



Прокопенко В. В.,
к. ю. н., доцент, доцент кафедри
морського та митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 351.814:339.56

ХАРАКТЕРИСТИКА МИТНОЇ ФОРМАЛЬНОСТІ, ПОВ'ЯЗАНОЇ ІЗ ЗДІЙСНЕННЯМ ВИМУШЕНОЇ ПОСАДКИ

Стаття присвячена характеристиці послідовних дій відповідних осіб у разі здійснення літаком вимушеної посадки. Акцентується увага на використанні неоднакової термінології в законодавчому і підзаконному актах з питань митної справи щодо досліджуваної формальності. З'ясовано, що на законодавчому рівні в національному законодавстві відсутнє тлумачення правових категорій «вимушена посадка», «технічна посадка» та пропонується авторське визначення поняття «вимушена посадка». Виокремлено дії, які виконуються у разі здійснення вимушеної посадки літака у порядку, передбаченому ст. 216 Митного кодексу України.

Ключові слова: вимушена посадка, дія, митна формальність, повітряне судно, технічна посадка.

Victor Prokopenko. Description of Customs Formalities Associated with Making a Forced Landing. – Article.

The article is sanctified to description of successive actions of corresponding persons in case of realization by air of the emergency landing. Attention is accented on the use of not identical terminology in legislative and bylaw on questions custom business in relation to the investigated formality. It is found out, that at legislative level in a national legislation absent interpretation of legal categories «emergency landing», «technical landing» and authorial determination of concept «emergency landing» is offered. Actions that is executed in case of realization of the emergency landing of airplane in the order envisaged by the article 216 of the Custom code of Ukraine are distinguished.

Keywords: emergency landing, action, custom formality, aircraft, technical landing.

Прокопенко В. В. Характеристика таможенної формальності, пов'язаної з здійсненням вимушеної посадки. – Стаття.

Стаття посвячена характеристиці послідовальних дій відповідних осіб в разі здійснення літаком вимушеної посадки. Акцентується увага на використанні неодинакової термінології в законодавчому та підзаконному актах по питанням митного справи стосовно досліджуваної формальності. Виявлено, що на законодавчому рівні в національному законодавстві відсутнє трактування правових категорій «вимушена посадка», «технічна посадка» і пропонується авторське визначення поняття «вимушена посадка». Виділені дії, які виконуються при здійсненні вимушеної посадки літака в порядку, передбаченому ст. 216 Митного кодексу України.

Ключові слова: вимушена посадка, дія, митна формальність, повітряне судно, технічна посадка.

Одним із елементів транспортної системи України є повітряний транспорт, який відіграє важливу роль у забезпеченні пасажирських перевезень, а також перевезень термінових вантажів. Але у транспортному пасажиропотоці і вантажообігу його частка складає приблизно 1%. Упродовж 2016 року на ринку пасажирських та вантажних авіаперевезень працювало 29 вітчизняних авіакомпаній. За статистичними даними, за 2016 рік українськими авіакомпаніями виконано 79,5 тис. комерційних рейсів (за 2015 рік – 66,3 тис. рейсів). Кількість перевезених пасажирів збільшилась порівняно з попереднім роком на 31,3% та склала 8277,9 тис. осіб. Обсяги перевезень вантажів та пошти зросли на 5,2% та склали 74,3 тис. т. Пасажиропотоки через аеропорти України зросли на 20,9% та становили 12929,9 тис. осіб [1].

Слід звернути увагу на непоодинокі випадки здійснення вимушених посадок літаками як національної, так і іноземної належності, хоча така статистика у вільному доступі відсутня, а можливо і не ведеться в Україні взагалі.

Міжнародним повітряним перевезенням в спеціальній літературі, в основному економічної спрямованості, присвячено низка публікацій. Так, В. С. Новик звертає увагу на світовий досвід організації міжнародного авіаційного транспортного сполучення, В. Г. Афанасьєв розглядає міжнародне співробітництво у сфері цивільної авіації, О. В. Мякота досліджувала правове регулювання повітряного кордону України. Є публікації, присвячені підвищенню ефективності експлуатації міжнародних повітряних сполучень, вирішенню проблем розвитку ринку повітряних сполучень, економічному ефекту міжнародних повітряних

перевезень. На жаль, місце, роль органів доходів і зборів у забезпеченні законності переміщення товарів, вантажів, пасажирів у міжнародних повітряних сполученнях до цього часу залишається поза сферою інтересів вчених і практиків. Крім того, аналіз митних формальностей на повітряному транспорті також практично не проводився. У зв'язку з цим, метою статті є дослідження митної формальності, пов'язаної із здійсненням повітряним судном вимушеної посадки та виокремлення конкретних дій відповідних осіб щодо такої ситуації.

Глава 31 МК України містить три статті щодо митних формальностей на повітряному транспорті, одна з яких присвячена митному контролю у випадку здійснення вимушеної посадки повітряного судна, а інші дві – документам для контролю за повітряним судном та товарами, що перевозяться транзитними авіапасажирами [2].

У попередньому МК України глава 17 була присвячена митним процедурам на авіатранспорті [3], яка включала 6 статей, із яких три практично без змін відтворені у МК України 2012 р., а інші статті, присвячені міжнародним аеропортам, взаємодії в оформленні авіаперевезень та пільговому режиму митного контролю повітряного судна, відсутні, однак норми, які в них містились, перенесені в інші статті МК України 2012 р.

Стаття 216 МК України присвячена вимушеній посадці повітряного судна. В Типовій технологічній схемі митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними через митний кордон України, у пунктах пропуску для повітряного сполучення через державний кордон нормотворець вказує на можливість здійснення повітряним судном технічної посадки [4]. Виникає питання щодо співвідношення цих понять. Одразу обмовимось, що законодавче визначення обох правових категорій у національному законодавстві відсутнє, хоча в низці статей Повітряного кодексу України поняття «вимушена посадка» застосовується на відміну від поняття «технічна посадка», яке відсутнє. У міжнародних конвенціях щодо міжнародного повітряного сполучення також відсутнє тлумачення цих понять. Однак у частині 1 «Міжнародний комерційний повітряний транспорт. Літаки» Додатку 6 «Експлуатація повітряних суден» Чиказької конвенції від 1944 р., міститься наступне визначення спорідненого поняття, а саме «безпечна вимушена посадка» – це «неминуха посадка або аварійне приводнення, при виконанні яких можна з достатньою підставою вважати, що не буде

завдано тілесних ушкоджень особам, які перебувають на повітряному судні або на поверхні» [5].

Аналіз цього поняття дає можливість припустити, що вимушена посадка може бути здійснена на хоч якусь поверхню (суходільну, водну тощо), причому причини, які змушують командира повітряного судна до виконання такої посадки, взагалі не визначені. В деяких підзаконних нормативних актах України ми можемо зустріти тлумачення цього поняття. Так, в наказі Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17.05.2006 р. № 297, який вже втратив чинність, вказується, що «вимушена посадка – посадка, яка не була передбачена планом польоту» [6].

В підзаконних нормативних актах України є декілька визначень поняття «технічна посадка». Так, в постанові Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 та наказі Державної митної служби України від 06.04.2004 р. № 240 міститься практично ідентичне визначення поняття «технічна посадка» – це посадка повітряного судна у міжнародному аеропорту з некомерційною метою (без висадки/посадки пасажирів, навантаження/вивантаження товарів чи пошти) у зв'язку з метеорологічними умовами, для дозаправлення повітряного судна пально-мастильними матеріалами, заміни екіпажу чи з інших причин [4; 7]. В наказі Міністерства транспорту України від 17.07.2001 р. № 447 термін «технічна посадка (зупинка)» має наступне значення – «посадка (зупинка) повітряного судна з некомерційною метою (без висадки/посадки пасажирів, завантаження/вивантаження пошти та вантажу) для заправлення повітряного судна паливом та/або зміни членів екіпажу даного повітряного судна» [8]. Як бачимо, у наведених поняттях є і однакові твердження, але є і різниця, причому доволі суттєва. Об'єднує наведені поняття мета посадки (некомерційна), а також деякі причини – заправлення повітряного судна паливом, зміна членів екіпажу повітряного судна. Різниця між наведеними поняттями відповідно до постанови КМ України від 21.05.2012 р. № 451 та наказу Державної митної служби України від 06.04.2004 р. № 240 стосується: по-перше, місця посадки – міжнародний аеропорт; по-друге, причинами такої посадки також можуть бути метеорологічні умови та інші причини, які, на жаль, не вказуються. Використання при цьому невичерпного переліку таких причин є цілком обгрунтованим, оскільки з одного боку неможливо, а з іншого – немає потреби зазначати вичерпний перелік таких причин. Більш вдалими,

порівняно з наведенням вичерпного переліку причин, у даному випадку є закріплення ознак цих причин. Так, об'єднуючою ознакою цих причин є їх непередбачуваність (виникнення або встановлення під час польоту) і неможливість їх усунення інакше, ніж припиненням польоту.

Таке трактування дозволяє припустити, що до таких причин можна віднести виникнення технічної несправності на борту літака під час польоту, вплив людського фактору (необхідність надання швидкої медичної допомоги пасажирів або члену екіпажу, неадекватна поведінка пасажирів, захоплення літака тощо). Так який критерій все ж таки дозволить виокремити вимушену посадку від технічної посадки?

Аналізуючи наведене, можна дійти до висновку, що таких критеріїв декілька. По-перше, місце посадки повітряного судна. Якщо місцем посадки повітряного судна є аеропорт, аеродром – в цьому випадку це є технічною посадкою. Якщо місце посадки літака є поверхня суші, води (за межами аеропорту, аеродрому) – це є вимушеною посадкою (хоча аналіз норм деяких нормативних актів у сфері повітряного транспорту дозволяє стверджувати, що вимушеною посадкою також вважається посадка в аеропорту, аеродромі). По-друге, якщо посадка передбачена планом польоту і причинами такої посадки є управління повітряного судна паливом, зміна членів екіпажу повітряного судна – це є технічною посадкою. Якщо посадка не передбачена планом польоту і причинами посадки літака стали метеоумови, технічна несправність на борту літака під час польоту, неадекватна поведінка пасажирів, захват літака – це є вимушеною посадкою.

І все ж таки місце здійснення посадки не може бути критерієм розмежування «вимушеної посадки» та «технічної посадки». Теоретично, такі причини, як погіршення метеоумов, технічні несправності та інші можуть дозволити здійснити посадку, наприклад, у найближчому аеропорту. У зв'язку з тим, що технічна посадка завжди передбачена, є запланованою, а вимушена посадка навпаки, непередбачувана, вважаємо, що саме критерій передбачуваності і повинен бути покладений в основу розмежування цих понять.

На наш погляд, під вимушеною посадкою повітряного судна необхідно розуміти посадку повітряного судна як в аеропорту (аеродромі), так і за його межами на поверхні суші, води, що не була передбачена планом польоту з непередбачуваних причин, які виникли або встановлені під час польоту (метеоумови, технічна несправність, вплив людського фактору тощо) і можливість їх усунення без припинення польоту відсутня.

Технічна посадка – це посадка повітряного судна у аеропорту з некомерційною метою (без висадки/посадки пасажирів, навантаження/вивантаження товарів чи пошти) для дозаправлення повітряного судна паливно-мастильними матеріалами, заміни екіпажу чи з інших причин, які були заплановані планом польоту.

Повертаючись до змісту ст. 216 МК України, слід констатувати, що крім загально визначених правил переміщення товарів через митний кордон України тільки у пунктах пропуску, митний контроль може здійснюватися при вимушеній посадці повітряного судна за межами міжнародного аеропорту, тобто у місці, в якому відсутні підрозділи митниці. Ця ситуація покладає особливі обов'язки на перевізника, які виходять за рамки обов'язків перевізника, що виконує договір перевезень товарів в межах України і регламентуються Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність», Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та значною групою нормативних актів різних відомств. Так, при цьому командир повітряного судна зобов'язаний вжити необхідних заходів для забезпечення збереження товарів, які підлягають митному контролю (наприклад, блокування вантажних і багажних відсіків, контроль за виносом товарів з борта повітряного судна тощо), тобто першою дією при виконанні формальності, пов'язаної із здійсненням вимушеної посадки є забезпечення збереження товарів. Наступною дією, яка також покладається на командира повітряного судна, є повідомлення протягом доби найближчий міжнародний аеропорт про місце посадки судна (за допомогою радіозв'язку, мобільного зв'язку передати координати посадки). Слід зазначити, що у випадку вимушеної посадки командир повітряного судна управляє діями всіх осіб, що знаходяться на борту повітряного судна не тільки протягом польотного часу, а до моменту передачі своїх повноважень компетентним органам.

В ч. 2 ст. 216 МК України законодавець передбачає альтернативу у рішенні адміністрації міжнародного аеропорту щодо ситуації, яка склалася у результаті здійснення вимушеної посадки, а саме обов'язок: або забезпечити перевезення посадових осіб митниці до місця посадки судна; або доставити пасажирів, екіпаж і товари, що підлягають митному контролю, до митниці.

Цілком зрозумілі подальші дії посадових осіб митниці у разі доставки пасажирів, екіпажу і товарів, що підлягають митному контролю, до митниці, чого неможливо сказати про інший варіант

дій. В жодному нормативному акті не вказуються наступні дії посадових осіб митниці у випадку їх перевезення до місця посадки судна. Можливо митні формальності щодо митного контролю та митного оформлення повітряного транспортного засобу, вантажів, багажу можуть бути здійснені поза пунктом пропуску через митний кордон України, а можливо мета перевезення посадових осіб митниці тільки забезпечення порядку знаходження товару під митним контролем, який розпочинається відповідно до ч. 2 ст. 321 МК України з моменту перетинання товарами, транспортними засобами комерційного призначення митного кордону України [2].

До речі, згідно з п. 1 ч. 4 ст. 17 Закону України «Про прикордонний контроль», у разі вимушеної посадки українського або іноземного повітряного судна, яке здійснює міжнародні польоти в аеропорту (на аеродромі), не відкритому для міжнародних польотів, керівник такого аеропорту (аеродрому) забезпечує перевезення уповноважених службових осіб Державної прикордонної служби України для здійснення прикордонного контролю [9].

Дослідження митної формальності, пов'язаної із здійсненням вимушеної посадки повітряним судном дозволило сформулювати наступні висновки, рекомендації та пропозиції:

– запропоновано доповнити ст. 216 МК України частиною, в якій закріпити наступне визначення поняття «вимушена посадка» – посадка повітряного судна як в аеропорту (аеродромі), так і за його межами на поверхні суші, води, що не була передбачена планом польоту з непередбачуваних причин, які виникли або встановлені під час польоту (метеоумови, технічна несправність, вплив людського фактору тощо) і можливість їх усунення без припинення польоту відсутня;

– рекомендовано Кабінету Міністрів України та Міністерству фінансів України внести відповідні зміни до постанови від 21.05.2012 р. № 451 та наказу від 06.04.2004 р. № 240 щодо визначення у наступній редакції поняття «технічна посадка» – посадка повітряного судна у аеропорту з некомерційною метою (без висадки/посадки пасажирів, навантаження/вивантаження товарів чи пошти) для дозавправлення повітряного судна паливно-мастильними матеріалами, заміни екіпажу чи з інших причин, які були заплановані планом польоту.

Формальність, пов'язана із здійсненням вимушеної посадки складається із наступних дій: забезпечення збереження товарів; повідомлення про місце посадки судна; забезпечення перевезення посадових

осіб митниці до місця посадки судна, або доставлення пасажирів, екіпажу і товарів, що підлягають митному контролю, до митниці.

Аналіз чинного українського законодавства дозволяє зробити висновок, що в жодному підзаконному акті не врегульовані правовідносини, які виникають у разі здійснення літаком вимушеної посадки, передбаченої ст. 216 МК України. Вважаємо доцільним рекомендувати Міністерству фінансів України розробити та затвердити порядок дій посадових осіб митниці у разі перевезення до місця вимушеної посадки повітряного судна.

ЛІТЕРАТУРА

1. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2016 рік. URL: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/11308.pdf>
2. Митний кодекс України, 2012 // Відомості Верховної Ради України. 2012. № 44-45, № 46-47, № 48. Ст. 552.
3. Митний кодекс України, 2002 // Відомості Верховної Ради України. 2002. № 38-39. Ст. 288 (втр. чин.).
4. Типова технологічна схема здійснення митного контролю повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 // Офіційний вісник України. 2012. № 40. Ст. 1546.
5. Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации. Часть I Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты. – Издание 9, июль 2010 года. URL: http://www.bpl.ru/asmap/Annexes//an06_p1_cons_ru.pdf
6. Про затвердження Правил авіаційного пошуку та рятування в Україні: наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи від 17.05.2006 р. № 297 // Офіційний вісник України. 2006. № 28. Ст. 2064 (втр. чин.).
7. Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення повітряних суден перевізників і товарів, що переміщуються цими суднами: наказ Державної митної служби України від 06.04.2004 р. № 240 // Офіційний вісник України. 2004. № 17. Ст. 1227.
8. Про затвердження Порядку оформлення вильоту повітряного судна для перевезення товарів військового та подвійного призначення: наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2001 р. № 447 // Офіційний вісник України. 2001. № 48. Ст. 2162.
9. Про прикордонний контроль: Закон України від 5.11.2009 р. // Відомості Верховної Ради України. 2010. № 6. Ст. 46.

