

ЛІТЕРАТУРА:

1. Малашевський М.А. Аспекти комплексної класифікації об'єктів тривимірного простору / М. А. Малашевський, А.Ю. Паламар // Scientific Journal «ScienceRise». – № 3/2 (20). – 2016. – С. 47–54.
2. Гірництво і підземні споруди в Україні та Польщі: нариси з історії / [Г.І. Гайко, В.С. Білецький, Т. Мікось, Я. Хмура]. – Донецьк : УКЦентр, Донецьке відділення НТШ, «Редакція гірничої енциклопедії», 2009. – 296 с.
3. Шем'яков О.П. Правове регулювання користування надрами для цілей, не пов'язаних із видобуванням корисних копалин / О.П. Шем'яков, І.В. Хохлова // Право України. – 2010. – № 1. – С. 76–81.
4. Сыродоев Н.А. Правовой режим недр / Н.А. Сыродоев – М. : Юридическая литература, 1969. – 168 с.
5. Мухитдинов Н.Б. Правовые проблемы пользования недрами / Н.Б. Мухитдинов. –Алма-Ата : Наука Каз. ССР, 1972. – 334 с.
6. Колотинская Е.Н. Правовые основы природно-ресурсовых кадастров в СССР / Е.Н. Колотинская – М. : Изд. Московского ун-та, 1986. – 129 с.
7. Макаренко О.Ю. Проблеми співвідношення права використання надр та землекористування / О.Ю. Макаренко // Університетські наукові записки. – 2011. – № 4. – С. 214–221.
8. Шем'яков О.П. Правове регулювання користування надрами для цілей, не пов'язаних із видобуванням корисних копалин / О.П. Шем'яков, І.В. Хохлова // Право України. – 2010. – № 1. – С. 76–81.
9. Кондратенко Д.Ю. Правові проблеми запровадження тривимірної облікової системи земель у сфері земельних відносин / Д.Ю. Кондратенко // Науковий вісник Національного університету біоресурсів і природокористування України. – 2015. – Вип. 218. – С. 137–144. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.academia.edu/1043>.
10. Порядок отбора, учета и консервации подземных горных выработок и естественных полостей (пещер), перспективных для размещения объектов, не связанных с добычей полезных ископаемых // Госстрой СССР, 1985. Сборник руководящих материалов по охране недр при разработке месторождений полезных ископаемых. – М. : Недра, 1987. – 328 с.
11. Левкин Ю.М. Горнотехнические и геологические факторы, определяющие возможность повторного использования выработок / Ю.М. Левкин // Горный информационно-аналитический бюллетень (научно-технический журнал). – 2002. – Выпуск № 12. – С. 34–36.
12. Інструкція про порядок затвердження заходів охорони будівель, споруд і природних об'єктів від шкідливого впливу гірничих розробок : Постанова Держгірнічтехнагляду СРСР від 26.02.1986 р. № 3 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dnor.gov.ua/index>.
13. Державні будівельні норми України. Захист від небезпечних геологічних процесів, шкідливих експлуатаційних впливів, від пожежі. Захист від небезпечних геологічних процесів. Основні положення проектування ДБН В.1.1-24:2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dbn.at.ua/load/normativy/>.
14. Ріпенко А.І. Правові питання використання надземного та підземного простору земельних ділянок / А.І. Ріпенко // Форум права [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbuv.gov.ua/>.
15. Ігнатенко І.В. Деякі правові аспекти комплексного освоєння підземного простору мегаполісів. Теорія і практика правознавства / І.В. Ігнатенко. – Вип. 2 (8). – 2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dspace.nlu.edu.ua>.

УДК 342.951(477)

**КОНЦЕПЦІЯ ЗАПРОВАДЖЕННЯ «ВІЛЬНОЇ ПРАКТИКИ»
ЯК ЗАСОБУ СПРОЩЕННЯ МИТНИХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ**

Федотов О.П., к. ю. н., доцент,
доцент кафедри морського та митного права
Національний університет «Одеська юридична академія»

У статті розкрито зміст та сутність «вільної практики», запроваджуваної у сферу державної митної справи. На основі аналізу чинного законодавства України з питань державної митної справи досліджено особливості запровадження «вільної практики» на шляху адаптації законодавства України з питань державної митної справи до міжнародно-правових стандартів та права ЄС. Проведено порівняльний аналіз основних вимог до документів, що надаються під час прибуття/вибуття судна, закріплених міжнародними стандартами та законодавством України з питань державної митної справи, та виявлено ряд недоліків правового регулювання реалізації «вільної практики» в Україні. Автор робить висновок, що у зв'язку зі специфікою «вільної практики» її подальше впровадження в Україні потребує суттєвого доопрацювання законодавства України з питань державної митної справи.

Ключові слова: вільна практика, державна митна справа, митне оформлення, митний контроль, митні формальності, міжнародне морське судноплавство, морські порти, пункт пропуску через державний кордон.

В статье раскрыто содержание и сущность «свободной практики», вводимой в сферу государственного таможенного дела. На основе анализа действующего законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела исследованы особенности внедрения «свободной практики» на пути адаптации законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела к международно-правовым стандартам и праву ЕС. Проведен сравнительный анализ основных требований к документам, предоставляемым при прибытии/убытии судна, закрепленных международными стандартами и законодательством Украины по вопросам государственного таможенного дела, и выявлен ряд недостатков правового регулирования реализации «свободной практики» в Украине. Автор делает вывод, что в связи со спецификой «свободной практики» ее дальнейшее внедрение в Украине нуждается в существенной доработке законодательства Украины по вопросам государственного таможенного дела.

Ключевые слова: свободная практика, государственное таможенное дело, таможенное оформление, таможенный контроль, таможенные формальности, международное морское судоходство, морские порты, пункт пропуска через государственную границу.



Fedotov O.P. THE CONCEPT OF IMPLEMENTATION OF «FREE PRACTICE» AS A METHOD FOR FACILITATION OF THE CUSTOMS FORMALITIES

The article highlights the content and the essence of «free practice» which are being implemented in the state customs procedures. The implementation peculiarities of «free practice» aimed at adapting the Ukrainian customs legislation to international legal standards and EU law on the basis of analysis of the current Ukrainian legislation concerning state customs procedures have been studied. The comparative analysis of the main requirements to the documents that are issued at arrival/departure of the vessel and are set by international standards and Ukrainian legislation of customs procedures has been performed and a number of drawbacks in the legal regulation of the «free practice» in Ukraine have been identified. The author concludes that due to a specific nature of the «free practice» its further implementation in Ukraine requires a significant modification of the Ukrainian legislation of customs procedures.

Key words: *free practice, state customs procedures, customs clearance, customs control, customs formalities, international shipping, sea ports, check point on the State border.*

Постановка проблеми. Активізація процесу втілення в життя євроінтеграційних прагнень України знаменувала нову сторінку в історії державної митної справи. На шляху спрощення процедур митного контролю та митного оформлення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні вагомих кроком стало запровадження «вільної практики». Адже, як свідчить досвід міжнародного морського судноплавства, державні формальності щодо прибуття/вибуття суден закордонного плавання в різних країнах світу істотно відрізняються як кількістю органів/служб, які здійснюють необхідні види контролю судна, вантажу та екіпажу (прикордонний, екологічний, радіологічний, санітарний, ветеринарний, фітосанітарний, контроль культурних цінностей), так і кількістю дозвільних документів, які необхідно підготувати капітану (судновласнику) для заходу/перебування або виходу судна в/із порту відповідної держави. Саме тому застосування та подальше удосконалення «вільної практики» є необхідним заходом полегшення міжнародного морського судноплавства та запобігання невинуватим затримок суден, осіб і власності на борту.

Однак у процесі проведення досить швидких трансформаційних змін законодавства України з питань державної митної справи сформувалося досить широке коло неоднозначних підходів щодо векторів спрощення митних формальностей, а наявність чималої кількості невирішених питань щодо формування концепції «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей підтверджують ступінь нерозкритості теми. Крім того, в даний час практично немає жодної фундаментальної роботи, в якій би були досліджені питання запровадження «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей в контексті законодавства України з питань державної митної справи на сучасному етапі реформування сфери державної митної справи. У зв'язку з чим наукова та практична цінність та актуальність проведеного дослідження не викликає сумнівів.

Ступінь розробленості проблеми. На сьогодні проблематика спрощення процедур митного контролю та митного оформлення товарів є досить актуальною. Їй приділяють увагу у своїх роботах вчені-правознавці та практики митної галузі: Додін Є.В., Ківа-

лов С.В., Кормич Б.А., Кунев Ю.Д., Макаренко А.В., Науменко В.П., Пашко П.В., Пісний П.Я., Приймаченко Д.В. та інші. Разом із тим, враховуючи процес активного реформування сфери державної митної справи, питання концептуальних засад запровадження «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей в Україні залишилося поза увагою науковців. Однак світовий досвід переконливо доводить, що запровадження будь-яких новацій у сферу державної митної справи повинно базуватися, насамперед, на правових науково обґрунтованих дослідженнях з подальшим їх упровадженням у практичну діяльність. Адже нівелювання науково-методичного забезпечення митної галузі заважає розробці єдиного збалансованого підходу до шляхів впровадження таких новацій та сприяє виникненню чималої кількості перешкод та бар'єрів на шляху державної митної справи до міжнародних вимог та стандартів.

Метою статті є виявлення та дослідження проблем запровадження у сферу державної митної справи «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей.

Виклад основного матеріалу. Бажаючи полегшити міжнародне морське судноплавство «шляхом спрощення й зниження до мінімуму формальностей, необхідної документації й процедур прибуття, перебування й вибуття суден, які беруть участь у міжнародному судноплаванні» стало поштовхом до появи на міжнародній арені Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. (далі – Конвенція 1965 р.) [1]. Саме цим міжнародним документом і було започатковано «вільну практику» як засіб спрощення митних формальностей. Україною Конвенцію 1965 р. було прийнято 21.09.1993 р. [2].

Однак незважаючи на широке застосування терміну «вільна практика», міжнародні законодавчі нормативно-правові акти не надають визначення даного поняття. Зокрема, Конвенція 1965 р. застосовує термін «вільна практика», але не містить його тлумачення. У законодавстві України з питань державної митної справи також відсутнє тлумачення терміну «вільна практика», хоча воно активно оперує цією правовою категорією.

Так, наприклад, відповідно до п. 2 Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку переміщення товарів у пунк-

тах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні», за рішенням підрозділів охорони державного кордону, органів митного спрямування Державної фіскальної служби України (далі – ДФС України) та інших контролюючих органів, до судна може застосовуватися «вільна практика». У такому разі навантаження та розвантаження суден закордонного плавання, а також проведення допоміжних операцій з товарами (кріплення, розкріплення, переміщення по судну) допускається без участі комісії [3].

Необхідно зазначити, що визначення поняття «вільна практика» надавала постановою Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 р. № 1989 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними», яка втратила чинність з 01.06.2012 р. Відповідно до п. 2 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, вільна практика – заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту судна за рішенням уповноважених здійснювати відповідний контроль державних органів, що приймається на підставі відомостей, отриманих до прибуття судна, відповідно до Конвенції 1965 р. [4].

Крім того, поняття «вільна практика» міститься у постанові Кабінету Міністрів України від 22.08.2011 р. № 893 «Про затвердження Правил санітарної охорони території України». Так, зокрема, абз. 1 п. 2 Правил санітарної охорони території України трактує поняття «вільна практика» для судна як право увійти в порт, почати посадку або висадку, розвантаження або завантаження вантажів, запасів; для літака після приземлення – право почати посадку або висадку, розвантаження або завантаження вантажів, запасів; для наземного транспортного засобу після прибуття – право почати посадку або висадку, розвантаження або завантаження вантажів, запасів [5]. Однак на сьогодні «вільну практику» впроваджено Україною тільки для водних транспортних засобів.

Згідно зі ст. 1 Конвенції 1965 р. договірні сторони зобов'язалися приймати «всі необхідні заходи щодо полегшення міжнародного морського судноплавства й запобігання невинуватених затримок суден, осіб і власності на борту». Серед заходів щодо полегшення міжнародного морського судноплавства, відповідно до ст. 6 Конвенції 1965 р.: стандарти-правила, уніфіковане застосування яких Договірними урядами є необхідним та можливим, і Рекомендована практика – правила, застосування яких є бажаним [1]. З метою виконання прийнятих зобов'язань щодо полегшення міжнародного морського судноплавства договірними урядами налагоджено співпрацю через Міжурядову морську консультативну організацію з питань, які стосуються формальностей, необхідної докумен-

тації й процедур, а також їх застосування в міжнародному морському судноплавстві.

Слід зазначити, що досить велику увагу в Конвенції 1965 р. приділено питанням організації роботи морських портів, пов'язаної із прийомом та відправленням суден, їх обслуговуванням, а також обробкою, оформленням і випуском пасажирів та вантажів, що прибувають і вибувають з них. В її положеннях викладено вимоги, які стосуються формальностей, виконання яких державні влади жадають від судовласників на момент і після приходу, під час стоянки й при відході судна закордонного плавання. Крім того, розкрито питання організації роботи державних органів у порту перебування судна.

Виходячи з положень Конвенції 1965 р., органи митного спрямування ДФС України є відповідальними за застосування й виконання законодавства України, а їх ефективна робота істотно впливає на виконання портами своїх функцій і розвиток зовнішньоекономічних зв'язків України.

У відповідності зі стандартними правилами п. 2.1 ч. А Розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р., уніфіковане застосування якого є необхідним та можливим при прибутті або відправленні суден, органи митного спрямування ДФС України не повинні вимагати для залишення у себе інших документів, крім: загальної декларації; декларації про вантаж; декларації про судові припаси; декларації про особисті речі команди судна; судової ролі; списку пасажирів; документів, передбачених Всесвітньою поштовою конвенцією; морської санітарної декларації [1]. Однак відповідно до вимог пп. 6 п. 2 та пп. 6 п. 3 розділу 2 наказу Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті» після закінчення митних формальностей відносно судна в справах митниці повинні залишитися: генеральна (загальна) декларація; один примірник оформленого при прибутті Зобов'язання капітана судна про реекспорт судна, яке плаває під іноземним прапором (для обліку та контролю), або другий примірник оформленого при вибутті за межі України Зобов'язання капітана судна про реімпорт судна, яке плаває під Державним Прапором України (для зняття Зобов'язання з контролю); декларація про вантаж; транспортні (перевізні) документи; судовою роль; список пасажирів; декларація про особисті речі членів екіпажу судна; декларація про припаси (суднові припаси); зобов'язання капітана судна про те, що закуплені за кордоном судові припаси, зокрема запаси споживання, не будуть винесені із судна; акт приймання-передавання товарів на зберігання під митним контролем в опломбованих приміщеннях (спеціально обладнаних місцях) (у разі його складання) [6].

У ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р. зазначено основні вимоги до документів, що надаються при прибутті/вибутті судна. Так, Генеральна (Загальна декларація) служить основним документом, який повинні вимагати органи державної влади, що містить відомості про судно при його прибутті/



вибутті. Рекомендованою практикою при прибутті/вибутті судна є прийняття одноманітної форми Загальної декларації, яка повинна містити такі відомості: назву і опис судна; національну приналежність судна; дані про реєстрацію; дані про тоннаж; прізвище капітана; прізвище та адресу судового агента; короткий опис вантажу; кількість членів команди судна; кількість пасажирів; короткі відомості про рейс; дату і час прибуття або дату відправлення; порт прибуття або відправлення; місце стоянки судна в порту. Загальна декларація повинна бути датованою та підписаною капітаном, судовим агентом або будь-якою іншою особою, відповідним чином уповноваженою на це капітаном [1].

Визначення поняття «генеральна декларація» в нормативних документах України наведено в Типовій технологічній схемі здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску [7]. Так, згідно з п. 3 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, Генеральна (загальна) декларація – це документ, що містить загальні відомості про судно і наявність чи відсутність на борту вогнепальної зброї, боєприпасів, наркотичних (психотропних) лікарських засобів, які є в судовій аптечці, а також про судову касу. Крім того, п. 16 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон передбачено, що декларування судна закордонного плавання, що використовується виключно для перевезення пасажирів і товарів через митний кордон України, здійснюється без подання митної декларації (далі – МД) на бланку єдиного адміністративного документа. Відомості про таке судно закордонного плавання зазначаються в генеральній (загальній) декларації [7]. Слід зазначити, що інших вимог до змісту Генеральної (загальної) декларації нормативними документами України не встановлено.

Отже, вимоги до змісту Генеральної декларації як основного документу, який вимагається при прибутті/вибутті судна, в Конвенції 1965 р. та Постанові Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 різняться: Типова технологічна схема здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України вимагає надання інформації, не передбаченої положеннями Конвенції 1965 р.: інформації щодо наявності/відсутності на борту судна вогнепальної зброї, боєприпасів, наркотичних (психотропних) лікарських засобів. Така інформація є необхідною у зв'язку з тим, що саме ці товари відповідно до ст. 196 Митного кодексу України (далі – МК України) заборонені щодо переміщення через митний кордон України, або на їх пропуск потрібні дозволи державних органів [8]; інформації, що стосується відомостей про судову касу. Необхідність декларування в Генеральній декларації

судової каси регламентована абз. 3 п. 5 розділу 2 постанови правління Національного банку України «Про переміщення готівки і банківських металів через митний кордон України» від 27.05.2008 р. № 148: «Підставою для ввезення/вивезення готівки капітаном судна закордонного плавання є генеральна (загальна) декларація» [9].

Основним документом, який містить відомості про вантаж на судні при його прибутті/вибутті, є Декларація про вантаж [1, п. 2.3 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.]. Проте може виникнути потреба в наданні додаткових відомостей про небезпечні вантажі (згідно з ч. А розділу 1 Додатку до Конвенції 1965 р., вантаж – будь-які товари і будь-якого роду предмети, що перевозяться на судні, за винятком пошти, судових припасів, судових запасних частин і спорядження, особистих речей команди і багажу, що слідує з пасажирами.).

Згідно з положеннями п.п. 2.3.1 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р. до Декларації про вантаж повинно бути включено такі відомості:

а) при прибутті: назва і національна приналежність судна; прізвище капітана; порт відправлення; порт складання декларації; марка і серійний номер; кількість і тип упаковки; кількість і опис вантажу; номери коносаментів на вантаж, який підлягає вивантаженню в даному порту; порти вивантаження вантажу, який залишається на борту; первинні порти відправлення вантажів, які перевозяться по коносаментах; б) при вибутті: назва і національна приналежність судна; прізвище капітана; порт призначення. Що стосується вантажу, який завантажено на борт в даному порту, то до Декларації про вантаж вносяться відомості про марку і серійний номер, кількість і тип упаковки, кількість і опис вантажу, а також номери коносаментів [1].

Декларація про вантаж повинна бути датованою та підписаною капітаном, судовим агентом або будь-якою іншою особою, відповідним чином уповноваженою на це капітаном [1, пп. 2.3.3 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Слід зазначити, що замість Декларації про вантаж капітаном, судовим агентом або будь-якою іншою особою, відповідним чином уповноваженою на це капітаном, може бути надано екземпляр Судового маніфесту. Проте такий маніфест повинен містити всі відомості, передбачені для Декларації про вантаж. Крім того, альтернативою Декларації про вантаж та екземпляра Судового маніфесту може бути екземпляр коносамента або його завірена копія. Однак доцільність подання екземпляра коносамента або його завіреної копії визначається характером і кількістю вантажу і тільки за умови, що будь-які вказані відомості як необхідний елемент Декларації про вантаж, що не містяться в екземплярі коносаменту або його завіреної копії, буде надано в іншій формі та належним чином завірено.

Законодавство України з питань державної митної справи не містить визначення поняття «декларація про вантаж». Однак у п. 3 Типо-

вої технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон наведено визначення поняття «вантажні документи» – це коносаменти (штурманські розписки), маніфести, каргоплани, річкові накладні та інші документи, які є підставою для перетину митного кордону України водними транспортними засобами і товарами».

Маніфестом є перелік коносаментів. У той же час коносамент, річкова накладна – це документи, що регулюють правовідносини між відправником, перевізником та одержувачем транспортних засобів і товарів, свідчать про прийняття перевізником транспортних засобів і товарів, відомості про які наведено в коносаменті, річкової накладній, і є документами, що підтверджують наявність і зміст договору перевезення судном [7]. Проте вимог до змісту вантажних документів – маніфестів, коносаментів, річкових накладних – законодавством України з питань державної митної справи не встановлено.

Слід також зазначити, що визначення поняття «вантажні документи», наведене у законодавстві України з питань державної митної справи, має ряд недоліків. По-перше, жоден з перерахованих у визначенні документів не може бути підставою для перетину митного кордону судном із вантажем. Незважаючи на те, що такі документи вказані в Конвенції 1965 р., їх (за винятком Декларації про вантаж (Суднового маніфесту)) не можна віднести до вантажних. По-друге, вказані у визначенні штурманські розписки і каргоплани мають допоміжний характер при здійсненні митного контролю за здійснення вантажних операцій на судні та не є документами, які можуть бути підставою для перетину товарами митного кордону. Такі висновки базуються на вимогах наказу Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті», в якому зазначено, що наявність у капітана судна Декларації про вантаж є обов'язковою вимогою при оформленні прибуття/вибуття судна закордонного плавання [6]. По-третє, закріплене в законодавстві України з питань державної митної справи визначення поняття «коносамент» має суттєві відмінності від його визначення в міжнародних нормативно-правових актах.

Так, наприклад, відповідно до положень Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. коносамент – це документ, який підтверджує договір морського перевезення та прийом або навантаження вантажу перевізником і відповідно до якого перевізник зобов'язується видати вантаж проти цього документа. У Конвенції також міститься визначення поняття «договір морського перевезення» – це будь-який договір, відповідно до якого перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший [10]. Визначення поняття «вантажні документи» в Конвенції Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. не наводиться.

Отже, відсутність у законодавстві України з питань державної митної справи визначення поняття «декларація про вантаж» є суттєвим недоліком, адже саме цей документ є основним документом, в якому заявляються (декларуються) відомості про вантаж/вантажі, які ввозяться/вивозяться на судні закордонного плавання. Таким чином, доцільним є імплементація в законодавство України з питань державної митної справи положень Конвенції 1965 р., що стосуються терміну «декларація про вантаж» та рекомендацій щодо доцільності застосування суднового маніфесту та коносаменту у випадку відсутності декларації про вантаж.

Основним документом про суднові запаси, який містить відомості, необхідні при прибутті/вибутті судна, є Декларація про суднові припаси [1, п. 2.4 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.]. До суднових припасів згідно з ч. А розділу 1 Додатку до Конвенції 1965 р. відносяться товари, призначені для споживання на судні, включаючи продовольчі товари, товари, що підлягають продажу пасажиром і членам екіпажу судна, пальне і мастильні матеріали [1]. Однак до суднових припасів не входять предмети суднового спорядження – предмети, за винятком суднових запасних частин, які знаходяться і призначені для використання на судні, є рухомими, але не мають споживчого характеру, включаючи таке приладдя судна, як рятувальні шлюпки, рятувальні засоби, меблі та інші предмети суднового спорядження і обстановки; та суднові запасні частини – предмети, які призначені для ремонту або заміни частин устаткування судна, на якому вони перевозяться [1].

Декларація про суднові запаси повинна бути датованою та підписаною капітаном судна або будь-якою особою суднового командного складу, відповідним чином уповноваженою на це капітаном і особисто проінформованою про суднові запаси [1, пп. 2.4.1 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Законодавством України з питань державної митної справи також передбачено пред'явлення при митному оформленні прибуття суден закордонного плавання Декларації про суднові припаси. Так, відповідно до вимог Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України, відомості про товари, що під час стоянки залишаються на борту яхти і будуть вивезені за межі митної території України, зазначаються у декларації яхти або декларації про припаси (суднові припаси) [7]. Наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті» передбачено, що після закінчення митних формальностей відносно судна в справах митниці залишається, крім інших документів, декларація про припаси (суднові припаси) [6, пп. 6 п. 2 та пп. 6 п. 3 розділу 2]. Інформація, що зазначається у МД на припаси, які ввозяться на митну територію України, відповідно до вимог ч. 1 ст. 225 МК



України обмежується мінімумом відомостей, необхідних для здійснення їх митного контролю. Крім того, допускається використання замість МД на припаси облікових документів про рух товарів у вагонах-ресторанах, кафе-барах тощо [8].

Що стосується самого поняття «припаси», – його закріплено у положеннях п. 48 ч. 1 ст. 4 МК України. Так, під припасами МК України розуміє: а) товари, призначені для споживання пасажирами та членами екіпажів (бригад) на борту транспортних засобів, незалежно від того, продаються ці товари чи ні; б) товари, необхідні для експлуатації і технічного обслуговування транспортних засобів на шляху прямування та у пунктах проміжних стоянок чи зупинок (у тому числі пально-мастильні матеріали), крім запасних частин та устаткування, які знаходяться у транспортних засобах на момент прибуття на митну територію України або доставляються на них під час перебування на цій території; в) товари, які призначаються для продажу на винос пасажирам та членам екіпажів (бригад) транспортних засобів і знаходяться у цих транспортних засобах на момент прибуття на митну територію України або доставляються на них під час перебування на цій території [8].

Аналіз положень МК України дає змогу стверджувати, що законодавство України з питань державної митної справи не розрізняє поняття «суднове спорядження» та «суднові запасні частини» і фактично включає їх в зміст поняття «припаси». Такий факт є досить серйозним недоліком законодавства України з питань державної митної справи, адже при прибутті судна закордонного плавання в Україну капітан/судновласник вимушений декларувати не лише припаси, а й суднове спорядження та суднові запасні частини. Проте відповідно до положень Конвенції 1965 р. суднове спорядження, суднові запасні частини та суднові припаси – це різні товари. Митні ж формальності застосовуються лише до припасів. У той час як суднове спорядження і суднові запасні частини декларувати не підлягають, а декларація на суднове спорядження і суднові запасні частини не вимагається.

Зважаючи на те, що Україна, як і інші Європейські країни, приєдналась до Конвенції 1965 р. та активно впроваджує «вільну практику» на митній території, на нашу думку, доцільно внести відповідні зміни до МК України як технологічного документа з метою приведення його у відповідність із вимогами конвенцій, які регламентують безпеку торговельного судноплавства. Адже, на жаль, на теперішній час митниці як органи митного спрямування ДФС України продовжують складати протоколи про порушення митних правил за ст. 472 МК України «Недекларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення», предметом яких в морських пунктах пропуску є безпосередньо суднове спорядження та суднові запасні частини, які не задекларовано капітаном судна в Декларації про припаси [8]. Однак слід чітко розуміти, що не декларуються такі товари лише тому, що Конвенція 1965 р. не включає суднове

спорядження та суднові запасні частини в зміст поняття «суднові припаси» [1]. У той час як законодавство України з питань державної митної справи відносить суднове спорядження та суднові запасні частини до складу судових припасів. Проте слід враховувати, що саме суднове спорядження та суднові запасні частини є товарами, які забезпечують безпеку торговельного судноплавства, а отже, їх не може бути конфісковано (відповідно до санкції ст. 472 МК України) за протоколом про порушення митних правил як предмет правопорушення.

Слід зазначити, що правила декларування припасів, які ввозяться на митну територію України на судах закордонного плавання, регламентовано главою 34 МК України «Митні формальності щодо припасів» [8]. Зміст митних формальностей залежить від напрямку руху судна: митні формальності щодо припасів, які ввозяться на судах закордонного плавання та митні формальності, які вивозяться на судах закордонного плавання.

Згідно з положеннями ч. 1 та ч. 3 ст. 224 МК України припаси, які ввозяться на митну територію України морськими, річковими та повітряними суднами, а також припаси, необхідні для експлуатації та технічного обслуговування суден, які прибувають на митну територію України, звільняються від оподаткування митними платежами за умови, що вони залишаються на борту цих суден під час їх перебування на митній території України [8].

Основним документом, який містить відомості про особисті речі екіпажу, є Декларація про особисті речі членів судового екіпажу [1, пп. 2.5 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.]. Однак при відправленні судна Декларація про особисті речі екіпажу не потрібна.

Згідно з ч. А розділу 1 Додатку до Конвенції 1965 р. до особистих речей екіпажу судна відносяться одяг, предмети повсякденного користування та будь-які інші речі, що належать членам команди судна та перевозяться на судні, включаючи валюту [1].

Декларація про особисті речі команди повинна бути датованою та підписаною капітаном судна або будь-якою особою судового командного складу, відповідним чином уповноваженою на це капітаном. Проте положеннями Конвенції 1965 р. передбачено, що державна влада може вимагати від кожного члена екіпажу судна його підпис або, якщо він цього зробити не може, його відмітку напроти відомостей про його особисті речі [1, пп. 2.5.1 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.]. Однак рекомендованою практикою Конвенції 1965 р. є правило, згідно з яким слід вимагати відомості лише про такі особисті речі екіпажу, які підлягають накладенню мита, забороні або обмеженням [1, пп. 2.5.2 ч. В розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Що стосується законодавства України з питань державної митної справи, то відповідно до вимог пп. 6 п. 2 та пп. 6 п. 3 розділу 2 наказу Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей

на морському та річковому транспорті» [6] серед інших документів, що вимагаються при прибутті/вибутті судна закордонного плавання, наявна й Декларація про особисті речі членів екіпажу. Згідно з положеннями п. 3 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України, декларація про особисті речі членів екіпажу судна є документом, що використовується для митного оформлення суден закордонного плавання, в якому наводяться відомості про наявність у членів екіпажу товарів, валюти та цінностей [7].

Таким чином, законодавством України з питань державної митної справи не виконується стандартне правило 2.5 Конвенції 1965 р. про ненадання Декларації про особисті речі членів екіпажу при вибутті судна [1]. На наш погляд, недоцільно повторно вимагати від членів екіпажу надання відомостей про особисті речі, адже такі відомості вже містяться в Декларації про особисті речі, яку було надано органу митного спрямування ДФС України капітаном судна на момент прибуття в порт. У тому ж разі, якщо у будь-кого із членів екіпажу змінилися дані про особисті речі, такі відомості слід вказувати окремо по конкретній особі.

Суднова роль є основним документом, який містить відомості про кількість і склад екіпажу при прибутті/вибутті судна [1, пп. 2.6 ч. В розділі 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Під членами екіпажу судна в ч. А розділу 1 Додатку до Конвенції 1965 р. розуміються будь-які особи, дійсно зайняті під час рейсу виконанням обов'язків на борту, пов'язаних з експлуатацією судна або його обслуговуванням, і включені в суднову роль. Слід зазначити, що Конвенція 1965 р. рекомендує вимагати включення в Суднову роль тільки відомості про: назву і національну приналежність судна; прізвище, ім'я; національність; звання або посаду; дату і місце народження; вигляд і номер документа, який засвідчує особу; порт і дату прибуття; звідки прибув [1, пп. 2.6.1 ч. В розділі 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Суднова роль повинна бути датованою та підписаною капітаном судна або будь-якою особою командного складу судна, відповідним чином уповноваженою на це капітаном.

У п. 3 Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України регламентовано таке визначення суднової ролі – це список осіб суднового екіпажу [7]. Однак вимог до змісту Суднової ролі законодавством України з питань державної митної справи не передбачено.

Список пасажирів згідно з пп. 2.7 ч. В розділі 2 Додатку до Конвенції 1965 р. є основним документом, що містить відомості про пасажирів при прибутті і відправленні судна. Конвенція 1965 р. не рекомендує пред'явлення Списків пасажирів при коротких морських рейсах або змішаному залізнично-морському сполученні між сусідніми країнами [1].

Конвенція 1965 р. рекомендує вимагати включення в Суднову роль тільки відомості про: назву і національну приналежність судна; прізвище, ім'я; національність; дату народження; місце народження; порт посадки; порт висадки; порт і дату прибуття судна [1, пп. 2.7.3 ч. В розділі 2 Додатку до Конвенції 1965 р.].

Законодавством України з питань державної митної справи вимог до змісту Списку пасажирів не передбачено.

Однак при оформленні суден закордонного плавання законодавством України з питань державної митної справи визначена необхідність надання ряду інших документів, не передбачених положеннями Конвенції 1965 р. Так, згідно з Типовою технологічною схемою здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон України та наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті» [6; 7] при митному оформленні прибуття/вибуття судна закордонного плавання надається ще ряд документів: зобов'язання капітана судна про те, що закуплені за кордоном суднові припаси, зокрема запаси споживання, не будуть винесені із судна; один примірник оформленого при прибутті Зобов'язання капітана судна про реекспорт судна, яке плаває під іноземним прапором (для обліку та контролю), або другий примірник оформленого при вибутті за межі України Зобов'язання капітана судна про реімпорт судна, яке плаває під Державним Прапором України (для зняття Зобов'язання з контролю).

При визначенні кількості екземплярів документів, що надаються адміністрацією судна, органи митного спрямування ДФС України повинні дотримувати норм, вказаних в стандартних правилах Додатків «С» та «D» Конвенції 1965 р. Так, при прибутті судна органи митного спрямування ДФС України повинні вимагати не більш: 5 екземплярів Загальної декларації; 4 екземплярів Декларації про вантаж; 4 екземплярів Декларації про суднові запаси; 2 екземплярів Декларації про особисті речі команди; 4 екземплярів Суднової ролі; 4 екземплярів Списку пасажирів; 1 екземпляр Морської санітарної декларації (надається державній санітарній владі). При вибутті ж судна органи митного спрямування ДФС України повинні вимагати не більш: 5 екземплярів Загальної декларації; 4 екземплярів Декларації про вантаж; 3 екземплярів Декларації про суднові запаси; 2 екземплярів Суднової ролі; 2 екземплярів Списку пасажирів.

Крім того, Конвенцією 1965 р. встановлено, що при вибутті з порту не слід вимагати нової Декларації про вантаж відносно вантажу, який вже вказано в декларації при прибутті в цей порт і залишився на борту, та окремої Декларації про суднові запаси, які вже вказано в Декларації про суднові запаси на прибуття, або відносно запасів, прийнятих на борт



в порту і включених в інший митний документ, наданий в тому ж порту [1, пп. 2.11.1, пп. 2.11.2 ч. D розділу 2 Додатку до Конвенції 1965 р.]

Що стосується мови документів, які надаються органам митного спрямування ДФС України для здійснення митного контролю і митного оформлення товарів і транспортних засобів, то згідно з положеннями ст. 254 МК України документи, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, подаються українською мовою, офіційною мовою митних союзів, членом яких є Україна, або іншою іноземною мовою міжнародного спілкування. Органи митного спрямування ДФС України вимагають переклад українською мовою документів, складених іншою мовою, ніж офіційна мова митних союзів, членом яких є Україна, або іншою іноземною мовою міжнародного спілкування, тільки у разі, якщо дані, які містяться в них, є необхідними для перевірки або підтвердження відомостей, зазначених у МД. У такому разі декларант забезпечує переклад зазначених документів за власний рахунок [8; 11, с. 42–67].

Певним невизначеностям в питаннях здійснення контролюючими органами (до функціональних обов'язків яких відноситься функція з управління кордонами) формальностей щодо суден закордонного плавання за документами, передбаченими Конвенцією 1965 р., сприяє той фактор, що основною константою здійснення на території морських портів України прикордонного, митного, санітарного, ветеринарного, фітосанітарного контролю за документами, передбаченими Конвенцією 1965 р., є Інформаційна система портового співтовариства (далі – ІСПС), яка є організаційно-технічною системою у корпоративній мережі державного підприємства (далі – ДП) «Адміністрація морських портів України» [12]. ІСПС використовується на підставі угод про інформаційне співробітництво, укладених ДП «Адміністрація морських портів України» з кожним із державних органів та суб'єктами господарювання [7, абз. 2 п. 2, абз. 21 п. 7], та дозволяє відмовитися від паперового документообігу, скоротити час оформлення вантажів, обробки транспортних засобів, оптимізувати процес транспортування, скоротити витрати усіх учасників транспортного процесу, збільшити продуктивність терміналів. Однак функціонування цього програмно-інформаційного комплексу на сьогодні запроваджено тільки в тестовому режимі та виключно в морських портах України, які за своєю формою власності є державними підприємствами та на територіях яких діють філії ДП «Адміністрація морських портів України». Хоча ІСПС використовується і під час обробки та оформлення експортних вантажів, що ввозяться залізничним видом транспорту, в тому числі в контейнерах, у пункт пропуску (пункт контролю) для морського сполучення через державний кордон [13; 14]. У зв'язку з чим виникає питання щодо можливості застосу-

вання «вільної практики» у межах морських портів України (а в деяких випадках і поза їхніми межами), що знаходяться у приватному секторі економіки. Адже впровадження на об'єктах портової інфраструктури (форма власності яких є відмінною від державної) ІСПС шляхом укладення ДП «Адміністрація морських портів України» із суб'єктом господарювання угоди про інформаційне співробітництво є цілком нелогічним та економічно необґрунтованим.

Отже, можливо припустити, що «вільна практика» на об'єктах портової інфраструктури, форма власності яких є відмінною від державної та які не обладнано ІСПС, застосованою бути не може, а прикордонний, митний, санітарний, ветеринарний, фітосанітарний види державного контролю можуть здійснюватися тільки у вигляді документального контролю з комісійним відвідуванням кожного окремого морського судна закордонного плавання представниками контролюючих органів (до функціональних обов'язків яких відноситься функція з управління кордонами). Однак саме на подолання такого бюрократично-емкого комісійного порядку контролю, що сприяє необґрунтованим часовим та фінансовим втратам суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності при здійсненні працівниками митниць ДФС України митного контролю судна, яке переміщує товари у контейнерах через пункти пропуску для морського сполучення у зонах діяльності митниць ДФС України, і спрямовано основні ініціативи оптимізації процесу спрощення митних формальностей.

Висновки. Наразі «вільна практика» є одним із модулів ІСПС, що забезпечує стивідорним компаніям здійснення вантажних операцій без участі комісії на борту, а судовласникам – відчутну економію часу перебування судна в порту та скорочення часу непродуктивних простоїв. Однак подальше впровадження «вільної практики» в Україні, як свідчить практика державної митної справи, потребує суттєвого доопрацювання законодавства України з питань державної митної справи у напрямку його відповідності положенням Конвенції 1965 р. та стосовно запровадження та використання «вільної практики» у межах портової інфраструктури морських портів України, що знаходяться у приватному секторі економіки.

Крім того, необхідним кроком на шляху формування концепції запровадження «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей є закріплення в положеннях чинного законодавства України з питань державної митної справи поняття «вільна практика» – необхідного заходу щодо полегшення міжнародного морського судноплавства й запобігання невинуватених затримок суден, осіб і власності на борту, який передбачає заходження судна закордонного плавання в порт та початок вантажних операцій без участі комісії на борту судна за рішенням уповноважених здійснювати відповідний контроль державних органів, що приймається на підставі відомостей, отриманих до прибуття судна, відповідно до Конвенції 1965 р.

Беззаперечно, «вільна практика» є вагомим заходом щодо полегшення міжнародного морського судноплавства та засобом спрощення митних формальностей. Однак успіх впровадження «вільної практики» залежить від злагодженої роботи контролюючих органів, а тому тільки розробка єдиного підходу та механізму здійснення «вільної практики» на всій митній території України дасть змогу досягти позитивного результату та наблизитись Україні до міжнародно-правових стандартів та права ЄС.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. : Конвенція, Міжнародний документ від 09.04.1965 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 492.
2. Про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками : постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 р. № 775 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/775-93-%D0%BF>.
3. Про затвердження Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні : постанова Кабінету Міністрів України від 02.04.2009 р. № 320 // Офіційний вісник України. – 2009. – № 26. – Ст. 870.
4. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова Кабінету Міністрів України від 24.12.2003 р. № 1989 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 2778.
5. Про затвердження Правил санітарної охорони території України: постанова Кабінету Міністрів України від 22.08.2011 р. № 893 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 65. – Ст. 2538.
6. Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті : наказ Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 // Офіційний вісник України. – 2015. – № 39. – Ст. 1175.
7. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 451 // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 95. – С. 20–24.
8. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 86. – С. 9–26.
9. Про переміщення готівки і банківських металів через митний кордон України : постанова правління Національного банку України від 27.05.2008 р. № 148 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 43. – Ст. 1430.
10. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) : Конвенція, Домовленість, Резолюція від 31.03.1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_391.
11. Полищук А.В. Таможенний контроль в морських пунктах пропуску : [учеб. пособие] / [А.В. Полищук, П.В. Пашко, В.В. Ченцов] ; Гос. тамож. служба Украины. – О. : Плассе ЗАО, 2009. – 480 с.
12. Про затвердження Технологічної схеми обробки суден закордонного плавання з використанням інформаційної системи портового співтовариства : наказ ДП «Адміністрація морських портів України» від 04.09.2015 р. № 176 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : uspa.gov.ua/ilk/file.php?id=184.
13. Про направлення проекту Технологічної схеми : лист Державної фіскальної служби України від 13.06.2016 р. № 20441/7/99-99-18-01-02-17.
14. Технологічна схема використання інформаційної системи портового співтовариства під час обробки та оформлення експортних вантажів, що ввозяться залізничним видом транспорту в пункт пропуску (пункт контролю) для морського сполучення через державний кордон : проект наказу Державної фіскальної служби України, ДП «Адміністрація морських портів України» від 13.06.2016 р.