

УДК: 339.543

DOI: 10.15587/2313-8416.2015.53965

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЧИННИКИ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ КОМПЛЕКТУЮЧИХ І ЗАПАСНИХ ЧАСТИН ІМПОРТОВАНИХ ДЛЯ РЕМОНТУ СУДЕН В УКРАЇНІ

© Е. Б. Хачатуров

Досліджено вплив адміністративно-правових чинників митного оформлення при переміщенні товарів через митний кордон для ремонту морських суден в Україні. Вивчено існуючу регламентуючу базу нормативно-правових актів, що регулюють порядок здійснення митних процедур при постачанні комплектуючих і запасних частин для суднобудівної галузі. Запропоновано застосування митного режиму тимчасового ввезення для товарів зазначених груп, а при необхідності використовувати заходи лояльності з метою своєчасного забезпечення виробництва

Ключові слова: суднобудування, судноремонт, комплектуючі, запасні частини, митний режим, митне оформлення, переробка

It is investigated an influence of administrative and legal factors of customs clearance when moving goods across customs borders for repair of marine ships in Ukraine. It is studied the existing regulatory base of legal acts governing order implementation of the customs procedures in the supply completing and spare parts for the shipbuilding industry. It is proposed an application of the customs regime of temporary import for goods to these groups, and, if necessary, use loyalty measures with the aim of ensuring timely production

Keywords: shipbuilding, ship repair, components, spare parts, customs regime, customs clearance, processing

1. Вступ

Відсутність чіткої промислової політики стосовно українського суднобудування породжує низку проблем, що потребують невідкладного вирішення. У зв'язку з фактичною відміною дії Закону України „Про заходи державної підтримки суднобудівної промисловості в Україні” галузь залишилась без підтримки з боку держави. Адже відомо, що в світовій практиці важливою умовою успішного функціонування суднобудівної галузі є правовий механізм, що забезпечує прямі дотації з Державного бюджету та низькі відсоткові ставки при кредитуванні.

З огляду на те, що в Україні не існує стратегії розвитку галузі, спеціалізованої програми, що дали б змогу втілювати у виробництво інновації та новітні технології, а також відсутність загальнодержавної морської політики і стратегії розвитку морської індустрії дають змогу дійти висновку, що проблеми забезпечення господарсько-правових умов та механізмів стимулювання суднобудівної галузі України, визначення основних напрямків її розвитку, удосконалення законодавчого поля функціонування галузі є головним завданням політики держави щодо суднобудування [1].

Проте, економічний стан суднобудування та судноремонту важко назвати задовільним, що пов'язано з недосконалістю правового регулювання господарської діяльності підприємств галузі. Слід зазначити, що суднобудівна промисловість унаслідок

своїх специфічних властивостей не може існувати без державної підтримки. Тому, завданням юридичної науки є розроблення найбільш ефективних господарсько-правових засобів та механізмів стимулювання підприємств цієї галузі.

Відомо, що для будівництва та ремонту суден в нашій країні необхідно отримати велику кількість матеріалів, комплектуючих та запасних частин із-за кордону. При цьому товари пересікають державний кордон і з'являються на митній території України. За такого до них застосовуються усі заходи щодо здійснення митних формальностей. Але, у суднобудівній галузі існують окремі особливості, а саме: після ввезення на митну територію товарів для суднобудування і судноремонту, через 1...2 роки вони повертаються назад, але в складі виробленої з неї готової продукції – судна. Тому, частково такі товари можливо прирівняти до давальницької сировини [2].

2. Постановка проблеми

Недостатність теоретичних розробок, наявність прогалин у правовому регулюванні та численна кількість підзаконних нормативно-правових актів різної галузевої спрямованості, які вступають в протиріччя один з одним, зумовлюють не тільки актуальність обраної теми, але й її своєчасність та практичну значимість. Враховуючи, що Україна є морською державою, на території якої функціонує численна кі-

лькість суднобудівних та судноремонтних підприємств, нарізла нагальна потреба дослідження проблемних питань здійснення митного оформлення комплектуючих і запчастин для суден, які перетинають митний кордон України з метою ремонту.

3. Аналіз останніх досліджень і публікацій

На сьогодні є багато наукових праць та публікацій, які висвітлюють порядок здійснення митних процедур в суднобудуванні і судноремонті, а також заходи реалізації державної промислової політики в суднобудуванні. У своїх роботах науковці Є. В. Додін [3], О. П. Гребельник [4], П. В. Пашко [5], К. С. Письменна [2], А. С. Соломко [1] та інші, проводили аналіз проблемних питань митного оформлення імпортованих товарів з метою удосконалення митних процедур та досліджували специфіку розробки промислової політики у суднобудуванні. Однак, до цього часу залишається малодослідженою реалізація впливу адміністративно-правових чинників на митне оформлення при постачанні комплектуючих і запасних частин щодо вчасного здійснення ремонту морських суден, які прибули на митну територію України.

4. Мета дослідження

Визначення правових підстав та порядку митного оформлення тимчасового ввезення або режиму переробки на митній території України комплектуючих і запасних частин для суден, які прибули в Україну з метою ремонту.

5. Дослідження впливу адміністративно-правових чинників митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон для ремонту морських суден в Україні

Митна справа відрізняється складною структурою, в основу якої покладені безперервні процеси формування нормативно-правового забезпечення різних потреб та інтересів підприємницької діяльності в т. ч. суднобудівної галузі. Необхідність всебічного дослідження правовідносин учасників суднобудівного виробництва щодо здійснення митної справи в умовах проведення системного реформування, зумовлює актуальність даної роботи. Найбільш ефективним засобом своєчасного постачання запасних частин, комплектуючих, устаткування та ін. для побудови, ремонту, модернізації різного роду плавзасобів, на погляд автора є розробка і впровадження уніфікованої, гнучкої «програми лояльності» митного оформлення, особливо, коли мова йде про нові типи плавзасобів: плавальні платформи, плавальні крани, плавальні майданчики для запуску космічних ракет, плавальні електростанції, плавальні житлові комплекси та ін. [6].

Митне оформлення суден, які перетинають митний кордон України з метою ремонту, а також обладнання і матеріалів, призначених для їх ремонту на митній території України, у відповідності до положень Митного кодексу України, може здійснюватися у наступних митних режимах:

- 1) тимчасове ввезення/вивезення (глава 18);
- 2) переробка на митній території України (глава 23) [7].

Звісно, застосування митного режиму тимчасового ввезення при ремонті іноземних суден закордонного плавання є особливістю національного законодавства України. Використання даного митного режиму при здійсненні митного контролю та оформлення суден закордонного плавання, які прибули в Україну з метою ремонту, не передбачено міжнародними нормативно-правовими актами по тимчасовому ввезенню, зокрема Стамбульською конвенцією. Конвенція про спрощення та гармонізацію митних процедур у випадку прибуття судна з метою ремонту (спеціальним додатком F) передбачає використання режиму «переробка на митній території»;

Застосування митного режиму тимчасового ввезення товарів при ремонті суден вступає в протиріччя окремими положеннями МКУ, які регулюють порядок застосування митного режиму тимчасового ввезення/вивезення [5].

Проте, в той же час і не суперечить цим положенням, а саме: згідно статті 17 Стамбульської конвенції національне законодавство може передбачати надання більших пільг, ніж конвенція, на підставі нормативно-правових актів країни та двосторонніх і багатосторонніх угод [7].

Порівняльно-правовий аналіз механізму митного оформлення у суднобудівній галузі в період становлення ринкової економіки в Україні до цього часу ніхто не проводив. За рамками наукового дослідження залишилися особливості комплексного характеру правовідносин з митного оформлення, їх взаємодія з врегульованими нормами адміністративного, цивільного, інформаційного та інших галузей права, а також безпосередньо з іншими інститутами митного права. Дані обставини вимагають більш глибокого наукового дослідження внутрішньої юридичної природи митного оформлення. Розвиток митного оформлення, в т. ч. у суднобудуванні, обов'язково супроводжується вдосконаленням понятійного апарату. Застосовувані законодавцем юридичні терміни, в тому числі міжгалузевого характеру, повинні бути зрозумілі учасникам митних правовідносин і враховувати специфіку відносин з митного оформлення. Відсутність законодавчих понять митного оформлення і митного декларування негативно відбивається на правовому регулюванні суспільних відносин у суднобудівній галузі і митного права в цілому [3].

Внаслідок недостатності повної наукової оцінки митного оформлення у суднобудуванні в системі митного права неможливо усунути недоліки в технології процесу митного оформлення, а також виникаючі проблеми при захисті прав фізичних та юридичних осіб. Таким чином, актуальність дослідження зумовлена необхідністю систематизації наукових знань і вдосконалення законодавства України в частині адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у суднобудуванні з митного оформлення. Вузьке розуміння обмежує знання про митне оформлення рамками звичайної процедури, яка являє собою встановлений нормами митного законодавства порядок здійснення митних операцій (митних формальностей) при переміщенні товарів через митний кордон України. Митні формальності – це є митні операції,

що здійснюються при митному оформленні. Застосування в митному законодавстві поняття «митна операція» необґрунтовано звужено до рівня митного оформлення, внаслідок чого необхідно його розширити до рівня галузевого поняття. Доцільно запропонувати розуміти під митними операціями всі дії, об'єднані за своїм функціональним призначенням у відносно самостійні групи в залежності від виконання того чи іншого завдання митної справи [8].

Зовнішня торгівля товарами у суднобудуванні займає важливе місце в економіці України, що викликає необхідність адміністративно-правового регулювання, тобто відповідного впливу держави на процес переміщення товарів через митний кордон, включення товарів в господарський оборот на території країни. Такий вплив держави зумовлено не тільки економічними інтересами, пов'язаними зі сплатою митних зборів, податків, а й забезпеченням громадської безпеки, охорони навколишнього середовища, виконанням міжнародних зобов'язань і та ін. Наявність зазначених обставин робить необхідним встановлення певного порядку, відповідно до якого товари, що переміщуються через митний кордон для суднобудування, перебувають у господарському обороті. Переміщення товарів через митний кордон пов'язується з необхідністю здійснення ряду дій з боку зацікавлених осіб та митних органів при ввозі на митну територію або вивозі з неї. Обов'язок виконання таких дій зумовлена особливим правовим статусом товарів, які переміщуються через митний кордон, що зобов'язує дотримання заборон і обмежень на ввіз і вивіз, визначення мети переміщення товарів, сплату митних зборів, податків і т. д. Порядок виконання регулюється нормами інституту митного оформлення [9].

Широке значення митного оформлення відображає його внутрішній зміст, як самостійного інституту митного права, що володіє всіма ознаками правового інституту і складає систему норм, об'єктивно сформовану в митному праві, що регулює суспільні відносини, пов'язані із забезпеченням дотримання спеціальними суб'єктами митних правовідносин у суднобудуванні та уповноваженими посадовими особами митних органів митного законодавства шляхом виконання необхідних формальностей при переміщенні товарів через митний кордон України. Таким чином, надається наукове уявлення про митне оформлення в митному праві.

Адміністративно-правове регулювання митного оформлення складають суспільні відносини, що виникають у процесі митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України для суднобудування [10].

Але, застосування митного режиму тимчасового ввезення при ремонті морських (річкових) суден суперечить статті 103 МКУ, яка встановлює, що тимчасово ввезені товари мають бути вивезені за межі митної території України без будь-яких змін, окрім природного зносу [11].

Отже, проблематика застосування митного режиму тимчасового ввезення до суден закордонного плавання, що перетинають митний кордон України з метою ремонту, потребує внесення суттєвих змін до

національного митного законодавства [5].

Згідно із Законом від 05.10.06 р. № 227-V Україна приєдналась до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (далі – Конвенції Кіото) [12].

Рекомендованим правилом 4 Конвенції передбачено, що у переробці на митній території не повинно бути відмовлено тільки на підставі країни походження товарів, країни відправлення або країни їхнього призначення [13].

У постанови Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 р. № 450 «Про питання, пов'язані із застосуванням митних декларацій», під терміном «ремонт» розуміють операції з усунення недоліків товарів, приведення їх у робочий стан, відновлення їх ресурсу або характеристик, що не призводять до зміни кодів таких товарів згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі УКТЗЕД) [14].

У даному контексті митно-тарифні регулятори використовуються, як інструменти реалізації політики, і особлива їх роль ґрунтується передусім функціональною спрямованістю, а саме:

- вони є універсальним інструментом регулювання міжнародних економічних зв'язків незалежно від конкретної форми взаємовідносин: це може бути міжнародна торгівля товарами чи послугами, спільне підприємництво або міжнародна науково-виробнича кооперація;

- за своєю економічною природою вони більше відповідають ринковій моделі господарювання, ніж паратарифні заходи (адміністративні обмеження зовнішньоекономічної діяльності);

- ефективно виконують функцію захисту економічного суверенітету держави за умов посилення іноземної конкуренції на національному ринку;

- дають можливість оперативно розв'язувати проблеми незбалансованості з певного товаропотоку або з певною країною чи групою країн;

- є підґрунтям створення адекватного механізму регулювання й управління світогосподарськими зв'язками як на національному, так і міждержавному рівнях [4].

5. Результати дослідження

Виходячи з проведених досліджень, можна констатувати про наявність певних неузгодженостей у нормативно-правових актах, які регулюють правовідносини митних органів із зарубіжними і вітчизняними замовниками у суднобудівній галузі. У той же час, існує багато випадків при здійсненні митних процедур, коли митним кодексом не передбачено митне оформлення певних товарів імпортованих для суднобудування і судноремонту у заявленому декларантом митному режимі. За такого пропонується застосовувати спрощені, лібералізовані процедури митного оформлення з використанням програми лояльності.

6. Висновки

На підставі вищенаведеного можна стверджувати та пропонувати наступні заходи:

1. При забезпеченні судноремонту, застосування митного режиму тимчасового ввезення для матеріалів, запасних частин, комплектуючих не передбачено міжнародно-правовими актами у т. ч. Стамбульською конвенцією.

2. Митний режим тимчасового ввезення товарів для ремонту суден вступає в протиріччя з окремими положеннями Митного кодексу України, які його регулюють. За такого пропонується застосувати лібералізацію митних процедур у порівнянні з відповідними Міжнародними звичаями.

3. Враховуючи, що митний режим тимчасового ввезення на митну територію України зазначених вище товарів для судноремонту не протирічить положенням ст. 17 Стамбульської Конвенції та застосовуючи розроблену (існуючу на практиці) програму лояльності у здійсненні підприємством зовнішньоекономічної діяльності, пропонується затвердити його, як галузеву норму, з наступним внесенням змін до Митного кодексу України в частині вибору присвоєння митних режимів.

Література

1. Соломко, А. С. Специфіка розробки та реалізації Державної промислової політики в суднобудуванні [Електронний ресурс] / А. С. Соломко. – Режим доступу: <http://intkonf.org/solomko-as-spetsifika-rozrobki-ta-realizatsiyi-derzhavnoyi-promislovoyi-politiki-v-sudnobuduvanni/>
2. Письменна, К. С. Стан та тенденції розвитку суднобудівної промисловості в Україні [Текст] / К. С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого. – 2010. – № 1. – С. 221–228.
3. Додін, Є. В. Митні операції на морському транспорті [Текст]: навч. посіб. / Є. В. Додін. – О.: Юрид. літ., 2001. – 96 с
4. Гребельник, О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності [Текст] / О. П. Гребельник. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 696 с.
5. Полищук, А. В. Таможенный контроль в морских пунктах пропуска [Текст]: учеб. пособ. / А. В. Полищук, П. В. Пашко, В. В. Ченцов. – О.: Пласке, 2009. – 480 с.
6. Воробйова, А. Фінанси суднобудівних підприємств [Текст]: монографія / І. А. Воробйова, Г. В. Єфімова, Е. Б. Хачатуров та ін.; під ред. В. М. Парсяка. – Миколаїв: НУК, 2012. – 234 с
7. Хачатуров, Е. Б. Особливості митного режиму щодо суден закордонного плавання, які прибувають на митну територію України з метою ремонту [Текст] / Е. Б. Хачатуров, О. О. Зотенко // Митна справа. – 2011. – № 3 (75). – С. 74–79
8. Додін, Є. В. Митні формальності на морському і річковому транспорті [Текст]: навч. пос. / Є. В. Додін. – Львів: ТзОВ «Галицька видавнича спілка», 2012. – 104 с.
9. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс]. – Буковинська бібліотека. – Режим доступу: <http://buklib.net/books/26659/>
10. Митне оформлення при здійсненні зовнішньоекономічної діяльності [Електронний ресурс]. – 2012. – Режим доступу: <http://otherreferats.allbest.ru/custom/d00174801.html>

11. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI [Текст]. – Відомості Верховної Ради України, 2012. – № 44-45. – Ст. 552.

12. Про приєднання України до Протоколу про внесення змін до Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур: Закон України від 05.10.2006 р. № 227-V [Текст]. – Відомості Верховної Ради України, 2006. – № 48. – Ст. 476.

13. Лист ДМСУ від 06.07.2009 р. № 11/5-10.10/6372-EP [Текст]. – Обліковано Миколаївською митницею Вх. № 9194 /01/01 – 06 від 06.07.2009 р.

14. Про питання, пов'язанні із застосуванням митних декларацій: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 450 [Текст]. – Урядовий кур'єр. – 2012. – № 95.

References

1. Solomko, A. S. Spezhifika rozrobki ta realishazii Dergavnoi promislovoi politiki v sydnobuduvanni. Available at: <http://intkonf.org/solomko-as-spetsifika-rozrobki-ta-realizatsiyi-derzhavnoyi-promislovoyi-politiki-v-sudnobuduvanni/>
2. Pismenna, K. S. (2010). Stan ta tendenzhii rosvitky sydnobydivnoi promislovosti v Ukrain. Visnik Nazhionalnoi uridichnoi akademii Ukrain imeni Yroslava Mydrogo, 1, 221–228.
3. Dodin, E. V. (2001). Mitni operatsii na morskomy transporti. Odessa: Urid. lit., 96.
4. Grebelnik, O. P. (2005). Mitne reglyuvanny zovnishnuekonomichnoi diynlosti. Kyiv: Shetr navchlnoi literature, 696.
5. Polishyk, A. V., Pashko, P. V., Chenzov, V. V. (2009). Customs controls in marine check points. Odessa: Plaskе, 480.
6. Vorobuova, I. A., Efimova, G. V., Hachatyrov, E. B. et. al; Parsyk, V. M. (Ed.) (2012). Finansi sydnobydivnih pidpriemstv. Mikolaiv: NUK, 234.
7. Hachatyrov, E. B., Zotenko, O. O. (2011). Osoblivosti mitnjgo regimy shodo syden zakordonogo plavannau, auki pribyvaut na mitny teritoriy Ukraine z metoy remonty. Mitnay sprava, 3 (75), 74–79.
8. Dodin, E. V. (2012). Mitni formalnosti na morskomy i richkovomy transporti. Lviv.: TzOV “Galitska vidavnicha spilka”, 104.
9. The customs regulation of foreign economic activity. Bukovins'ka biblioteka. Available at: <http://buklib.net/books/26659/>
10. Customs clearance during realize in foreign trade activity (2012). Available at: <http://otherreferats.allbest.ru/custom/d00174801.html>
11. Mitnij kodeks Ukrainy vid 13.03.2012 № 4495-VI (2012). [Customs code of Ukraine]. Vidomosti Verhovnoyi Radi Ukrainy, 44-45, 552.
12. Vidomosti Verhovnoi Radi Ukraini [Statement of the Verkhovna Rada] (2006). “On Ukraine's accession to the Protocol of Amendment to the International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures”, Law of Ukraine dated October, 05, 2006 № 227-V, 48, 476.
13. List DMSU dated July 06, 2009 № 11/5-10.10/6372-EP (2009). Oblikovano Mikolaivskoy mitnizhey Vx. dated July 06, 2009 № 9194 /01/01 – 06 vid 06.07.2009 r.
14. Yradovyyu kuryer [Governmental kuryer] (2012). “On issues relating to the application of customs declarations”, Ruling Cabinet of Ministers of Ukraine dated May, 21, 2012, 450, 95.

*Рекомендовано до публікації д-р юрид. наук, професор Додін Є. В.
Дата надходження рукопису 24.10.2015*

Хачатуров Едуард Борисович, старший науковий співробітник, кандидат технічних наук, проректор з науково-педагогічної, адміністративної роботи та розвитку, Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова, пр. Героїв Сталінграду, 9 м. Миколаїв, Україна, 54025
E-mail: eduard.khachaturov@nuos.edu.ua