единого на весь путь следования международного транспортного документа.

Следовательно, на основании всего вышеизложенного можно сформулировать понятие международной перевозки грузов следующим образом: международная перевозка грузов – это перевозка транспортным средством грузов, при которой груз пересекает территорию одной или более стран по единому международному транспортному документу.

Имеются несколько видов международных перевозок грузов в зависимости от различных критериев.

1. От маршрута следования груза, международные перевозки:

- в соседском сообщении (между двумя граничащими государствами);

- в транзитном сообщении (с пересечением территории иностранного государства);

- в сквозном сообщении (с пересечением территории иностранного государства, в случае, когда пункты отправления и назначения расположены в одном и том же государстве).

2. От вида транспорта:

1. Железнодорожные перевозки;

2. Международные автомобильные перевозки;

3. Международные воздушные перевозки;

4. Международные морские перевозки.

3. От периодичности транспортных операций разделяются на:

1. регулярные (линейные);
2. нерегулярные (чартерные).
4. От системы их организации международные перевозки грузов подразделяются на:
 1. трамповые;
 2. мелкопартионные.

Трамповые перевозки осуществляются по различным маршрутам и в сроки, согласованные с грузовладельцем. При этом груз перевозится в одном и том же транспортном средстве от пункта отправления до пункта назначения. Перевозки мелкопартионных грузов по регулярным международным линиям в отличие от трамповых перевозок осуществляются по точно зафиксированным маршрутам, а движение происходит по заранее утвержденным расписаниям. Основной особенностью данного вида перевозок является движение транспортных средств по строго определенному маршруту и расписанию. Вторая особенность — преимущественная перевозка мелкопартионных грузов, требующих кратковременного хранения, быстрой доставки их грузополучателям.

Таким образом, под международной перевозкой грузов необходимо понимать перевозку транспортным средством грузов, при которой груз пересекает территорию одного или более государств по единому международному транспортному документу.

В зависимости от маршрута следования груза необходимо различать международные перевозки: в соседском сообщении (между двумя граничащими странами); в транзитном сообщении (с пересечением территории иностранного государства); в сквозном сообщении (с пересечением территории иностранного государства, если пункты отправления и назначения расположены в одной и той же стране). В зависимости от принадлежности транспортного средства, совершающего перевозку груза, можно разделить международные перевозки грузов на: 1. Международные перевозки, совершаемые транспортным средством, принадлежащим иностранному пере-

возчику; 2. Международные перевозки, совершаемые транспортным средством, принадлежащим российскому перевозчику.

В зависимости от вида транспорта: 1. Железнодорожные перевозки; 2. Международные автомобильные перевозки; 3. Международные воздушные перевозки; 4. Международные морские перевозки. 5. От периодичности транспортных операций разделяются на: 1. регулярные (линейные); 2. нерегулярные (чартерные). Международные перевозки грузов в зависимости от системы их организации можно разделить на два основных вида: трамповые и мелкопартионные.

1.2. Правовое регулирование международных перевозок грузов

Особенность правового регулирования международных перевозок заключается в том, что имеется двойственность в характере источников. Источниками являются как международные договоры, так и нормы законодательства, и судебная практика отдельных стран.

В случае с международными договорами речь идет о международном регулировании, при этом одни и те же нормы действуют в двух или более странах, а в случае с национальным законодательством - регулирование внутригосударственное. Но при этом, в обоих случаях предмет правового регулирования - это гражданско-правовые отношения с иностранным элементом.

Рассмотрим в первую очередь российское законодательство. Правовое регулирование международных перевозок в РФ осуществляется к примеру, такими нормативными актами как:

- Федеральный закон от 24.07.1998 №127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения»¹³;

- Постановлением Правительства РФ от 16 октября 2001 г. № 730 «Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок»¹⁴;

- Постановление Правительства РФ от 31 октября 1998 г. № 1272 «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок»¹⁵;

- Приказ ГТК России от 18 мая 1994 г. № 206 «Об утверждении Положения о порядке применения Конвенции МДП»¹⁶;

- Приказ ГТК России от 18 декабря 2003 г. № 1467 «Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль товаров, перемещаемых по таможенной территории Российской Федерации автомобильным транспортом»¹⁷;

- Указ Президента РФ от 01.01.2016 № 1(ред. от 01.07.2016) «О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных пе-

¹³ Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ(ред. от 14.12.2015)"О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения".

¹⁴ Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 N 730(ред. от 24.05.2012)"Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок".

¹⁵ Федеральный закон от 24.07.1998 N 127-ФЗ(ред. от 14.12.2015)"О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения".

¹⁶ Приказ ГТК России от 18.05.1994 N 206(ред. от 22.01.2014)"Об утверждении Положения о порядке применения Конвенции МДП, 1975 г."

¹⁷ Приказ ГТК РФ от 28.11.2003 N 1356(ред. от 11.01.2010, с изм. от 04.09.2015)"Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль при декларировании и выпуске товаров".

ревозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации»¹⁸;

- Приказ Минтранса России от 11.12.2015 № 357 «О расчетах за транзитные перевозки грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении и валюте платежа на 2016 фрахтовый год»¹⁹ и пр.

Однако, в рамках настоящей работы, нам гораздо важнее рассмотреть международные источники регулирования международных перевозок грузов.

Многосторонние международные договоры можно разделить на две основные группы. Имеются всемирные договоры, которые охватывают 2 главных разновидности транспорта - морской и воздушный. Число участников данных договоров настолько велик, что в них установлены требования к транспортным документам для любого международного транспорта и для почти любых целей. Наземный же транспорт по своему характеру имеет региональный охват. Крупными многосторонними международными конвенциями по железнодорожному либо дорожному транспорту являются действующие в Европе, а в случае с железнодорожным транспортом они охватывают Азию и Северную Африку.

Международные конвенции не ставят целью проработать детально регулируемый предмет. Они лишь определяют общие направления и принципы регулируемого предмета. Установление же деталей является задачей внутреннего законодательства²⁰.

¹⁸ Указ Президента РФ от 01.01.2016 N 1(ред. от 01.07.2016)"О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации".

¹⁹ Приказ Минтранса России от 11.12.2015 N 357"О расчетах за транзитные перевозки грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении и валюте платежа на 2016 фрахтовый год"(Зарегистрировано в Минюсте России 15.01.2016 N 40597).

²⁰ Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С.7.

Основные международные источниками правового регулирования перевозок это международные договоры, как публично-правовые, так и частично-правовые (в сфере транспорта их как правило называют конвенциями).

Международные транспортные конвенции устанавливают важнейшие условия перевозок грузов в международном сообщении, устанавливают международные тарифы, порядок и условия ответственности перевозчика и прочее. Нормы данных Конвенций обязательно должны применяться на территории государств, которые являются их участниками.

Любой из видов транспортной деятельности обладает своей системой договоров (конвенций).

Итак, в начале рассмотрим автомобильный транспорт.

Правовое регулирование международных автомобильных перевозок осуществляется в соответствии с нормами международных соглашений. К таким соглашениям относятся те, в которых участвует Российская Федерация. Это Конвенция о дорожном движении 1968 г. (вступила в силу в 1977 г.), Европейское соглашение 1971 г., дополняющее Конвенцию о дорожном движении, Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) 1956 г., Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) 1959 г. (новая редакция 1975 г. вступила в силу в 1977 г.), Соглашение о международных перевозках скоропортящихся продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, 1970 г., Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДПОГ) 1957 г.

Условия договора международной автомобильной перевозки грузов между европейскими странами устанавливаются Конвенцией о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) от 19 мая 1956 г. В указанной Конвенции участвует подавляющее большинство европейских стран. СССР присоединился к ней еще в 1983 г., и с 1 августа 1986 г. перевозки грузов советским автомобильным транспортом регулировались данной Конвенцией. В современный период в ней участвуют также Россия, Казахстан,

Таджикистан, Туркмения, а также вместе с европейскими странами Марокко и Тунис. Конвенцией определяются основные права и обязанности грузовладельца и перевозчика при автомобильной перевозке, порядок приема груза к перевозке и выдачи его в пункте назначения. В ней определены также пределы ответственности перевозчика при несохранности груза - 25 золотых франков за 1 кг веса брутто.

Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (ЦМР)²¹ унифицирует условия международной дорожной перевозки грузов, включая документы, которые применяются для данной перевозки, и ответственность самого перевозчика. В Конвенции имеется коллизионная норма, которая отсылает по вопросу о продлении либо о перерыве течения срока исковой давности к закону суда, который рассматривает данное дело.

Данная Конвенция применима к любому договору дорожной перевозки грузов за вознаграждение посредством транспортных средств (автомобиль, прицеп и полуприцеп), в том случае когда место погрузки груза и место доставки груза, которые указаны в договоре перевозки, находятся на территории различных государств, из которых хотя бы одна участница Конвенции (ст. 1).

В сферу действия ЦМР 1956 г. входит довольно таки широкий спектр отношений: она применима для российских участников перевозок и судами в том случае, если место отправки груза либо место его назначения находятся в России, и это не зависит от того, является ли соответствующее иностранное государство участником ЦМР 1956 г. В том случае, когда спор будет предметом рассмотрения в государстве, которое не участвует в ЦМР, суд должен обратиться к положениям ЦМР лишь в случае, когда применимым правом будет признано право России либо право иного государства, являющегося участником ЦМР 1956 г.

²¹ ЦМР - от лат. аббревиатуры CMR (русская аббревиатура - КДПГ). В Конвенции участвуют более 20 государств, в том числе СССР (Россия) - с 1983 г.

Конвенция МДП 1975 г., определяет процедуру международной дорожной перевозки грузов, ею предусмотрена в качестве ее главного атрибута книжка МДП - единый таможенный документ при следовании груза от таможенного места отправления до таможенного места назначения в регионе МДП. Конвенция вводит институт гарантийного объединения, под которым понимают объединение, которое признано таможенными органами государства - участника Конвенции в качестве гаранта для лиц, которые используют процедуру международной дорожной перевозки грузов. В России функции гарантийного объединения исполняет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков РФ (АСМАП), обеспечивающая российских перевозчиков книжками МДП, проводит работу по урегулированию претензий в связи с использованием процедуры МДП²².

ЦРМ будет распространяться на договор перевозки грузов автотранспортом, в том случае если место отправления либо назначения груза находится в двух странах, из которых хотя бы одна является участником Конвенции. Указанное определение предмета Конвенции сосредоточено на расширение сферы применения устанавливаемого ею режима перевозки.

Договор международной автомобильной перевозки груза формируется накладной, составляемой в 3 экземплярах (отправитель, получатель и перевозчик). Отсутствие, не верность заполнения либо утрата накладной не влияют на действительность договора перевозки.

Определяются обязательные дополнительные реквизиты накладной. Форму накладной Конвенция не устанавливает, она сформирована ИРУ и применима также в государствах, не являющихся участниками ЦРМ.

Принимая груз для перевозки перевозчик должен проверять верность указанных накладных о количестве мест, их маркировке, а также внешнего состояния груза и его упаковки. В Конвенции содержатся указания о составе

²² Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник (5-е издание, переработанное и дополненное). – М.: "Юристъ", 2005.

документов, прилагаемых к накладной, ответственности грузоотправителя при их недостаточности и неполноте имеющихся сведений.

Определяются правила для отправителей и получателей по распоряжению перевозимым грузом, а также порядок действий при возникновении препятствий для дальнейшей перевозке и выдаче груза.

Для автомобильного транспорта имеется отдельное соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) от 30 сентября 1957 г., которое вступило в действие 21.01.1968г. и было пересмотрено, вступило в силу 1 июля 2001 г.²³ Указанное Соглашение разрабатывалось с целью создания унифицированных правил международных автомобильных перевозок опасных грузов и оно состоит из 2 частей.

Первая часть содержит перечень опасных грузов, которые вообще не допускаются к перевозке либо же перевозятся с соблюдением установленных условий; излагаются предписания, которые касаются опасных веществ и предметов, тары и упаковки. Вторая часть предусматривает технические и коммерческие требования к автотранспортным средствам, которые используются для перевозки опасных грузов, устанавливается обязательный порядок их технического осмотра и выдачи в государстве регистрации свидетельства о допущении к перевозке, срок действия которого составляет не более 1 года.

В Конвенции указаны транспортные средства, которые предназначены для международных автомобильных перевозок опасных грузов, которые обязаны подвергаться техническим осмотрам в государстве регистрации с целью проверки пригодности к таким перевозкам. Компетентные органы страны регистрации в случае удовлетворительных результатов осмотра выдают на каждое транспортное средство специальное свидетельство о допущении к перевозке, которое составляется на языке страны регистрации и на одном из следующих языков: английском, французском или немецком.

²³ Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (Заключено в г. Женеве 30.09.1957)

Если речь идет о смешанных перевозках грузов, то применима Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов, Женева, 1980 г. и правила в отношении документов смешанных перевозок, Женева, 1992 г. И Конвенция, которая не вступило в силу, и Правила это факультативные нормы. Следовательно любая из них регулирует условия договора лишь в том случае, когда стороны договора признали это рациональным. Как показывает практика зачастую применяются Правила.

Международные воздушные перевозки грузов.

Правовой режим воздушного пространства государства определяется его национальным законодательством. При этом данное государство должно учитывать и те международные обязательства, которые оно принимает на себя, присоединяясь к различным международным договорам и соглашениям²⁴.

Главной особенностью правового регулирования международных воздушных перевозок является как раз то, что они в значительной степени регламентируются международными договорами, в которых участвует Российская Федерация.

Данная особенность обусловлена тем, что международные воздушные перевозки осуществляются в том числе и на территории иностранных государств, а также в международном пространстве.

Для правового регулирования международных воздушных перевозок основным международно-правовым документом является Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок.

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок²⁵, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г.,

²⁴ Международное право: Учебник / Отв. ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунов. 5-е изд., перераб и доп. М.: Норма, 2009. С. 651.

²⁵ Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г. // Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1934. Отд. II. N 20. Ст. 176.

вступила в силу 13 февраля 1933 г. и насчитывает на сегодня 127 участников (в том числе Российская Федерация) и, несомненно, принадлежит к числу наиболее широко признанных договоров международного частного права. Установив единообразные правила, Варшавская конвенция устранила многие трудности, связанные с коллизией правовых норм²⁶.

Данная Конвенция была впоследствии изменена Протоколом об изменении Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанным в Гааге 28 сентября 1955 г.²⁷.

Варшавская конвенция применяется при всякой международной перевозке людей, багажа или товаров, осуществляемой за плату посредством воздушного судна. Она применяется также к бесплатным перевозкам, осуществляемым посредством воздушного судна предприятием воздушных перевозок.

Варшавская конвенция применяется к международным перевозкам, место отправления и место назначения которых находится либо на территории двух участников Конвенции, либо на территории одного и того же участника Конвенции, если предусмотрена остановка на территории другого государства, даже и не участника Конвенции.

При этом Варшавская конвенция не применяется при перевозке почтовой корреспонденции и почтовых посылок.

Принятая впоследствии Гвадалахарская конвенция 1961 г., дополнительная к Варшавской конвенции, распространила действие Варшавской конвенции на воздушные перевозки, осуществляемые лицом, не являющимся перевозчиком по договору.

²⁶ Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. N 8. С. 94.

²⁷ Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.) // Ведомости ВС СССР. 1957. N 8. Ст. 217.

Таким образом, действие Варшавской конвенции было распространено на международные воздушные перевозки, выполняемые на арендованных воздушных судах. Участниками Гвадалахарской конвенции являются 72 государства, в том числе Российская Федерация²⁸.

Варшавская конвенция определяет основные требования к провозным документам, выдаваемым пассажирам и грузоотправителям при осуществлении международной воздушной перевозки.

В соответствии со ст. 5 Варшавской конвенции перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого «воздушно-перевозочный документ», а отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа.

При этом отсутствие, неправильность оформления или утеря проездного билета, багажной квитанции или воздушно-перевозочного документа не влияет ни на существование, ни на действительность договора о перевозке, который будет тем не менее подпадать под действие правил Варшавской конвенции²⁹.

Статья 10 Варшавской конвенции отмечает, что отправитель отвечает за правильность сведений и объявлений, касающихся товара, которые он заносит в воздушно-перевозочный документ. А также отправитель будет нести ответственность за всякий вред, понесенный перевозчиком или любым другим лицом, перед которым перевозчик несет ответственность, по причине неправильности, неточности или неполноты сведений или объявлений, данных отправителем.

Международно-правовые нормы, взаимодействуя с соответствующими нормами национального права, способствуют развитию и гармонизации нор-

²⁸ Конвенция дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанная в Гвадалахаре 18 сентября 1961 г. // Ведомости ВС СССР. 1984. N 7. Ст. 113.

²⁹ Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. С. 52.

мативно-правовой базы государств, осуществляющих международные воздушные перевозки. Следовательно, российское воздушное законодательство должно в полной мере соответствовать положениям международных соглашений.

Международные морские перевозки грузов.

Перевозку грузов международной морской торговли регулирует Международная Конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. с поправками, внесенными в соответствии с Протоколами 1968 г.³⁰ и 1979 г.

Первоначально Брюссельская конвенция не планировалась всеобъемлющим и самостоятельным актом, регулирующим морскую перевозку грузов. Она назначалась только для унификации некоторых правил о коносаменте.

Существуют также Роттердамские правила регулирующие перевозку грузов из одного места в другое. Режимом охватываются транспортные операции «от двери до двери». Данный режим предусматривает морской этап перевозки груза и допускает перевозку груза другими видами транспорта дополнительно к морскому. Существующий правовой режим основывается на морских концепциях - довольно сложного сочетания положений Брюссельской конвенции и Гамбургских правил, которые существенно видоизменены с точки зрения существа, структуры и формулировок. Регулируют решение ряда вопросов, которые ранее не были предметом унифицированного международного морского права, - фрахт, передача прав, сдача груза.

Имеющиеся международные договоры о перевозке грузов периодически пересматриваются. Пересмотр сводится в основном к перераспределению рисков, возникающих в связи с перевозкой грузов. Эффективность перевозки во многом зависит от решения вопроса, на ком лежит риск убытка и кто несет затраты по страхованию этого риска. Цена рисков приблизительно оце-

³⁰ О Протоколе 1968 г. см.: Егоров К.Ф. Изменения и дополнения, вносимые в Конвенцию 1924 г. о коносаменте // М/пп. N 42. М., 1969. С. 66 - 72.

нивается с помощью страховой премии. Если перевозчик принимает на себя риск, то цена риска обычно включается в ставку фрахта.

Проблемы страхования во взаимоотношениях перевозчиков и грузовладельцев выглядят классически простыми и в то же время весьма сложными по характеру. Решать их трудно <44>. Степень и размеры страхования зависят от индивидуального решения заинтересованной стороны.

У страхования нет конвенциональной основы. Последняя попытка ее создания относится к 1971 г. Тогда на второй сессии рабочей группы ЮНКТАД по международному законодательству в области морских перевозок было решено рассмотреть вопрос о возможности создания международных унифицированных норм, регулирующих в числе прочего морское страхование³¹. В итоге принято решение о нецелесообразности создания таких норм. Ограничились созданием Типовых правил ЮНКТАД по страхованию судна и груза (Doc. UNCTAD/Ship/608). Секретариату ЮНКТАД поручили распространить этот вариант документа среди заинтересованных коммерческих сторон, а не среди государств - участников ЮНКТАД.

Типовые правила ЮНКТАД не имеют статуса обязательных правовых норм. Утверждение, что вопросы морского страхования стали «крупным разделом международного морского права»³², не соответствует действительности³³.

Международные железнодорожные перевозки грузов.

Бернская конвенция о международной железнодорожной перевозке 1980 г. (первая редакция). Принята по инициативе Швейцарии³⁴. КОТИФ 1980 г. заменила ЦИМ 1970 г. относительно перевозки грузов по железным

³¹ Кокин А.С. Унификация права международной торговли: текущая деятельность международных организаций // Морской транспорт: Информационный сборник (Сер. "Организация и управление морским транспортом"). М., 1990. С. 31.

³² Ефимов С.Л. Морское страхование: теория и практика. М.: Росконсульт, 2001. С. 8.

³³ Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С.10.

³⁴ Плужников К. Экспедиторы принимают вызов // Международный экспедитор. 2004. N 4. С. 15

дорогам (а также СИВ 1970 г. относительно перевозки пассажиров и багажа по железным дорогам)³⁵. ЦИМ 1970 г., действующая в настоящее время, - восьмой вариант первоначальной ЦИМ, которая вступила в силу в 1893 г. В отличие от предыдущих вариантов ЦИМ, являющихся отдельными конвенциями, положения ЦИМ в КОТИФ 1980 г. содержатся в Приложении к основной конвенции.

Первоначальный текст СМГС 1951 г. был аналогичен тексту ЦИМ по структуре и содержанию. Однако различия между двумя текстами стали значительными в связи с дальнейшими пересмотрами каждого из текстов.

Несколько стран Восточной Европы являются участницами и ЦИМ, и СМГС. Это в значительной степени содействовало транзитному движению между теми государствами, которые были участниками только одного или другого соглашения. Однако это не помешало возникновению различий между текстами двух конвенций. СМГС предназначено для перевозки грузов в прямом международном железнодорожном сообщении. Подписано представителями министерств или центральных органов, ведающих железными дорогами: Азербайджана, Албании, Белоруссии, Болгарии, Венгрии, Вьетнама, Грузии, Ирана, Казахстана, Китая, КНДР, Кыргызстана, Латвии, Литвы, Молдовы, Монголии, Польши, России, Таджикистана, Туркмении, Узбекистана, Украины, Эстонии (на 1 июня 2003 г.)³⁶.

Смешанный транспорт.

Известно значение, которое предается правовому регулированию международных перевозок грузов различными видами транспорта. В связи с этим разработка международных норм об ответственности оператора смешанных перевозок грузов осуществлялось на международном уровне в течение дли-

³⁵ Садилов О.Н. Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // Внешняя торговля. 1986. N 2; Он же. Реформы международного железнодорожного права // Проблемы международного частного права: Сборник статей. М., 2000. С. 89 – 92.

³⁶ Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С.9.

тельного времени. В 1980 г. в рамках Конференции Организации Объединенных Наций по торговле и развитию была принята Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов³⁷.

Согласно п. 2 ст. 1 Конвенции, оператором смешанной перевозки может быть любое лицо, которое от своего собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает как сторона договора, а не как агент, или от имени грузоотправителя или перевозчиков, участвующих в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора.

Под международной смешанной перевозкой понимается перевозка грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране. Так, Бутакова Н. А., сравнивая указанное определение с положениями ст. 788 Гражданского кодекса РФ, справедливо отмечает, что в правовой литературе термины «смешанная перевозка» и «мультимодальная перевозка» используется синонимично. Автор полагает, что с учетом развивающейся глобализации, следует стремиться к унификации терминологии. Следует согласиться с мнением Бутаковой Н. А. о том, что «не видится смысла в выделении понятия «прямая смешанная (комбинированная) перевозка», поскольку это и есть мультимодальная перевозка»³⁸.

В транспортных конвенциях содержатся положения о перевозке грузов с участием других видов транспорта. Так, согласно Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), если автомобильный перевозчик также осуществляет перевозки и другими видами транспорта, его ответственность также определяется Конвенцией КДПГ, как если бы его

³⁷ Иванов Г. Г., Маковский А. А. Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984.

³⁸ Бутакова Н. А. Роль и значение договора в регулировании отношений мультимодальной перевозки // Гражданское право. 2014. № 1.

функция автомобильного перевозчика и функция перевозчика другим видом транспорта осуществлялись бы двумя различными лицами.

Согласно Будапештской конвенции о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям от 22 июля 2001 г. (ст. 2), если предметом договора перевозки по внутренним водным путям является перевозка груза без перевалки, как по внутренним водным путям, так и по путям, на которые распространяется режим морской перевозки, настоящая Конвенция также применяется к этому договору.

Монреальская конвенция 1999 г. содержит специальные положения о смешанных перевозках. Согласно ст. 38 (п. 1), в случае смешанных перевозок, осуществляемых частично воздушным и частично каким - либо иным способом перевозки, положения настоящей Конвенции применяются с учетом п. 4 ст. 18 лишь к воздушной перевозке. Согласно этой статье, период времени воздушной перевозки не включает в себя никакой наземной перевозки, морской перевозки или перевозки внутренним водным путем, осуществленной вне аэропорта³⁹.

Перевозка грузов по железной дороге осуществляется на основании Приложения В к Конвенции межправительственной организации по международной железнодорожной перевозке (COTIF). COTIF – CIM – Конвенция 1999 г. в настоящее время в основном заменила положения Конвенции CIM в редакции 1980 г. Согласно ст. 4.1 новой редакции: в тех случаях, если международная перевозка, осуществляемая на основании единого договора перевозки, включает перевозку по морю или по внутренним водным путям, в дополнение к перевозке по железной дороге, эти унифицированные правила будут применяться, если перевозка по морю или внутренним водным путям включает перечень услуг, предусмотренных ст. 24.1 Конвенции.

Перечень таких услуг зависит от каждого государства - участника OTIF. Согласно ст. 26 «Перевозка до или после морской перевозки»: если ут-

³⁹ Остроумов Н. Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009.

рата или повреждение груза или событие или обстоятельство, ведущие к задержке в его сдаче, возникают в период ответственности перевозчика, однако только до момента его погрузки на судно или только после момента его выгрузки из судна, то положения настоящей Конвенции не имеют преимущественной силы по сравнению с положениями другого международного документа.

Положения данной статьи необходимо рассматривать в контексте ст. 82 Конвенции, в соответствии с которой, ничто в настоящей Конвенции не затрагивает применение положений любой из следующих международных конвенций, включая любую будущую поправку к таким конвенциям, которые действуют на дату вступления настоящей Конвенции в силу и регулируют ответственность перевозчика за утрату или повреждение груза: 1) любой конвенции, регулирующей воздушную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к любой части договора перевозки; 2) любой конвенции, регулирующей наземную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке груза, остающегося погруженным на автомобильном грузовом транспортном средстве, перевозимом на борту судна; 3) любой конвенции, регулирующей железнодорожную перевозку грузов, в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к морской перевозке грузов, дополняющей железнодорожную перевозку; 4) любой конвенции, регулирующей перевозку грузов по внутренним водным путям в той мере, в какой такая конвенция согласно ее положениям применяется к перевозке грузов без перевалки как по внутренним водным путям, так и по морю.

Кроме ст. 26 (ограниченный принцип сетевой ответственности), применение положений Роттердамских правил к смешанным перевозкам также определяется в ст. 5.1, 12.1 (принцип «от двери до двери»), ст. 11 (концепция «maritime plus»). Роттердамские правилами возникли в городе Роттердаме. Разработаны и приняты они были в период от 11.12.08 года до 2009 года Нью-Йоркской конвенцией ЮНИСТРАЛ (ООН). Главная цель преследовалась

для создания всеобщего режима, так называемой, отлаженной четко системой перемещения грузов на разных видах морского международного транспорта. Положения Роттердамских правил, регулирующих перевозки грузов в смешанном сообщении, уже вызвали замечания ряда международных организаций.

Так, по мнению Международного Союза дорожного транспорта (IRU), ст. 26 Конвенции препятствует применению Конвенции КДПГ, если условия этой статьи не выполнены, т. е. если отправитель не заключил отдельный и прямой договор с перевозчиком, условия которого применяются к тому участку пути, на котором утрата, повреждение или задержка произошли или если Конвенция КДПГ специально не предусматривает ответственности перевозчика. Как считает IRU, ст. 26 предусматривает применение императивных норм морского права в тех случаях, когда ущерб не связан с перевозкой грузов морем («maritime plus – wholly or partly by Sea»)⁴⁰.

В связи с изложенным, IRU ожидает большие сложности для стран – участников КДПГ при решении вопроса о возможности ратификации Роттердамских правил. По мнению ФИАТА (Международная федерация экспедиторских ассоциаций), в Роттердамских правилах должна быть использована концепция ответственности перевозчика «от порта до порта». ФИАТА полагает, что следует избегать применения норм Роттердамских правил по отношению к международным смешанным перевозкам в тех случаях, когда сегмент морского транспорта перекрывается другими элементами, поскольку неопределенности, созданные в результате концепции «maritime plus» Роттердамских правил, будут продолжать вызывать опасения. Вопрос о том, насколько новеллы Роттердамских правил окажутся приемлемыми для регулирования перевозок в прямом смешанном сообщении с участием различных видов транспорта, прояснится лишь после вступления этих Правил в силу и их применения на практике. Не исключено, что Международная торговая па-

⁴⁰ Ларионов А.О. Международные перевозки грузов различным транспортом и их правовое регулирование // сборник статей международной научно-практической конференции: в 5 частях. 2016. С.142.

лата пересмотрит унифицированные правила 1991 г., с тем, чтобы включить в них некоторые положения Роттердамских правил.

Внутренние водные пути.

Будапештская конвенция о договоре перевозки грузов по внутренним водным путям призвана заменить проект КДГВ. Потребуется корректировка положений Братиславских соглашений пароходств придунайских стран.

Братиславские соглашения применяются для судоходства на реке Дунай. Предшественником этих Соглашений было Производственное общество дунайских пароходств (Betriebsgemeinschaft), существовавшее с 1926 по май 1945 г. В 1942 г. его участниками были пять речных пароходств - два германских, одно австрийское, а также венгерское и словацкое⁴¹.

Договорные отношения участников Братиславских соглашений регулируются следующими документами.

1. Договор о сотрудничестве дунайских пароходств - участников Братиславских соглашений.

Приложения к Договору.

1.1. Правила организации и проведения конференций директоров дунайских пароходств Братиславских соглашений.

1.2. Классификация вопросов конференции директоров дунайских пароходств.

1.3. Положение о решении спорных вопросов между дунайскими пароходствами - участниками Братиславских соглашений.

2. Соглашение об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай.

Приложения к Соглашению.

Дунайские правила по общей аварии 1990 г.

3. Соглашение о международных грузовых дунайских тарифах (МГДТ).

⁴¹ Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М.: Инфотропик Медиа, 2011.

4. Соглашение о взаимной буксировке и оказании помощи судам при авариях.

5. Соглашение о взаимном агентировании судов в дунайских портах.

6. Соглашение о перевозке крупнотоннажных контейнеров в международном сообщении по р. Дунай.

7. Соглашение о взаимном ремонте судов дунайских пароходств.

8. Проформы соглашений.

8.1. Соглашение о приеме, сдаче, обслуживании и охране безэкипажных судов в портах погрузки/выгрузки.

8.2. Соглашение о взаимной бункеровке судов дунайских пароходств в дунайских портах.

8.3. Соглашение на тальманское обслуживание.

Юридическую природу Братиславских соглашений советские специалисты определяли по-разному: «соглашение между пароходствами», «международный договор», «межправительственные соглашения», «конвенции по международному праву», «соглашения межведомственного характера», «межучрежденческое международное соглашение», вплоть до курьезного «чартер-партия».

ЮНСИТРАЛ и УНИДРУА, констатируя, что Братиславские соглашения, как и СМГС, не являются межгосударственной конвенцией⁴², рассматривали их на одном уровне с СМГС, которое относится к группе транспортных международных соглашений межведомственного характера.

Положения Братиславских соглашений действуют на Дунае в качестве основного источника права, регулирующего имущественные вопросы, которые возникают в практике пароходств придунайских стран. Нормы КТМ СССР применялись на Дунае лишь в ограниченных случаях и только на ус-

⁴² Комиссия ООН по праву международной торговли. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок. 6-я сессия, Женева, 4 февраля 1971 г. Doc. A/CN.9/WG. III/NP. P. 28, point 58.

ловиях, указанных в ст. 11 КТМ, а УВВТ СССР к рассматриваемым отношениям не применялся вовсе.

Сфера действия Соглашения об общих условиях перевозки грузов в международном сообщении по р. Дунай распространяется на перевозки грузов в международном сообщении между дунайскими портами погрузки и выгрузки (ст. 3). Оно применимо к перевозкам, выполняемым участником Братиславских соглашений, независимо от наличия в конкретном договоре перевозки отсылки к ним. И наоборот, другие заинтересованные лица могут использовать правила Соглашений или путем включения их в текст договора, или путем отсылки к ним в договоре. Так, при перевозке грузов по чартеру из портов Марокко в порт Будапешт Братиславские соглашения фигурировали как одно из условий чартера, с помощью которого венгерский фрахтователь и советский фрахтовщик осуществляли перевозку груза на речном участке его транспортировки (дело МАК № 52/1977). Правомерность такого шага не ставилась под сомнение и при разрешении спора экспедиторских организаций СССР и ЧССР (Арбитражная практика. Ч. 5. Решения Внешнеторговой арбитражной комиссии 1966 - 1968. М., 1975. С. 30).

Глава 2. Таможенное оформление и контроль международных перевозок грузов

2.1. Таможенное оформление международных перевозок грузов

Таможенное оформление является обязательным для международных грузовых перевозок. Произведенный в одной стране товар может быть перемещен в другую страну лишь после соответствующего оформления и прохождения таможенного контроля.

Таможенное оформление представляет собой действия должностных лиц таможенных органов с соблюдением действующего законодательства и таможенного контроля.

Для пересечения границы товар должен пройти таможенную очистку, т.е. набор процедур, совокупность необходимых таможенных операций.

Участниками процедуры таможенного оформления выступают: декларант, таможенный брокер, таможенный перевозчик, таможня.

Таможенное законодательство в соответствии с Таможенным кодексом Таможенного союза (ТК ТС) предусматривает несколько стадий таможенного оформления, такие как: прибытие товаров на таможенную территорию РФ, внутренний таможенный транзит, временное хранение, декларирование и выпуск товаров, убытие товаров с таможни.

Таможенное оформление представляет собой действия должностных лиц таможенных органов, осуществляемые в установленной последовательности и направленные на обеспечение соблюдения действующего законодательства и установленного порядка перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу.

Таможенное оформление производится одновременно с таможенным контролем и включает в себя также соблюдение мер таможенно-тарифного и нетарифного регулирования при помещении товаров и транспортных средств под определенный таможенный режим. Чтобы товар смог пересечь границу, он должен пройти таможенную очистку.

В профессиональных кругах под этим термином понимается весь набор процедур, необходимых для ввоза товара на таможенную территорию страны.

Процедура оформления грузов является обязательной в международной торговле и относится к различным видам товаров. Это - совокупность необходимых таможенных операций, которые возникают во время перемещения транспортных средств или товаров через границу, а также в случае изменения таможенной процедуры.

В качестве участников процедуры таможенного оформления выступают:

1. Декларант – лицо (физическое или юридическое), которое декларирует товары или лицо от чьего имени которого декларируются эти товары.

2. Таможенный брокер – посредническая организация, совершающая установленные законодательством таможенные процедуры и операции от имени и по поручению декларанта либо другого лица, на которого законодательно возложена обязанность или которому предоставлено право осуществлять таможенные процедуры и операции.

3. Таможенный перевозчик (в случае его участия в процессе перевозки товаров, находящихся на стадии таможенного контроля);

4. Таможенный орган (таможня или таможенный пост).

Рассмотрим подробнее стадии таможенного оформления, предусмотренные законодательством.

Стадия прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию РФ допускает прибытие товаров и транспортных средств в пункты пропуска через Государственную границу Российской Федерации в рабочее время таможенных органов. В других местах товары и транспортные средства могут прибыть на таможенную территорию Российской Федерации на основании законодательства Российской Федерации о Государственной границе Российской Федерации. Перевозчик следом за пересечением таможенной границы должен предоставить ввезенные им товары и транспортные средства

в пункт пропуска либо другие места, которые были указаны выше, и предъявить их в таможенный орган. После прибытия товаров и транспортных средств на таможенную территорию Российской Федерации перевозчик должен предоставить таможенным органам документацию и сведения зависимо от вида транспорта, который осуществлял международную перевозку.

Изучая стадию внутреннего таможенного транзита можно отметить, что она является таможенной процедурой, при которой иностранные товары перевозят по таможенной территории Российской Федерации без необходимости оплаты таможенных пошлин, налогов и использования запретов и ограничений экономического характера. Процедура внутреннего таможенного транзита (далее ВТТ) возникает с момента выдачи таможенными органами отправления разрешения на ВТТ товаров и оканчивается в таможенном органе назначения при помощи оформления завершения ВТТ. Процедура внутреннего таможенного транзита используется при: транспортировке (доставке) товаров от таможенных органов, в регионе деятельности которого находится место прибытия на таможенную территорию Российской Федерации, до таможенного органа, в регионе деятельности которого имеется место таможенного декларирования; транспортировке (доставке) товаров от таможенного органа, в регионе деятельности которого находится место таможенного декларирования, до таможенного органа, в регионе деятельности которого находится место ввоза (убытия) товара за пределы таможенной территории Российской Федерации; транспортировке товаров между складами временного хранения, таможенными складами; транспортировке товаров в иных случаях, когда на товары не предоставлено обеспечение оплаты таможенных платежей.

Рассматривая стадию временного хранения товаров можно отметить, что она является таможенной процедурой, при которой иностранные товары хранят без оплаты таможенных пошлин, налогов и без применения к ним ограничений, которые устанавливаются законодательством Российской Федерации о государственном регулировании ВЭД, до их выпуска в соответствии

с установленной таможенной процедурой. Процедура временного хранения товаров исполняется на складах временного хранения (далее - СВХ).

СВХ являются специально выделенными и обустроенными для данных целей помещения и (или) открытые площадки, которые соответствуют требованиям, которые установлены ТК ТС. СВХ это зона таможенного контроля. Товары вправе поместить на всякий СВХ учитывая ограничения, которые предусмотрены ТК ТС. В СВХ можно помещать всякие иностранные товары, в том числе, которые ввезены на таможенную территорию Российской Федерации с нарушением, определенных на основании законодательства РФ о государственном регулировании ВЭД запретов на ввоз.

Товары, которые имеют все шансы причинить урон иным товарам или же требуют особенных критерий сбережения, обязаны сберегаться на складах или же в помещениях СВХ, специально адаптированных для сбережения этих товаров. Срок временного сбережения товаров составляет два месяца. Максимальный срок временного сбережения продуктов составляет четыре месяца. Товары, которые подвергаются быстрой порче, вправе хранить в границах срока хранения их качеств, которые позволяют употребить подобные товары по назначению, но не более двух месяцев.

Важнейшая стадия таможенного оформления - это декларирование товаров. Под ним понимают заявление в таможенный орган сведений о товарах и транспортных средствах, которые перемещаются через таможенную границу, об их таможенном режиме, а также других сведений в любой установленной в законодательстве форме.

Декларирование должно исполнять снабжение таможенных органов надобными для таможенных целей сведениями о товарах и транспортных средствах; подтверждать декларантом законность производимых действий в отношении товаров и транспортных средств, которые помещаются под выбранный таможенный режим.

Под таможенным декларированием понимается заявление декларантом в таможенный орган сведений о товарах, об избранной таможенной процеду-

ре и (или) других сведений, которые нужны для выпуска товаров (пп. 27 п. 1 ст. 4 ТК ТС).

При том выпуск товаров это действие таможенного органа, которое разрешает заинтересованному лицу применить товары в соответствии с условиями заявленной таможенной процедуры либо в соответствии с условиями, которые установлены для некоторых категорий товаров, которые не подлежат на основании ТК ТС помещению под таможенные процедуры (пп. 5 п. 1 ст. 4 ТК ТС).

В Таможенном союзе правоотношения, которые связаны с надобностью поместить товары под таможенные процедуры и, как следствие, с обязанностью реализовывать их таможенное декларирование, появляются при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза. Еще надобность в декларировании товаров появляется у лиц, когда им нужно заменить ранее уже заявленную в отношении товаров таможенную процедуру на иную таможенную процедуру.

С целью наиболее отчетливого постижения обязанности лиц выполнять таможенное декларирование товаров должно объяснить значение понятие «таможенная граница Таможенного союза». В статье 2 ТК ТС установлено, что единая таможенная территория Таможенного союза включает территорию Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации, а также находящиеся за пределами территорий государств - членов Таможенного союза искусственные острова, установки, сооружения и иные объекты, в отношении которых государства - члены Таможенного союза обладают исключительной юрисдикцией.

Границы таможенной территории Таможенного союза - это таможенная граница Таможенного союза.

Для таможенных целей все товары разделяются на 2 категории: «товары Таможенного союза» и «иностранные товары».

К товарам Таможенного союза относятся товары, которые находятся на таможенной территории Таможенного союза, при этом они:

- целиком произведены на территории государств, являющихся членами Таможенного союза;

- ввезены на таможенную территорию Таможенного союза и приобрели статус товаров Таможенного союза в соответствии с ТКТС и (или) международными договорами государств, являющихся членами Таможенного союза;

- изготовлены на территории государств, являющихся членами Таможенного союза из выше указанных товаров и (или) иностранных товаров и которые приобрели статус товаров Таможенного союза в соответствии с ТКТС и (или) международными договорами государств, являющихся членами Таможенного союза (пп. 37 п. 1 ст. 4 ТК ТС).

В соответствии, в случае, когда товары не могут быть признанными по данным критериям товарами Таможенного союза, то они для таможенных целей анализируются как иностранные товары.

Конечно, главным образом различается и правовой статус данных товаров. Товары Таможенного союза вправе свободно перемещать на единой таможенной территории, и при таком перемещении товаров ТК ТС не предусмотрел необходимость свершения с ними каких-нибудь таможенных формальностей. К иностранным товарам применяется постоянный таможенный контроль все время их нахождения на единой таможенной территории Таможенного союза. При том ТК ТС предусмотрел ясный порядок таможенных операций, которые обязаны совершаться в отношении иностранных товаров, права и обязанности лиц, которые обладают полномочиями в отношении иностранных товаров, и сроки свершения юридически значимых действий.

Значит, иностранные товары, которые ввезены на единую таможенную территорию Таможенного союза и которые получили в соответствии с ТКТС статус товаров Таможенного союза с помощью их таможенного декларирования и помещения под соответствующую таможенную процедуру, приобретают право свободно перемещаться по всей таможенной территории Та-

моженного союза, без каких-нибудь ограничений и исполнения таможенных формальностей.

Товары необходимо декларировать при помещении под таможенную процедуру или в иных случаях, которые установлены ТК ТС (п. 1 ст. 179).

Иные случаи это случаи, когда товары в соответствии с ТК ТС подлежат таможенному декларированию, однако не подлежат помещению под таможенные процедуры.

Необходимо отметить, что таможенное декларирование товаров совершается декларантом или таможенным представителем, который действует от имени и по поручению декларанта. Лица, которые вправе входить в правоотношения, которые связаны с таможенным декларированием товаров, это таможенные представители.

Общепринято, что в декларантом может выступить лицо страны, являющейся членом Таможенного союза, которое:

- заключило внешнеэкономическую сделку или от имени (по поручению) которого данная сделка заключена, в случае когда товары перемещаются через таможенную границу Таможенного союза в связи со сделкой, которая заключена лицом государства, являющегося членом Таможенного союза;
- имеет право владения, пользования и (или) распоряжения товарами - при отсутствии внешнеэкономической сделки⁴³.

Следовательно, ст. 186 ТК ТС указывает на правомочия лица выступить в качестве декларантов в первую очередь при наличии у данных лиц права собственности на подлежащие таможенному декларированию товары. Иначе говоря, права декларанта прямо связаны с присутствием у лица права разрешать юридическую судьбу товаров вплоть до их уничтожения.

В случае, когда при перемещении товаров через таможенную границу Таможенного союза нет лица государства, являвшегося членом Таможенного

⁴³ Искокова М.В. Таможенное декларирование товаров в Таможенном союзе // Таможенное дело. 2013. N 3. С. 7 - 11.

союза, п. 2 ст. 186 ТК ТС определяет иностранных лиц, которые могут являться декларантами, а именно:

- физические лица, которые перемещают товары для личного пользования;
- лица, пользующиеся таможенными льготами в соответствии с главой 45 ТК ТС, к ним относят дипломатические представительства, консульские учреждения, другие официальные представительства иностранных государств, международные организации, персонал данных представительств, учреждений и организаций, отдельные категории иностранных лиц, которые пользуются преимуществами, привилегиями и (или) иммунитетами на основании международных договоров;
- организации, имеющие представительства, созданные на территории государства, являющегося членом Таможенного союза в определенном порядке,
- при заявлении таможенных процедур временного ввоза, реэкспорта, а также таможенной процедуры выпуска для внутреннего потребления только в отношении товаров, которые ввозятся для собственных нужд этих представительств;
- лица, имеющие право распоряжаться товарами не в рамках сделки, одной из сторон которой выступает лицо государства, являющееся членом Таможенного союза⁴⁴.

Таможенное декларирование производят в письменной и (или) электронной форме при использовании таможенной декларации. Учитывая международный опыт представляется, что имеющийся уровень формирования информационных технологий в государствах, являющихся членами Таможенного союза содействует все наиболее обширному применению именно электронной формы декларирования, понемногу оставляя письменную фор-

⁴⁴ Ростовский Ю.М., Гречков В.Ю. Внешнеэкономическая деятельность: Учебник. 2-е изд., с изм. М.: Экономистъ, 2010.

му декларирования товаров. Но имеются ситуации, когда декларанту все же наиболее подходяще применять письменную форму декларирования. К примеру, при разовых поставках товаров или при таможенном декларировании товаров низкой стоимости, образцов, рекламных материалов, товаров, предназначенных для проведения выставочных мероприятий. В данных случаях, зачастую, применяется упрощенный порядок декларирования товаров, когда в качестве таможенной декларации используются транспортные (перевозочные) коммерческие и (или) иные документы, которые содержат сведения, являющиеся необходимыми для выпуска товаров (п. 4 ст. 180 ТК ТС)⁴⁵.

Рассмотрим разновидности таможенных деклараций:

- 1) декларация на товары;
- 2) транзитная декларация;
- 3) пассажирская таможенная декларация;
- 4) декларация на транспортное средство⁴⁶.

Рассмотрим только интересующие нас декларации.

Декларации на товары применяются при таможенном декларировании товаров, транзитная декларация является особым видом таможенной декларации, используемая только при помещении товаров под таможенную процедуру таможенного транзита. Декларацию на транспортное средство используют при таможенном декларировании транспортных средств международной перевозки.

Формы и порядок заполнения любых разновидностей таможенных деклараций определяются решениями Комиссии Таможенного союза:

⁴⁵ Хрешкова В.В. Правовое регулирование таможенного декларирования товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС // Реформы и право. 2011. N 2. С. 32 - 40.

⁴⁶ Толстая С.Б. Особенности таможенного декларирования товаров // Право и экономика. 2012. N 6. С. 67 - 73.

- декларация на товары - решением Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 № 257 «Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций»⁴⁷;

- транзитная декларация - решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 № 289 «О форме и порядке заполнения транзитной декларации»⁴⁸;

- пассажирская таможенная декларация - решением Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 № 287 «Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации»⁴⁹;

- декларация на транспортное средство - решением Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 № 422 «О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения»⁵⁰.

Если говорить об упрощенном порядке декларирования товаров, то он имеет место когда в качестве декларации на товары используют транспортные (перевозочные), коммерческие и (или) другие документы, которые содержат сведения, являющиеся необходимыми для выпуска товаров⁵¹.

При рассмотрении выпуска товаров, нужно отметить, что это действие таможенного органа, которое заключается в разрешении заинтересованным лицам пользоваться и (или) распоряжаться товарами в соответствии с заявленной таможенной процедурой.

⁴⁷ Решение Комиссии Таможенного союза от 20.05.2010 N 257(ред. от 15.11.2016)"Об Инструкциях по заполнению таможенных деклараций и формах таможенных деклараций"

⁴⁸ Решение Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 N 289(ред. от 05.07.2016)"О форме и порядке заполнения транзитной декларации"

⁴⁹ Решение Комиссии Таможенного союза от 18.06.2010 N 287(ред. от 06.10.2015)"Об утверждении формы пассажирской таможенной декларации и порядка заполнения пассажирской таможенной декларации"

⁵⁰ Решение Комиссии Таможенного союза от 14.10.2010 N 422(ред. от 06.10.2015)"О форме таможенной декларации на транспортное средство и Инструкции о порядке ее заполнения".

⁵¹ Искокова М.В. Таможенное декларирование товаров в Таможенном союзе // Таможенное дело. 2013. N 3. С. 7 - 11.

Данная таможенная процедура применяется таможенным органом в случае,

- когда при таможенном оформлении и проверке товаров таможенным органом не были выявлены нарушения таможенного законодательства РФ;
- когда в таможенный орган предоставлены лицензии, сертификаты, разрешения, которые подтверждают соблюдение ограничений;
- когда декларантом были соблюдены все нужные требования и условия для помещения товаров под выбранный таможенный режим либо применения соответствующей таможенной процедуры в соответствии с ТК ТС;
- когда в отношении товаров были выплачены таможенные пошлины, налоги или предоставлено обеспечение уплаты таможенных платежей.

Процедура выпуска для свободного обращения ввезенных на таможенную территорию РФ товаров применима лишь при условии поступления сумм таможенных пошлин и налогов на счет таможенного органа. В противном случае товары будут считаться условно выпущенными.

Процедура убытия товаров и транспортных средств возможна в пунктах пропуска через Государственную границу Российской Федерации либо в других местах, которые установлены на основании с законодательством Российской Федерации о Государственной границе Российской Федерации, во время работы таможенного органа. Убытие товаров и транспортных средств возможно лишь с получения разрешения таможенных органов. До самого убытия товаров и транспортных средств перевозчик должен предоставить в таможенные органы документы и сведения, зависимо от вида транспорта, на котором была осуществлена международная перевозка товаров.

Погрузка товаров на транспортное средство возможна лишь после принятия таможенной декларации, кроме случаев, когда при таможенном оформлении товаров таможенный орган не потребовал предъявить товары для произведения их проверки, а также перемещения товаров в соответствии с таможенным режимом международного таможенного транзита. В случае направления запроса заинтересованным лицом таможенный орган может

разрешить проводить погрузку вне определенного рабочего времени этого органа в соответствии с ТК ТС⁵².

Общие условия таможенного оформления представляется целесообразным разделить на несколько классификационных групп: временные границы таможенного оформления; место производства таможенного оформления; документы и сведения, необходимые для таможенного оформления; взимание таможенных сборов за таможенное оформление; привлечение к таможенному оформлению заинтересованных лиц; очередность таможенного оформления (всего пять классификационных групп).

Временные границы таможенного оформления — это правила о сроках начала и завершения таможенного оформления. В соответствии со ст. 209 ФЗ РФ от 19 ноября 2010 г. и ст. 185 ТК ТС таможенное оформление начинается: при ввозе товаров — таможенная декларация на товары, ввезенные на таможенную территорию Таможенного Союза, подается до истечения срока временного хранения товаров.

Таможенная декларация на товары, вывозимые с таможенной территории Таможенного Союза, подается до их убытия с таможенной территории Таможенного Союза.

Таможенная декларация в отношении товаров, являвшихся орудием, средством совершения или предметом административного правонарушения или преступления, в отношении которых было принято решение об их возврате и которые подлежат таможенному декларированию в соответствии с ТК ТС, подается в течение тридцати дней со дня вступления в законную силу:

⁵² Аврамчикова А.В., Бикбулатова Л.Б. Таможенное оформление и таможенный контроль в условиях Таможенного союза // Материалы VIII Международной научно-практической конференции преподавателей и студентов. Образовательный консорциум "Среднерусский университет", НОУ ВПО "Среднерусский гуманитарно-технологический институт", ТОО "Компьютерный центр ЛИК" г. Рудный, Республика Казахстан "Рудненский индустриальный институт" Республика Казахстан. 2013.

- решения суда об освобождении от уголовной (административной) ответственности;
- решения таможенного органа (должностного лица) об освобождении от административной ответственности;
- решения суда или таможенного органа (должностного лица) о прекращении производства по уголовному (административному) делу;
- решения суда или таможенного органа (должностного лица) о привлечении к административной или уголовной ответственности.

Таможенное оформление завершается совершением таможенных операций, необходимых для применения к товарам таможенных процедур. Место производства таможенного оформления, как общее условие, урегулировано в ст. 151 ТК ТС, ст. 193 ФЗ РФ от 19 ноября 2010 г. Местами перемещения товаров через таможенную границу являются пункты пропуска через государственные (таможенные) границы государств — членов Таможенного Союза либо иные места, определенные законодательством государств — членов Таможенного Союза⁵³.

Документы и сведения для таможенного оформления, как общее условие, регламентированы в ст. 159 ТК ТС. При прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного Союза перевозчик представляет документы (например, при международной перевозке автомобильным транспортом — документы на транспортное средство международной перевозки; транспортные документы; документ, сопровождающий международные почтовые отправления при их перевозке, определенный актами Всемирного почтового союза; имеющиеся у перевозчика коммерческие документы на перевозимые товары; сведения: о государственной регистрации транспортного средства международной перевозки; наименование и адрес перевозчика товаров; наименование государства отправления и государства назначения товаров; на-

⁵³ Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии «Об информационно-справочном перечне пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза» № 96 от 28 июня 2012 г.

именование и адрес отправителя и получателя товаров; о продавце и получателе товаров в соответствии с имеющимися у перевозчика коммерческими документами; о количестве грузовых мест, об их маркировке и о видах упаковок товаров; наименование, а также коды товаров в соответствии с Гармонизированной системой описания и кодирования товаров или Товарной номенклатурой внешнеэкономической деятельности на уровне не менее чем первых четырех знаков; вес брутто товаров либо объем товаров, за исключением крупногабаритных грузов; о наличии товаров, ввоз которых на таможенную территорию Таможенного Союза запрещен или ограничен; о месте и дате составления международной товаротранспортной накладной).

Независимо от вида транспорта, на котором осуществляется перевозка, при уведомлении таможенного органа о прибытии товаров на таможенную территорию Таможенного Союза представляются документы, подтверждающие соблюдение запретов и ограничений, за исключением мер нетарифного регулирования, в соответствии с пунктом 1 ст. 152 ТК ТС. Документы, необходимые для таможенного оформления, могут быть представлены в форме электронных документов.

Перечень таможенных органов, имеющих технические возможности для этого, дан в письме Руководителя ФТС № 01-06/16376 от 2 мая 2007 г. Правила о взимании таможенных сборов за таможенное оформление, как общее условие, регламентированы в ст. 123—136 ФЗ РФ от 19 ноября 2010 г. За таможенное оформление, как правило, взимаются таможенные сборы. Таможенными сборами являются обязательные платежи, взимаемые таможенными органами за совершение ими действий, связанных с выпуском товаров, таможенным сопровождением товаров, хранением товаров.

При декларировании товаров с подачей временной таможенной декларации ставки таможенных сборов за таможенные операции не зависят от стоимости таких товаров.

Все лица на равных основаниях имеют право на перемещение товаров через таможенную границу с соблюдением положений, установленных та-

моженным законодательством Таможенного Союза и законодательством государств — членов Таможенного Союза. Товары перемещаются через таможенную границу в порядке, установленном таможенным законодательством Таможенного Союза. Для отдельных категорий товаров, в том числе припасов, товаров для личного пользования, транспортных средств международной перевозки, ТК ТС и международными договорами государств — членов Таможенного Союза могут быть установлены особенности их перемещения через таможенную границу⁵⁴.

Изложенное позволяет нам высказать несколько суждений.

Во-первых, таможенное оформление является одной из функций таможенных органов. Правовым обоснованием для включения таможенного оформления в систему функций таможенных органов являются положения, закрепленные в подпунктах 3—5, 27 п. 1 ст. 4, ст. 156-201 ТК ТС, а также в пунктах 1, 3—4 ч. 1 ст. 5, ст. 193-223 ФЗ РФ от 19 ноября 2010 г.

Во-вторых, содержание функции таможенного оформления определяются через ее общие условия.

В-третьих, общие условия таможенного оформления — это самостоятельная правовая категория, которая представляет общие правила организационно-правового характера, определяющие наиболее целесообразные время, место, силы и средства для успешного производства таможенного оформления.

В-четвертых, общие условия таможенного оформления целесообразно представить в виде нескольких классификационных групп: временные границы таможенного оформления; место производства таможенного оформления; документы и сведения, необходимые для таможенного оформления; взимание таможенных сборов за таможенное оформление; привлечение к таможенному оформлению заинтересованных лиц; очередность таможенного оформления.

⁵⁴ Галузо В.Н., Канафин В.А. Таможенное оформление в системе функций таможенных органов // Вестник экономической безопасности. 2016. №4. С.127-132.

2.2. Таможенный контроль за международными перевозками грузов

Таможенный контроль обусловлен экономическими интересами; он призван обеспечивать безопасность страны, защищать внутреннего производителя.

Непосредственное влияние на процедуру таможенного контроля и таможенного оформления оказывают влияние факторы, обусловленные видом товара, видом транспорта, на котором товар перемещается и т.п., а также имеются свои особенности таможенного оформления товаров, перемещаемых в неторговом обороте⁵⁵.

Согласно теории таможенного права, таможенный контроль является одним из средств реализации таможенной политики государства. Его основная цель - определение с помощью различного рода проверок соответствия проводимых участниками таможенно-правовых отношений операций и действий в сфере таможенного дела требованиям норм таможенного законодательства и выявление на основе этого таможенных нарушений⁵⁶. Прогрессивные направления в области построения таможенного контроля на положениях Международной конвенции по упрощению и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г.⁵⁷ и Рамочных стандартов по безопасности и упрощению мировой торговли 2006 г.⁵⁸ меняют философию таможенного администрирования, закладывают основные принципы не только таможенного регулирования, но и взаимоотношений между таможней и экономическими операторами. Реализация этих принципов в отдельных аспектах не является далекой и недостижимой перспективой, а уже сегодня находит проявление

⁵⁵ Соколова Е.А., Ларионова Н.А. Исследование совершенствования таможенного контроля товаров и транспортных средств // вопросы управления. 2012. №3. С.32.

⁵⁶ Зырянова Т.В., Даниленко Н.И. Таможенный контроль и его роль в повышении эффективности государственного финансового контроля // Финансы и кредит. 2005. N 28 (196). С. 2.

⁵⁷ В редакции Протокола о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 г.

⁵⁸ Рамочные стандарты по безопасности и упрощению мировой торговли 2006 г.

ние в деятельности таможенных органов⁵⁹. В то же время неэффективный таможенный контроль, избыточное требование документов, громоздкие таможенные процедуры, слабая инфраструктура пунктов пропуска и мест оформления ведут к дополнительным расходам и задержкам в деятельности экспортеров и импортеров⁶⁰.

В статье 4 Таможенного кодекса Европейского сообщества⁶¹ (ТК ЕС) определено, что «таможенный контроль» (customs control) означает конкретные действия, выполняемые таможенными органами в целях обеспечения правильного применения таможенных правил и других законодательных актов, регулирующих ввоз, вывоз, транзит, передачу и конечное использование товаров, перемещаемых между таможенной территорией Сообщества и третьими странами, а также представление товаров, которые не имеют статуса товаров Сообщества; такие действия могут включать в себя проверку товаров, проверку данных декларации и наличие, а также подлинность электронных или письменных документов, проверку счетов предприятий и других бухгалтерских документов, проверку транспортных средств, проверку багажа и других товаров, перевозимых физическими лицами, и проведение официальных запросов и других подобных актов⁶².

Совершенствование таможенного контроля на сегодняшний день является одним из приоритетных направлений взаимодействия таможенных служб государств - членов Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС). Связана эта тенденция с тем, что таможенный контроль как основополагающая функция таможенных органов выполняет ряд задач, направлен-

⁵⁹ Шишкина О.В. Правовые аспекты совершенствования таможенного контроля: предварительная декларация, декларирование товаров, централизованная таможенная очистка // Таможенное дело. 2009. N 3. С. 17.

⁶⁰ Цагаанцоож Ц. Совершенствование таможенного контроля ввоза товаров на таможенную территорию автомобильным транспортом: дис. ... канд. экон. наук. М., 2015. С. 25.

⁶¹ ТК ЕС

⁶² Гошин В.А. Актуальные вопросы таможенного контроля в решениях Суда Европейского союза // Актуальные проблемы российского права. 2015. N 10. С. 226 - 231.

ных в первую очередь на защиту экономических и национальных интересов государств - членов ЕАЭС. Таможенные органы, реализуя свою основную функцию, предотвращают ввоз на территорию ЕАЭС товаров, опасных для жизни и здоровья населения, а также товаров, ввоз которых нарушает экономические интересы государств - членов ЕАЭС.

В теории права нет однозначного понимания сущности таможенного контроля, несмотря на законодательное урегулирование данной правовой категории. Так, например, существует точка зрения, согласно которой под таможенным контролем при его широком толковании понимается вся процессуальная деятельность таможенных органов, в том числе совершение таможенных операций⁶³. Также под таможенным контролем понимают одно из средств реализации таможенной политики⁶⁴. Д.Н. Бахрах рассматривает таможенный контроль как ключевой институт таможенного дела⁶⁵.

Различие точек зрения на данное явление порождает проблемы, связанные с правоприменением таможенными органами таможенного законодательства, а также с его соблюдением физическими и юридическими лицами, перемещающими товары через таможенную границу.

Для устранения неточности понятий используется логическая операция деления, разновидностью которой является классификация.

Таможенный контроль является сложным явлением, включающим в себя комплекс мероприятий таможенных органов, охватывающий весь процесс совершения таможенных операций и применения таможенных процедур, длящийся в течение продолжительного времени (таможенный контроль после выпуска товаров проводится в течение трех лет), что существенно усложняет понимание его сущности.

⁶³ Новиков А.Б. Таможенный контроль в системе административных процедур таможенного дела // Законодательство и экономика. 2005. N 12. С. 12.

⁶⁴ Тимошенко И.В. Таможенное право России. Ростов н/Д: Феникс, 2011. С. 347.

⁶⁵ Бахрах Д.Н. Таможенное право как институт административного права // Государство и право. 1995. N 3. С. 16.

На сегодняшний день одной из основных проблем для понимания сущности таможенного контроля является определение момента начала проведения таможенного контроля и момент его завершения.

Так, например, Халипов С.В. выделяет несколько этапов нахождения товаров и транспортных средств под таможенным контролем:

- таможенный контроль при осуществлении таможенных операций (основной или обязательный этап);
- таможенный контроль, связанный с применением таможенной процедуры (факультативный или возможный)⁶⁶.

На основании логической последовательности совершения таможенных операций и таможенных процедур и времени осуществления таможенного контроля разработана авторская классификация видов таможенного контроля, согласно которой таможенный контроль делится на:

- предварительный таможенный контроль;
- основной таможенный контроль;
- дополнительный таможенный контроль;
- таможенный контроль после выпуска товаров;
- таможенный контроль при обороте товаров.

Предварительный таможенный контроль осуществляется до момента прибытия товара на территорию ЕАЭС. Основным объектом предварительного таможенного контроля являются документы и сведения.

Предварительное информирование осуществляется путем представления документов и сведений через информационную систему таможенных органов до момента ввоза товаров и транспортных средств на территорию ЕАЭС.

Предварительное декларирование предполагает подачу таможенной декларации до момента ввоза иностранных товаров на таможенную территорию. Одновременно с подачей декларации таможенному органу в электрон-

⁶⁶ Халипов С.В. Таможенное право. М.: Юриспруденция, 2012. С. 166.

ном виде представляются коммерческие и транспортные документы, имеющиеся в распоряжении декларанта.

Проверка документов и сведений является одной из форм таможенного контроля, что позволяет говорить о том, что таможенный контроль начинается до момента пересечения товарами и транспортными средствами границы ЕАЭС.

Особую актуальность при проведении таможенного контроля на этапе предварительного информирования и предварительного декларирования приобретают способы таможенного контроля, в частности, формирование и использование информационных ресурсов⁶⁷.

Следующим видом таможенного контроля является основной таможенный контроль, связанный с осуществлением таможенных операций.

Основной таможенный контроль преследует своей целью защиту публичных интересов государства. На данном этапе перед таможенными органами стоит ряд задач, направленных на обеспечение национальной и экономической безопасности государства, общественного порядка, жизни и здоровья людей, нравственности, моральных устоев и культурных ценностей общества.

Следующим видом таможенного контроля является дополнительный таможенный контроль, связанный с применением таможенных процедур.

Если основной таможенный контроль призван защищать публичные интересы, то помещение товаров под таможенную процедуру является интересом частным, что влечет за собой особый порядок проведения таможенного контроля.

Как правило, таможенный контроль завершается после выпуска товаров, а также в случаях, установленных ст. 96 ТК ТС. При этом помещение товаров под таможенные процедуры: временный ввоз, временный вывоз, пе-

⁶⁷ Мозер С.В., Цэрэнчимэдийн Ц. Экономические и правовые аспекты таможенного контроля товаров в системе таможенного администрирования // Научно-практическая конференция "Актуальные проблемы публично-правового регулирования в сфере экономики и финансов". 23.06.2014.

переработка на таможенной территории, переработка для внутреннего потребления, переработка вне таможенной территории, предполагает проведение таможенного контроля таможенным органом до момента исполнения обязательства лиц поместить данные товары под завершающую таможенную процедуру.

На основании изложенного можно выделить таможенные процедуры одномоментные, помещение под которые не требует проведения последующего таможенного контроля, так как товары выпускаются в свободное обращение без каких-либо ограничений, и процедуры, носящие несамостоятельный характер, которые в будущем требуют завершающей таможенной процедуры.

Как правило, процедуры, носящие несамостоятельный характер, связаны с предоставлением льгот по уплате таможенных платежей, при этом несоблюдение условий процедуры влечет за собой выставление требований об уплате таможенных платежей. При применении декларантом процедуры, носящей несамостоятельный характер, товары продолжают находиться под таможенным контролем, что требует со стороны таможенных органов применения дополнительных форм таможенного контроля.

Таможенный контроль за соблюдением условий таможенной процедуры осуществляется таможенным органом того государства - члена ЕАЭС, на территории которого товары были выпущены в соответствии с такой таможенной процедурой, что позволяет осуществлять его более эффективно.

На сегодняшний день особую актуальность приобретает таможенный контроль после выпуска товаров, который согласно авторской классификации является следующим видом таможенного контроля.

Таможенный контроль после выпуска товаров выполняет ряд задач, направленных на минимизацию таможенных формальностей, создание условий для развития внешнеэкономической деятельности, и, конечно, более эффективную реализацию обеспечения экономической и национальной безопасности Российской Федерации.

Внедрение таможенного контроля после выпуска товаров предусмотрено Международной конвенцией об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 года в редакции Протокола от 26 июня 1999 г., Генеральным соглашением по тарифам и торговле от 1994 года, в целях ускорения и упрощения совершения таможенных операций.

Следование международным стандартам в области таможенного дела позволяет ускорять совершение таможенных операций, перенося таможенный контроль на момент после выпуска товаров, и совершенствовать право Евразийского экономического союза, применяя современные методы и рекомендации, предусмотренные международными актами.

Таможенный контроль после выпуска товаров способствует развитию доверительных отношений между таможенным органом и декларантом, в связи с тем, что таможенный орган, полагаясь на репутацию и добропорядочное поведение декларанта, не применяет дополнительные формы таможенного контроля в целях ускорения совершения таможенных операций.

Последующий контроль может повысить эффективность всей системы таможенного контроля при использовании ряда таможенных процедур, в том числе для таких процедур, применение контроля на границе для которых просто малоэффективно⁶⁸.

К формам таможенного контроля относятся: проверка документов и сведений, устный опрос, получение пояснений, таможенное наблюдение, таможенный осмотр товаров и транспортных средств, таможенный досмотр, проверка маркировки и других знаков, осмотр помещений и территорий для подтверждения наличия товаров, таможенные проверки. Все эти меры, проводимые таможенными органами РФ, позволяют решать социально-экономические задачи, противодействовать угрозам безопасности России,

⁶⁸ Романова Д.С. К вопросу о классификации таможенного контроля // Административное и муниципальное право. 2016. N 8. С. 664 - 669.

создавать благоприятные условия для деятельности торговых организаций, физических и юридических лиц⁶⁹.

Таможенный контроль обусловлен экономическими интересами, связанными с уплатой таможенных платежей, а также призван обеспечивать безопасность страны, защищать внутреннего производителя, соблюдать выполнение международных обязательств.

Последовательное внедрение новых идей, принципов и механизмов, развивающих и совершенствующих деятельность таможенных органов РФ, вызывает необходимость разработки и применения оперативных процедур таможенного оформления и таможенного контроля. Таможенным органам РФ необходимо внести действенный вклад в создание благоприятных условий для международной торговли и обмена, совершенствовать свою деятельность, соблюдать законность, выполнять международные договоры, заключенные РФ, создать такие условия таможенного оформления и таможенного контроля, при которых участник ВЭД мог бы осуществлять свою деятельность с минимальными временными и материальными затратами при перемещении объектов ВЭД через таможенную границу РФ.

Одной из задач, стоящих перед таможенными органами, является содействие развитию внешней торговли. Это особенно актуально сегодня, когда Россия вступила во Всемирную таможенную организацию. Для решения этой задачи таможенные органы активно работают над упрощением таможенных процедур, внедряют перспективные технологии, в частности, электронное декларирование. При этом процесс таможенного оформления не только ускоряется, но и становится более прозрачным и менее подверженным влиянию субъективных факторов. Одно из наиболее перспективных направлений совершенствования деятельности таможенной службы - внедрение системы электронного декларирования, которое позволяет ускорить таможенное оформление товаров и транспортных средств, сократить общее

⁶⁹ Сенотрусова С.В. Таможенный контроль: учебное пособие. М.: Магистр, Инфра-М, 2013.

время таможенных формальностей. Электронное декларирование - это элемент новых рамочных стандартов по содействию торговле и обеспечению безопасности торговых поставок, разработанных Всемирной торговой организацией.

Переход к электронному декларированию играет очень важную роль. Электронное декларирование позволит эффективнее решать проблемы, связанные с недостоверным декларированием, заниженной таможенной стоимости, коррупцией. Успех внедрения электронного декларирования в первую очередь зависит от того, смогут ли таможенные органы обеспечить безопасность создаваемых информационных технологий.

Следующая проблема заключается в подборе персонала. Вместе с тем, что растет само количество таможенного оформления, ощущается недостаток квалифицированных кадров в регионах, которые способны работать с такой сложной информационной системой. Поэтому с учетом не очень большой зарплаты (по сравнению с зарплатой IT-специалистов в коммерческих структурах) и с учетом того, что требования к квалификации специалистов предъявляются очень серьезные и очень специфичные, - эта проблема стоит очень остро⁷⁰.

Информационная система таможенных органов - одна из крупнейших информационных систем в стране. Восемь ее отдельных компонентов включены в перечень критически важных государственных систем. Работа протекает в режиме 24 часа в сутки, 365 дней в году, в условиях одиннадцати часовых поясов, - и это накладывает определенные трудности в поддержании этой системы в работоспособном состоянии. При этом общее состояние развития современных информационных технологий в некоторых отраслях и некоторых регионах России еще не достигло достаточного хорошего уровня. Например, во многих пунктах пропуска, особенно на удаленных границах, не существует другой связи, кроме как спутниковой, т.е. там нет информацион-

⁷⁰ Габригидзе Б.Н., Зобов В.Е. Таможенная служба в РФ // Проблемы экономики и управления. - 2008. - № 3. - С. 4-6.

ной инфраструктуры, а потоки информации из года в год все увеличиваются⁷¹.

Повышение эффективности разработки национального классификатора ТН ВЭД России, а также контроля за его практическим применением является одним из решающих факторов успешного выполнения таможенными органами задач по тарифному и нетарифному регулированию внешнеэкономической деятельности, формированию достоверной таможенной статистики внешней торговли, обеспечению выполнения таможенной службой Российской Федерации наиболее приоритетной задачи на современном этапе - своевременного и полного взимания таможенных платежей.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что совершенствование таможенного контроля должно проводиться в трёх направлениях:

1) применение упрощенных таможенных процедур для крупных, законопослушных участников ВЭД, что позволит не только ускорить процесс таможенного контроля для импортера, но и для сотрудников таможенного органа, что в свою очередь даст возможность уделять большое внимание контролю за таможенным оформлением товаров и транспортных средств других участников ВЭД;

2) совершенствование инструментов и форм таможенного контроля:

- применение системы управления рисками и оперативного контроля;
- внедрение информационных технологий (электронное декларирование и электронный документооборот).

3) совершенствование механизма классификации товаров;

4) улучшение системы управления рисками.

Совершенствование таможенного контроля на основе совершенствования механизма классификации товаров будет происходить за счет:

⁷¹ Кормаков Г.А. Таможенный контроль после выпуска товаров и транспортных средств // Российский экономический журнал. -2011.- № 9.- С. 6-9.

1) внесения дополнений в механизм классификации товаров и услуг, позволяющих учесть факторы таможенного риска и обеспечить дифференцированный подход к таможенному контролю;

2) разработки классификатора услуг, перемещаемых через таможенную границу с применением ТН ВЭД;

3) усовершенствования механизма контроля за таможенным оформлением товаров в соответствии с предварительными решениями о классификации товаров вышестоящих таможенных органов в целях исключения возможности использования данных решений для минимизации сумм, подлежащих уплате таможенных платежей.

Предполагается, что указанные меры по совершенствованию таможенного контроля позволят получить положительные результаты.

Таким образом, в результате проведения предложенных мероприятий будет происходить ускорение таможенных процедур в пунктах пропуска, также повысится эффективность контроля за перемещением товаров и транспортных средств, сократится количество документов, необходимых для осуществления контроля, повысится качество предоставления услуг участникам ВЭД в соответствии с международными стандартами.

Наиболее актуальным из направлений является совершенствование таможенного контроля с помощью применения системы управления рисками.

Цель системы управления рисками - создание современной системы таможенного администрирования, обеспечивающей осуществление эффективного таможенного контроля, исходя из принципа выборочности, для предотвращения нарушений таможенного законодательства Российской Федерации.

Создание и внедрение СУР является комплексной задачей, которая затрагивает всю деятельность таможенной службы РФ и объединяет в себе методологические, технологические, нормативно-правовые, информационно - технические, организационные и кадровые аспекты.

В этих целях основными направлениями реализации СУР являются усиление аналитической и экспертной работы по выявлению рисков на всех уровнях таможенных органов, как в стратегическом, так и тактическом и оперативном направлениях, а также разработка целевых методик выявления рисков.

Не менее важным в совершенствовании таможенного контроля является внедрение информационных технологий. Система электронного декларирования, как любая новая технология пока несовершенна. Специалисты различных компаний занимаются разработкой и внедрением программных продуктов, позволяющих усовершенствовать систему электронного декларирования, максимально использовать её возможности.

Также в системе таможенного контроля должна быть создана диспетчерская служба контроля движения автотранспорта, находящегося под таможенным контролем, предназначенная для применения в интересах безопасности перевозок товаров, в том числе ценных, дорогостоящих и опасных, предотвращения угонов и поиска угнанных автотранспортных средств с товарами, решения логистических задач, оптимизации доставки товаров, дистанционного контроля и многих других задач.

Диспетчерская система контроля автотранспорта (ДСКА) – система мониторинга грузов и транспортных средств – позволяет по-новому подойти к применению таможенного контроля за таможенным транзитом и сделать этот процесс эффективным и рациональным.

Ключевым моментом в результате использования системы является то, что появляется оперативный доступ к информации, характеризующей фактические параметры движения транспортного средства, на основе чего можно принимать полноценные управленческие решения.

Глобальная навигационная спутниковая система (ГЛОНАСС) предназначена для определения местоположения и скорости движения морских, воздушных, сухопутных и других видов потребителей в режиме реального

времени⁷². Система ГЛОНАСС состоит из трех подсистем: – подсистемы космических аппаратов (ПКА); – подсистемы контроля и управления (ПКУ); – навигационной аппаратуры потребителей (НАП)⁷³. Подсистема контроля и управления состоит из Центра управления системой ГЛОНАСС и сети станций измерения, управления и контроля, рассредоточенных по всей территории России. В задачи ПКУ входит контроль правильности функционирования ПКА, непрерывное уточнение параметров орбит и выдача на спутники временных программ, команд управления и навигационной информации. Рассмотрим основные технологические, технические и структурные положения диспетчерской системы контроля автотранспорта применительно к таможенному контролю таможенного транзита⁷⁴.

Назначение системы:

- постоянный мониторинг местоположения и состояния товаров и транспортных средств, перемещающихся под таможенной процедурой таможенного транзита;
- обеспечение безопасности транспортных средств, перевозимых пассажиров и грузов: предупреждение о попытках несанкционированного доступа (проникновения) в транспортное средство, о фактах несанкционированных действий, направленных на нарушение штатной работы бортовых систем транспортных средств и неправомерное завладение транспортным средством;
- принятие мер по предотвращению несанкционированных противоправных действий в отношении транспортного средства, перевозимых пассажиров и грузов;
- поиск угнанных транспортных средств;

⁷² Цуканова Н.Е., Келеш М.Д. Влияние зоны свободной торговли СНГ на экономическое развитие стран содружества // Экономическая безопасность России: проблемы и перспективы. 2015. С. 218-222.

⁷³ Барбышева Г.И. Обеспечение информационной безопасности таможенных органов РФ // Инновационная экономика. Казань: Бук, 2015. С. 22-24.

⁷⁴ Цуканова Н.Е., Солодухина О.И. Особенности деятельности Курской таможни по осуществлению таможенного контроля товаров и транспортных средств при таможенном транзите // Наука, образование, общество: актуальные вопросы и перспективы развития. 2015. С. 92-94

– выполнение сервисных задач, позволяющих оптимизировать использование парка транспортных средств организацией с целью уменьшения расхода топлива за счет оптимального планирования маршрута движения, а также ряд других задач.

Основными задачами диспетчерской системы являются:

- определение текущего местоположения заданного количества транспортных средств;
- передача навигационной информации от заданного количества транспортных средств в диспетчерский пункт системы;
- передача о состоянии транспортных средств в диспетчерский пункт системы;
- сбор, обработка и хранение информации, полученной от заданного количества транспортных средств в единой базе данных в реальном масштабе времени с привязкой к цифровой карте местности (пространственно-временной портрет событий по технологии геоинформационных систем);
- дистанционное управление режимом работы мобильных терминалов транспортных средств из диспетчерского пункта⁷⁵. Основными структурными единицами комплекса являются: – диспетчерский пункт (ДП); – система связи и передачи данных (ССПД); – мобильные терминалы транспортных средств (МТТС)⁷⁶.

Диспетчерский пункт является ядром диспетчерской системы, в котором реализуется его функциональное назначение. Основные функции диспетчерской системы:

- контроль местоположения и состояния транспортных средств;

⁷⁵ Барбышева Г.И. Обеспечение информационной безопасности таможенных органов РФ // Инновационная экономика. Казань: Бук, 2015. С. 22-24

⁷⁶ Барбышева Г.И. Совершенствование механизма таможенного декларирования товаров в России // Молодой ученый. 2015. №18 (Ч. 3). С. 242-245

– реализация методов активной защиты в случаях совершения в отношении транспортных средств, перевозимых пассажиров и грузов несанкционированных действий.

Штатный режим функционирования системы распространяется на транспортные средства, выполняющие рейс и находящиеся значительную часть времени в движении, за исключением кратковременных остановок⁷⁷.

Режим работы комплекса «Охрана» используется в случае, когда большинство транспортных средств находится в неподвижном состоянии, то есть преимущественно в ночное время, либо при отсутствии задействования транспортных средств⁷⁸.

В режиме функционирования комплекса «Охрана» МТТС находится в дежурном режиме, отличающемся от штатного пониженным энергопотреблением, и выполняет следующие операции (кроме штатного режима):

- контроль состояния всех датчиков охранной сигнализации;
- передача параметров состояния датчиков охранной сигнализации по радиоканалу в ДП с заданной частотой.

Диспетчерский пункт комплекса в режиме «Охрана» выполняет те же операции, что и в штатном режиме. В режим «Тревога» комплекс переходит автоматически из штатного или из режима «Охрана» после определения блоком логики МТТС факта срабатывания датчика (или нескольких датчиков) охранной сигнализации, а также при срабатывании «тревожной кнопки».

В режим «Поиск» система переходит автоматически после получения АРМ СНОС информации от МТ, скрытно установленного на борту транспортного средства. Информация о местоположении транспортных средств,

⁷⁷ Цуканова Н.Е., Солодухина О.И. Особенности деятельности Курской таможни по осуществлению таможенного контроля товаров и транспортных средств при таможенном транзите // Наука, образование, общество: актуальные вопросы и перспективы развития. 2015. С. 92-94.

⁷⁸ Чаплыгина М.А. Основные направления налоговой политики стран таможенного союза в условиях гармонизации налогообложения // Научный альманах. 2015. № 11-1 (13). С. 562-565.

полученная от МТ, передается подразделениям службы безопасности, группам немедленного реагирования МВД⁷⁹.

Диспетчерский пункт системы в режиме «Поиск» передает информацию о местоположении транспортного средства, полученную от МТ, службе безопасности, осуществляющей взаимодействие в ходе операции поиска со специально предназначенными и подготовленными для решения этих задач подразделениями (группами немедленного реагирования) частных охранных предприятий, ГИБДД, МВД, СОБР таможни. Это один из вариантов организации таможенного контроля таможенного транзита товаров, перемещаемых автомобильным транспортом, на основе системы глобального позиционирования. Предлагаемая система позволит перейти к новому принципу таможенного контроля и заметно улучшить процедуру таможенного транзита, в том числе сможет заменить таможенное сопровождение⁸⁰.

Подводя итог можно отметить, что система способна определять координаты объектов (машин и контейнеров) при передвижении по заданному маршруту в любой точке пространства, в любой момент времени, а также отображать контролируемые объекты на электронной карте местности с заданным коридором (маршрутом передвижения), при отклонении от которого или незапланированной остановке в пути следования более чем на 10 минут, подается тревожный сигнал на сервер, переданный в пользование таможне. Такая система позволит не только эффективно наблюдать за передвижением контролируемых транспортных средств, но и оперативно реагировать на любое отклонение от заданных параметров, в том числе высылая к месту предполагаемого нарушения таможенных правил СОБР таможни. Информация о перевозках товара, включая маршрут следования и любые остановки в пути,

⁷⁹ Чаплыгина М.А., Старых С.А. Совершенствование таможенного контроля при перевозке грузов автомобильным транспортом при таможенной процедуре – таможенный транзит // Научный альманах · 2016 · N 9. С.173.

⁸⁰ Чаплыгина М.А. Основные направления налоговой политики стран таможенного союза в условиях гармонизации налогообложения // Научный альманах. 2015. № 11-1 (13). С. 562-565.

архивируется на сервере со сроком хранения не менее трех месяцев и может быть в любой момент перепроверена сотрудниками таможни.

Заключение

под международной перевозкой грузов необходимо понимать перевозку транспортным средством грузов, при которой груз пересекает территорию одного или более государств по единому международному транспортному документу.

В зависимости от маршрута следования груза необходимо различать международные перевозки: в соседском сообщении (между двумя граничащими странами); в транзитном сообщении (с пересечением территории иностранного государства); в сквозном сообщении (с пересечением территории иностранного государства, если пункты отправления и назначения расположены в одной и той же стране). В зависимости от принадлежности транспортного средства, совершающего перевозку груза, можно разделить международные перевозки грузов на: 1. Международные перевозки, совершаемые транспортным средством, принадлежащим иностранному перевозчику; 2. Международные перевозки, совершаемые транспортным средством, принадлежащим российскому перевозчику.

В зависимости от вида транспорта: 1. Железнодорожные перевозки; 2. Международные автомобильные перевозки; 3. Международные воздушные перевозки; 4. Международные морские перевозки. 5. От периодичности транспортных операций разделяются на: 1. регулярные (линейные); 2. нерегулярные (чартерные). Международные перевозки грузов в зависимости от системы их организации можно разделить на два основных вида: трамповые и мелкопартионные.

Таможенное оформление является одной из функций таможенных органов. Содержание функции таможенного оформления определяется через ее общие условия.

Общие условия таможенного оформления — это самостоятельная правовая категория, которая представляет общие правила организационно-

правового характера, определяющие наиболее целесообразные время, место, силы и средства для успешного производства таможенного оформления.

Общие условия таможенного оформления целесообразно представить в виде нескольких классификационных групп: временные границы таможенного оформления; место производства таможенного оформления; документы и сведения, необходимые для таможенного оформления; взимание таможенных сборов за таможенное оформление; привлечение к таможенному оформлению заинтересованных лиц; очередность таможенного оформления.

Совершенствование таможенного контроля на сегодняшний день является одним из приоритетных направлений взаимодействия таможенных служб государств - членов Евразийского экономического союза (далее - ЕАЭС). Связана эта тенденция с тем, что таможенный контроль как основополагающая функция таможенных органов выполняет ряд задач, направленных в первую очередь на защиту экономических и национальных интересов государств - членов ЕАЭС.

Одной из задач, стоящих перед таможенными органами, является содействие развитию внешней торговли. Это особенно актуально сегодня, когда Россия вступила во Всемирную таможенную организацию. Для решения этой задачи таможенные органы активно работают над упрощением таможенных процедур, внедряют перспективные технологии, в частности, электронное декларирование. При этом процесс таможенного оформления не только ускоряется, но и становится более прозрачным и менее подверженным влиянию субъективных факторов. Одно из наиболее перспективных направлений совершенствования деятельности таможенной службы - внедрение системы электронного декларирования, которое позволяет ускорить таможенное оформление товаров и транспортных средств, сократить общее время таможенных формальностей. Электронное декларирование - это элемент новых рамочных стандартов по содействию торговле и обеспечению безопасности торговых поставок, разработанных Всемирной торговой организацией.

совершенствование таможенного контроля должно проводиться в трёх направлениях:

1) применение упрощенных таможенных процедур для крупных, законопослушных участников ВЭД, что позволит не только ускорить процесс таможенного контроля для импортера, но и для сотрудников таможенного органа, что в свою очередь даст возможность уделять большое внимание контролю за таможенным оформлением товаров и транспортных средств других участников ВЭД;

2) совершенствование инструментов и форм таможенного контроля:

- применение системы управления рисками и оперативного контроля;
- внедрение информационных технологий (электронное декларирование и электронный документооборот).

3) совершенствование механизма классификации товаров;

4) улучшение системы управления рисками.

Совершенствование таможенного контроля на основе совершенствования механизма классификации товаров будет происходить за счет:

1) внесения дополнений в механизм классификации товаров и услуг, позволяющих учесть факторы таможенного риска и обеспечить дифференцированный подход к таможенному контролю;

2) разработки классификатора услуг, перемещаемых через таможенную границу с применением ТН ВЭД;

3) усовершенствования механизма контроля за таможенным оформлением товаров в соответствии с предварительными решениями о классификации товаров вышестоящих таможенных органов в целях исключения возможности использования данных решений для минимизации сумм, подлежащих уплате таможенных платежей.

Предполагается, что указанные меры по совершенствованию таможенного контроля позволят получить положительные результаты.

Таким образом, в результате проведения предложенных мероприятий будет происходить ускорение таможенных процедур в пунктах пропуска,

также повысится эффективность контроля за перемещением товаров и транспортных средств, сократится количество документов, необходимых для осуществления контроля, повысится качество предоставления услуг участникам ВЭД в соответствии с международными стандартами.

Наиболее актуальным из направлений является совершенствование таможенного контроля с помощью применения системы управления рисками.

Подводя итог можно отметить, что система способна определять координаты объектов (машин и контейнеров) при передвижении по заданному маршруту в любой точке пространства, в любой момент времени, а также отображать контролируемые объекты на электронной карте местности с заданным коридором (маршрутом передвижения), при отклонении от которого или незапланированной остановке в пути следования более чем на 10 минут, подается тревожный сигнал на сервер, переданный в пользование таможене. Такая система позволит не только эффективно наблюдать за передвижением контролируемых транспортных средств, но и оперативно реагировать на любое отклонение от заданных параметров, в том числе высылая к месту предполагаемого нарушения таможенных правил СОБР таможни. Информация о перевозках товара, включая маршрут следования и любые остановки в пути, архивируется на сервере со сроком хранения не менее трех месяцев и может быть в любой момент перепроверена сотрудниками таможни.

Список литературы

1. Варшавская конвенция 1929 г. Об унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок
2. Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991 г.
3. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ/ADR) (Заключено в г. Женеве 30.09.1957)
4. Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанная в Варшаве 12 октября 1929 г. // Сборник Законов и Распоряжений Рабоче-Крестьянского Правительства СССР. 1934. Отд. II. № 20. Ст. 176.
5. Протокол относительно изменения Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г. (Гаага, 28 сентября 1955 г.) // Ведомости ВС СССР. 1957. № 8. Ст. 217.
6. Конвенция дополнительная к Варшавской конвенции, для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору, подписанная в Гвадалахаре 18 сентября 1961 г. // Ведомости ВС СССР. 1984. № 7. Ст. 113.
7. Комиссия ООН по праву международной торговли. Рабочая группа по международному законодательству в области морских перевозок. 6-я сессия, Женева, 4 февраля 1971 г. Дос. А/C№.9/WG. III/№P. P. 28, poi№t 58.
8. Таможенный кодекс таможенного союза (приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17).

9. Федеральный закон от 24.07.1998 № 127-ФЗ(ред. от 14.12.2015)»О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения».

10.Федеральный закон от 27.11.2010 № 311-ФЗ»О таможенном регулировании в Российской Федерации».

11. Указ Президента РФ от 01.01.2016 № 1(ред. от 01.07.2016)»О мерах по обеспечению экономической безопасности и национальных интересов Российской Федерации при осуществлении международных транзитных перевозок грузов с территории Украины на территорию Республики Казахстан или Киргизской Республики через территорию Российской Федерации».

12.Постановление Правительства РФ от 16.10.2001 № 730(ред. от 24.05.2012)»Об утверждении Положения о допуске российских перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок».

13.Приказ ГТК России от 18.05.1994 № 206(ред. от 22.01.2014)»Об утверждении Положения о порядке применения Конвенции МДП, 1975 г.»

14.Приказ ГТК РФ от 28.11.2003 № 1356(ред. от 11.01.2010, с изм. от 04.09.2015)»Об утверждении Инструкции о действиях должностных лиц таможенных органов, осуществляющих таможенное оформление и таможенный контроль при декларировании и выпуске товаров».

15.Приказ Минтранса России от 11.12.2015 № 357»О расчетах за транзитные перевозки грузов железнодорожным транспортом в международном сообщении и валюте платежа на 2016 фрахтовый год»(Зарегистрировано в Минюсте России 15.01.2016 № 40597).

16.Агамагомедова С.А. Виды таможенного контроля: понятие и критерии классификации // Таможенное дело. 2016. № 3. С. 3 - 7.

17. Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. М., 2005. С. 231.

18.Бутакова Н. А. Роль и значение договора в регулировании отношений мультимодальной перевозки // Гражданское право. 2014. № 1.

19.Гошин В.А. Актуальные вопросы таможенного контроля в решениях Суда Европейского союза // Актуальные проблемы российского права. 2015. № 10. С. 226 - 231.

20. Грязнов В. Международно-правовое регулирование воздушных перевозок // Закон. 1997. № 8. С. 94.

21.Дмитриева А.Б. Новые правила таможенного оформления товаров и изменения в законодательстве для участников ВЭД // Таможенное дело. 2015. № 1. С. 12 - 16.

22. Дурново Д.В. Автомобильные перевозки внутри Таможенного союза. // Транспортные услуги: бухгалтерский учет и налогообложение. 2011.

23.Егоров К.Ф. Изменения и дополнения, вносимые в Конвенцию 1924 г. о коносаменте // М/пп. № 42. М., 1969. С. 66 - 72.

24.Ефимов С.Л. Морское страхование: теория и практика. М.: Росконсульт, 2001. С. 8.

25.Ермолаев В.Г., Сиваков О.В. Международное частное право: Курс лекций. М., 1999. С. 133.

26.Ершов А.Д. Международные таможенные отношения: Учеб.пособие. СПб. 2011.

27.Зельцер В.И. Международные прямые грузовые сообщения СССР. М., 1975. С. 9.

28.Иванов Г. Г., Маковский А. А. Международное частное морское право. Л.: Судостроение, 1984.

29.Истомин С.И. Таможенное оформление и применение таможенных режимов. М.: Деловой двор, 2008.

30. Кизяковская Т.П. Правовое регулирование международных перевозок грузов автомобильным транспортом. - М., 1981. С. 9-10.

31.Кокин А.С. Международная морская перевозка груза: право и практика. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Инфотропик Медиа, 2012. С.7.

32.Кокин А.С. Унификация права международной торговли: текущая деятельность международных организаций // Морской транспорт: Информа-

ционный сборник (Сер. «Организация и управление морским транспортом»). М., 1990. С. 31.

33. Кокин А.С., Левиков Г.А. Транспортно-экспедиторские услуги при международной перевозке грузов. М.: Инфотропик Медиа, 2011.

34. Кротов И.Е. Проблемы таможенного оформления и таможенного контроля ракетно-космической техники в Российской Федерации в условиях Таможенного союза // Таможенное дело. 2012. № 1. С. 2 - 5.

35. Ларионов А.О. Международные перевозки грузов различным транспортом и их правовое регулирование // сборник статей международной научно-практической конференции: в 5 частях. 2016. С.142.

36. Манохова С.В. Новое в таможенном законодательстве // Пищевая промышленность: бухгалтерский учет и налогообложение. 2010. № 10. С. 67 - 78.

37. Манохова С.В. Таможенный кодекс таможенного союза: изучаем документ // Торговля: бухгалтерский учет и налогообложение. 2010. № 9. С. 45 - 52.

38. Марочкин С.Ю. Действие и реализация норм международного права в правовой системе Российской Федерации: Монография. М.: Норма, Инфра-М, 2011.

39. Международное право: Учебник / Отв. ред. Г.В. Игнатенко и О.И. Тиунов. 5-е изд., перераб и доп. М.: Норма, 2009. С. 651.

40. Остроумов Н.Н. Договор перевозки в международном воздушном сообщении. М.: Статут, 2009. С. 52.

41. Плужников К. Экспедиторы принимают вызов // Международный экспедитор. 2004. № 4. С. 15

42. Понаморенко В.Е. О тенденциях в регламентации валютного контроля внешнеторговых сделок в государствах - участниках Таможенного союза и Единого экономического пространства // Таможенное дело. 2014. № 1. С. 30 - 35.

43. Практические рекомендации в области внешнеэкономической деятельности: поставка товаров и таможенное оформление. Выпуск № 3 // СПС КонсультантПлюс. 2015.

44. Романова Д.С. К вопросу о классификации таможенного контроля // Административное и муниципальное право. 2016. № 8. С. 664 - 669.

45. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М., 1981. С. 5.

46. Садиков О.Н. Вступление в силу нового Соглашения о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) // Внешняя торговля. 1986. № 2; Он же. Реформы международного железнодорожного права // Проблемы международного частного права: Сборник статей. М., 2000. С. 89 – 92.

47. Сенотрусова С.В. Таможенный контроль: учебное пособие. М.: Магистр, Инфра-М, 2013.

48. Ступников А.А. Роль правовых льгот по таможенному оформлению в регулировании процесса перемещения товаров через таможенную границу Таможенного союза // Юрист. 2012. № 16. С. 20 - 25.

49. Таможенное право. Учебное пособие. Под.ред. В.Г. Драганова, М.М. Рассолова. М. 2012.

50. Таможенное право. Учебник / 5-е изд., перераб. и доп. Рассолов М.М. Эриашвили Н.Д. (ред.)- М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2011.

51. Таможенное право. Учебник. Андриашин Х.А., Свинухов В.Г., Балакин В.В. -М.: Магистр, 2012.

52. Трошкина Т.Н. Формы контроля за трансграничным перемещением товаров в Таможенном союзе ЕврАзЭС // Финансовое право. 2013. № 11. С. 9 - 12.

53. Трошкина Т.Н., Денисова А.Ю. Формы таможенного контроля в Таможенном союзе ЕврАзЭС: взаимодействие наднационального и национального регулирования // Право и экономика. 2013. № 9. С. 53 - 59.

54. Трошкина Т.Н. Принципы организации и деятельности таможенного контроля в Таможенном союзе ЕврАзЭС // Законы России: опыт, анализ, практика. 2014. № 4. С. 21 - 26.

55. Трунина Е.В. Порядок проведения таможенного контроля по Таможенному кодексу Таможенного союза // Право и экономика. 2010. № 7. С. 57 - 65.

56. Холопов К. В. Комментарий к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза. М, 2000.

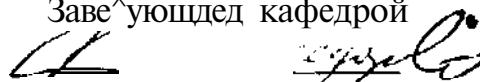
57. Холопов К.В. Международное частное транспортное право. Анализ норм международного и российского транспортного права: учебное пособие. М.: Статут, 2010.

58. Чернявский А.Г. Таможенное право: учебник. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юстиция, 2016.

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Юридический институт
Кафедра международного права

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой



подпись инициалы, фамилия

«J^ » С С 20 //т.

ДИПЛОМНАЯ РАБОТА

38.05.02 Таможенное дело

Таможенно - правовые аспекты осуществления международных перевозок
грузов

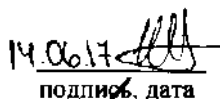
Научный руководитель


подпись, дата

к.ю.н., доцент

Павельева Э.А.

Выпускник


14.06.17
подпись, дата

Юсифов Р.М.

Рецензент



подпись, дата должность, ученая степень инициалы, фамилия

Красноярск 2017