

Summary

Karpenko A. L. Issues Concerning the Analysis of the Draft of Law of Ukraine "On the Amendments to the Customs Code of Ukraine". — Article.

The article is dedicated to the analysis of some issues of the draft of Law of Ukraine «On the amendments to the Customs Code of Ukraine». The issues discussed are: determination of the range of misdemeanors elements in case of customs regulations violations; decriminalization of the offences in the sphere of customs matters; increase of administrative liability for the movement of goods and vehicles through the customs frontiers of Ukraine out of customs control or with concealment from it through determination of the amount of fine that is imposed on for such offences depending on the goods and vehicles price; grant a right for the customs bodies to appeal the decision of a court concerning the imposition of administrative exaction of a penalty for the customs regulations violations; grant a right for the customs bodies to exercise the investigating activities and prejudicial inquiry in criminal cases dealing with smuggling; determination of legal status of expert laboratories of the customs bodies and their reports.

Keywords: customs bodies, customs regulations violation, administrative punishable smuggling, investigating activity, prejudicial inquiry, legal status of expert laboratories.

УДК 342.951:351.82

І. В. Міщенко

ПРАВОВІ ОСНОВИ ЛОГІСТИЗАЦІЇ МИТНИХ ПРОЦЕДУР В УКРАЇНІ

Митна справа в Україні — одна з найдинамічніших галузей державної діяльності, яка знаходиться у стані постійного розвитку та удосконалення, відтак для держави особливо актуальною є потреба пошуку нових шляхів підвищення її ефективності. Одним із способів досягнення цієї мети є впровадження у митну практику логістичних прийомів, які на сьогодні активно застосовуються не тільки в економіці, але й у соціальній сфері [1, 27]. Такі прийоми повинні бути нормативно закріплені, і від рівня правового регулювання їх застосування багато в чому залежить адекватність та якість митного регулювання в нашій країні.

Проблеми логістики у загальному розумінні досліджувала значна кількість науковців та практиків. Питаннями митної логістики займалися окремі вітчизняні й зарубіжні вчені, серед яких Ю. Н. Самолаєв, І. Г. Смирнов, Д. В. Стаханов та В. Н. Стаханов, причому не з правової точки зору, а з позиції економіки чи географії. Окремих аспектів логістизації митної справи України торкався Є.В. Додін. Однак комплексних наукових розробок правових проблем логістики в митній справі, зокрема логістики митних процедур, практично немає.

Тому метою цієї статті є дослідження нормативно-правової бази логістики процедур митного контролю та митного оформлення в Україні, оцінка чинного законодавства, присвяченого цим питанням, аналіз проблем правового регулювання суспільних відносин, що виникають при застосуванні логістичних принципів при здійсненні митних процедур.

Митна логістика — достатньо новий науково-практичний напрям, який у самому загальному розумінні являє собою теорію та практику підвищення ефек-

тивності реалізації митної справи України через оптимізацію управління зовнішньоекономічними (експортно-імпортними) потоками. Логістизація митної справи, тобто впровадження до її інструментарію логістичних прийомів та засобів, — безперервний процес, який охоплює усі складові цього багатоманітного виду державної діяльності, в першу чергу процедури митного контролю та митного оформлення.

Зародження та розвиток митної логістики розпочалися в нашій державі з прийняттям першого Митного кодексу (далі — МК) незалежної України, який у ст. 9 серед основних завдань митних органів називав удосконалення митного контролю і оформлення товарів та інших предметів, що переміщуються через митний кордон України, а також створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон країни. Закріплення цих положень на рівні закону було не що інше, як визнання державою необхідності застосування основних принципів логістики при реалізації таких складових митної справи України, як митний контроль та митне оформлення. Хоча сам термін «митна логістика» почав уживатися набагато пізніше.

Згідно з п. 9 ст. 11 чинного Митного кодексу (далі — МК) України одним із завдань митних органів є створення сприятливих умов для прискорення товарообігу та пасажиропотоку через митний кордон України [2]. Таким чином, МК України 2002 р. продовжив практику впровадження принципів логістики до митної справи України, тобто її логістизації.

Однак реалізація логістичного підходу до митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, закріпленого у МК України, можлива лише за наявності належної нормативно-правової бази.

Так, ще у 1999 р. Кабінетом Міністрів України була прийнята Постанова «Про сприяння зовнішньоекономічній діяльності» (далі — Постанова) № 593 (у 2004 та 2009 рр. вона зазнала значних змін). Цим документом Держмитслужбі України надавалося право під час провадження окремо визначеними підприємствами — резидентами України зовнішньоекономічної діяльності (далі — ЗЕД) не застосовувати під час митного оформлення товарів і транспортних засобів заходів нетарифного регулювання та інших обмежень, а згодом також встановлювати спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення [3].

На виконання цієї постанови Держмитслужбою України разом із Мінекономіки України та Державною податковою адміністрацією України були затверджені Критерії оцінки та Порядок визначення підприємств-резидентів України, під час провадження якими зовнішньоекономічної діяльності застосовується режим сприяння [4], а також Критерії оцінки підприємств-резидентів, щодо товарів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного оформлення [5]. У 2009 р. Держмитслужба розробила та затвердила Наказом № 735 нові Критерії оцінки підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення [6], продублювавши окремі положення попереднього документа, який на сьогоднішній день

чомусь своєї чинності не втратив. Крім того, Держмитслужба встановила, як того вимагала Постанова, новий Порядок визначення підприємств — резидентів України, щодо товарів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення [7].

Новелою цього Порядку з поміж іншого є встановлення трирівневої системи довіри митних органів до підприємств-резидентів: високий ступінь довіри (так званий «білий список»), достатній рівень довіри (так званий «зелений список») та невстановлений ступінь довіри. Рівень довіри встановлюється за сумою балів, набраних за результатами оцінювання підприємства митним органом. Він визначає форми й обсяги операцій з митного контролю та митного оформлення для товарів і транспортних засобів, що належать підприємству.

Підприємствам, які входять до «білого» списку, надаються такі преференції: не здійснюється митний огляд у пункті пропуску через державний кордон України, але здійснюється вибірково митний огляд у митниці призначення/відправлення відповідно до ст. 42 МК України, якщо безпосереднім відправником або отримувачем таких товарів і транспортних засобів є це підприємство;

не застосовуються до товарів, безпосереднім відправником чи отримувачем яких є підприємство, відповідний перелік окремих положень нормативно-правових актів Держмитслужби, який встановлений Наказом ДМСУ «Про затвердження Порядку визначення підприємств — резидентів України, щодо товарів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення» від 10 серпня 2009 р. № 736.

У перспективі планується для таких підприємств спростити процедуру отримання погодження місця здійснення митного оформлення товарів [10], у разі якщо суб'єкт ЗЕД вважає за доцільне пред'являти товари до митного оформлення іншому митному органу, ніж митний орган, у зоні діяльності якого він розташований.

Унесенням до «зеленого» списку підприємствам надаються такі переваги:

здійснюється вибірково митний огляд у митниці призначення/відправлення відповідно до ст. 42 МК України, якщо безпосереднім відправником або отримувачем таких товарів і транспортних засобів є це підприємство;

– незастосування до товарів, безпосереднім відправником чи отримувачем яких є підприємство, відповідного переліку окремих положень нормативно-правових актів Держмитслужби у скороченому варіанті.

Станом на 11 лютого 2010 р. підготовлена нова редакція згадуваних вище наказів Держмитслужби від 10 серпня 2009 р. № 735, 736, яка передбачає механізм внесення до «білих»/«зелених списків» підприємств малого та середнього бізнесу (що мають невеликі обсяги оформлених вантажних митних декларацій та переміщень товарів у грошовому еквіваленті через митний кордон України) і суб'єктів господарювання, що розміщують товари під митним контролем на складах тимчасового зберігання та митних ліцензійних складах [12].

Це переконливо свідчить про постійну еволюцію механізму правового регулювання митних процедур, їх спрощення та оптимізацію, поступове наближення відносин між митницею та суб'єктами ЗЕД до партнерських. Хоча статисти-

ка свідчить про не надто велике прагнення останніх до співпраці з митною адміністрацією. Так, станом на 1 лютого 2010 р. загальна кількість підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких за оцінкою митних органів може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення, складає 1650 підприємств, загальна кількість підприємств, що подали до митних органів заяви щодо можливості встановлення до їх товарів і транспортних засобів такого спрощеного порядку, — 384, а загальна кількість підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких митними органами встановлено спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення, — 365 [12].

У зв'язку з цим не можна не погодитись із думкою Є.В. Додіна про те, що спроба стимулювання законослухняної діяльності суб'єктів ЗЕД через встановлення для них нових форм взаємовідносин із митними органами на основі принципу диспозитивності не була доведена до логічного завершення у зв'язку з підсвідомим небажанням митної системи (а може, і свідомим) обмежити свої владні повноваження в митній сфері [8, 8].

Хоча, як підкреслив Голова Держмитслужби України І. Г. Калетнік, і надалі буде продовжений та вдосконалений режим сприяння суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності, які демонструють системну роботу в правовому полі [13].

Такий підхід цілком відповідає Концепції модернізації діяльності митної служби України, яка покликана сприяти переходу митної служби України на якісно новий етап розвитку та чіткого визначення передумов, які необхідно створити у найближчій перспективі за всіма напрямками її діяльності. Однією з таких передумов Концепція визначає наявність дійових механізмів сприяння зовнішньоекономічній діяльності, а також простих та ефективних митних процедур і технологій контролю на кордоні та всередині держави, які узгоджуються з положеннями міжнародних конвенцій, митних і торговельних угод та є сумісними з митними процедурами й технологіями суміжних держав [14].

Так, відповідно до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур від 18 травня 1973 р. (Україна приєдналася 5 жовтня 2006 р.) встановлюється, що для уповноважених осіб, які відповідають встановленим митною службою критеріям, митна служба передбачає:

випуск товарів по представленню мінімуму даних, що є необхідним для ідентифікації товарів та який у подальшому дозволить заповнити остаточну декларацію на товари;

– оформлення товарів на об'єктах декларанта або в іншому місці, дозволеному митною службою;

крім того, настільки, наскільки це можливо, інші спеціальні процедури, а саме:

– дозвіл на подання єдиної декларації на товари при їхньому ввозі або вивозі за період часу, протягом якого товари неодноразово ввозяться або вивозяться однією особою;

використання такими уповноваженими особами даних їхньої комерційної документації для самостійного нарахування мит та податків, які підлягають

сплаті цими особами, а також у деяких випадках, для забезпечення дотримання інших вимог митної служби;

дозвіл на подання декларації на товари у формі внесення даних у комерційну документацію уповноваженої особи з наступним поданням додаткової декларації на товари [9].

Крім того, Рамковими стандартами безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі, прийнятими у червні 2005 р. на 105/106 сесіях Ради Всесвітньої митної організації (членом якої є й Україна), зокрема стандартом 3 «Уповноваження», закріплено: «Митні адміністрації разом із представниками торговельного співтовариства розроблять порядок валідації або процедури акредитації за критеріями якості, які забезпечують компаніям, що мають статус уповноваженого економічного оператора*, відповідні стимули.

Митна адміністрація повинна співпрацювати (у різних формах) з бізнес-партнерами з метою визначення спільних вигід, які можуть бути отримані за рахунок спільної участі в безпечному ланцюзі поставок товарів. Митна адміністрація повинна в документальній формі викласти ті відчутні пільги, які вона має намір надати (у рамках своїх повноважень) своїм зацікавленим бізнес-партнерам по безпечному ланцюгу поставок товарів» [10].

Підводячи підсумок проведеному дослідженню, можна з упевненістю стверджувати, що логістизація митних процедур в Україні триває, більше того, в цьому напрямку зробити залишилось більше, ніж уже зроблено. Поряд із недовершеністю законодавчої бази у цій сфері, однією з проблем залишається неготовність митної служби впровадити у життя продекларовані у нормативних актах, визнані більшістю країн світу принципи та стандарти митного регулювання, орієнтовані на збільшення привабливості прозорої та добросовісної зовнішньоекономічної діяльності через скорочення бюрократичних, часових, технологічних та матеріальних витрат суб'єктів ЗЕД при перетині вантажами кордону України, а також у небажанні самих суб'єктів сприймати митницю як партнера, а не як ворога. При цьому, як бачимо, простежується позитивна динаміка, яка обумовлює значні здобутки у сфері удосконалення реалізації національної митної справи.

Примітка

- * Статус уповноваженого економічного оператора можуть отримувати добросовісні суб'єкти ЗЕД, які відповідають законодавчо встановленим критеріям (наприклад, відсутність недобросовісних дій при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, відсутність недостовірної та суперечливої інформації у товаросупровідних та фінансових документах, відсутність незаконних дій при здійсненні ЗЕД тощо). Одержання статусу передбачає для уповноваженого економічного оператора отримання таких вигід, як значне спрощення процедур митного оформлення товарів, зменшення витрат на бюрократичне оформлення шляхом скорочення переліку обов'язкових документів тощо.

Література

1. Міщенко І. В. Митна логістика в Україні: поняття та перспективи розвитку // Митна справа. — 2009. — № 2. — С. 26–29.
2. Митний кодекс України: Закон України від 11 лип. 2002 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 38–39. — Ст. 288.

3. Про сприяння зовнішньоекономічній діяльності : постанова КМУ від 14 квіт. 1999 р. № 593 // Урядовий кур'єр. — 1999. — 22 квіт.
4. Про затвердження Критеріїв оцінки та Порядку визначення підприємств — резидентів України, під час провадження якими зовнішньоекономічної діяльності застосовується режим сприяння : наказ ДМСУ, МЗЕЗТорг України, ДПАУ від 7 лип. 1999 р. № 411/488/357 // Офіційний вісник України. — 1999. — № 30.
5. Про затвердження Критеріїв оцінки підприємств-резидентів, щодо товарів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного оформлення : наказ ДМСУ, МЕРСІУ, ДПАУ від 11 серп. 2004 р. № 590/296/468 // Офіційний вісник України. — 2004. — № 33. — Ст. 2218.
6. Про затвердження Критеріїв оцінки підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення : наказ ДМСУ від 10 серп. 2009 р. № 735 // Офіційний вісник України. — 2009. — № 69. — Ст. 2401.
7. Про затвердження Порядку визначення підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення : наказ ДМСУ від 10 серп. 2009 р. № 736 // Офіційний вісник України. — 2009. — № 69. — Ст. 2401.
8. Додив Е. В. Либерализованный режим таможенного контроля и оформления // Митна справа. — 2006. — № 3. — С. 3–11.
9. Міжнародна конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур, 18.05.1973 р., Кіото.
10. Рамкові стандарти безпеки та полегшення всесвітньої торгівлі Всесвітньої митної організації, червень 2005, Брюссель.
11. Проект Наказу ДМСУ «Про внесення змін до Порядку прийняття митними органами погодженого рішення про місце здійснення митного оформлення товарів [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.customs.gov.ua.
12. Про затвердження Критеріїв оцінки підприємств-резидентів, до товарів і транспортних засобів яких може встановлюватися спрощений порядок застосування процедур митного контролю та митного оформлення : звіт про базове відстеження результативності наказу Держ. митної служби України від 10 серп. 2009 р. № 735 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : www.customs.gov.ua.
13. Калетнік І. Перспектив у «чорного» ринку немає [Електронний ресурс] / І. Калетнік. — Режим доступу : www.customs.gov.ua.
14. Щодо затвердження Концепції модернізації діяльності митної служби України : наказ ДМСУ від 17 жовт. 2006 р. № 895.

Анотація

Мищенко І. В. Правові основи логістизації митних процедур в Україні. — Стаття.

Стаття присвячена питанням правового регулювання такого напрямку митної логістики, як логістика митних процедур, основним завданням якої є пошук нових можливостей підвищення ефективності здійснення митного контролю та митного оформлення товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України. Основна увага приділена аналізу існуючої в Україні нормативно-правової бази у цій сфері, оцінці ефективності її застосування у сучасних умовах активної інтеграції міжнародних вимог у національну практику митного регулювання України.

Ключові слова: митна справа, митна логістика, митні процедури, митний контроль, митне оформлення, логістизація.

Аннотация

Мищенко И. В. Правовые основы логистизации таможенных процедур в Украине. — Статья.

Статья посвящена вопросам правового регулирования такого направления таможенной логистики, как логистика таможенных процедур, основной задачей которой является поиск новых возможностей повышения эффективности осуществления таможенного контроля и таможенного оформления товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Украины. Основное внимание уделено анализу существующей в Украине нормативно-правовой базы

в этой сфере, оценке эффективности ее применения в современных условиях активной интеграции международных требований в национальную практику таможенного регулирования Украины.

Ключевые слова: таможенное дело, таможенная логистика, таможенные процедуры, таможенный контроль, таможенное оформление, логистизация.

Summary

Mishchenko I. V. Legal Basis of Logistics of Customs Procedures in Ukraine. — Article.

The article is devoted to legal regulation of logistics of customs procedures. Its main task is to look for some new ways to increase the efficiency of customs control and customs registration of goods and vehicle moved through the customs border of Ukraine. The article is focused on analyzing the legal base in this sphere, estimating the efficiency of applying this base especially according to the processes of introducing the international requirements in the national practice of the customs regulation of Ukraine.

Keywords: customs affair, customs logistics, procedures of customs, customs control, customs registration, logistisation.

УДК 341.2

Л. М. Давиденко

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ РЕЄСТРАЦІЇ МОРСЬКИХ СУДЕН ПІД «ЗРУЧНИМИ» ПРАПОРАМИ

Гострота проблеми державної реєстрації морських суден обумовлюється такими чинниками, як практика їх реєстрації у країнах так званого «зручного» прапора, що останнім часом набула значного поширення і охопила уже більше 50 відсотків тоннажу морського флоту; поглиблення суперечностей між розвиненими країнами та країнами відкритої реєстрації з приводу дотримання принципу реального зв'язку між судном та державою його національності, загострення конкурентної боротьби між останніми з приводу реєстрації морських суден.

Ця проблема є надзвичайно актуальною для нашої держави. За оцінками компетентних джерел, із 390 морських торговельних суден валовою місткістю більше 500 брутто-реєстрових тон, які належать юридичним та фізичним особам української національності, 204 зареєстровані під іноземними «зручними» прапорами [1]. Серед таких прапорів є не тільки визнані держави з тривалою практикою відкритої реєстрації — Кіпр, Панама чи Мальта, але й екзотичні «морські» Монголія, Словаччина, Молдова. На міжнародному ринку праці моряків через втрату свого національного флоту Україна виявилася у десятці провідних країн — постачальників рядового і командного складу екіпажів для торговельних суден різної національності. За оцінками Міністерства закордонних справ близько 60–70 тисяч українських моряків працюють на судах під іноземними, в т.ч. «зручними» прапорами, де не завжди дотримуються мінімальні соціальні стандарти та порушуються трудові права моряків, а в проблемних ситуаціях країна національності екіпажу не може у повному обсязі захистити їхні права, оскільки судна під іноземними прапорами знахо-