

ТАМОЖЕННЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК КАК СУБЪЕКТ ТАМОЖЕННОГО ПРАВА

ЖАНТАЕВА Г.Г.,

старший преподаватель кафедры
административного и финансового права КГЮА
ualibrary@mail.ru

Аннотация: *В данной статье рассмотрено правовое положение таможенного перевозчика, перевозчика и экспедитора при осуществлении внешнеэкономической деятельности.*

Annotation: *In this article an attempt has been made to consider the legal position of a customs carrier, a carrier and a freight forwarder and their role in the implementation of the foreign economic position.*

История развития услуг перевозчика или экспедиторских услуг насчитывает тысячелетие и возникла с развитием мировой торговли и транспорта. Развитие этого дела в странах постсоветского пространства Центрально-Азиатского региона тесно связано с формированием новых независимых государств в 90-е годы прошлого века.

Деятельность перевозчика направлена на обеспечение процессов торговли, связанных с организацией и обслуживанием отправки, перемещения и получения груза. Для выполнения этих услуг требуются определенные знания: тарифное образование, международное и страновое законодательство, природно-географические особенности региона транспортировки, транспортной инфраструктуры, имеющихся видов транспорта и центров грузообразования.

Важной особенностью Центрально-азиатского региона является отсутствие выходов к открытому морю. Роль перевозчика постоянно эволюционирует, чтобы удовлетворить спрос рынка, его функции не ограничиваются организацией перемещения груза из одного пункта в другой пункт, для этого требуются широкие знания и навыки, позволяющие с использованием новейших технологий контролировать и управлять цепочками поставок по всему миру.

Принятый Таможенный кодекс от 12 июля 2004 года, №88, регламентировал правовое положение таможенного перевозчика как отечественное юридическое лицо, осуществляющее деятельность в качестве таможенного перевозчика и получившее лицензию на осуществление этого вида деятельности [11]. Деятельность таможенного перевозчика регулировалась таможенным законодательством, имела разрешительный характер и подлежала лицензированию. Лицензия представляла собой разрешение, действующее в течение указанного в нем срока, выдаваемое таможенным органом таможенному перевозчику на совершение таких действий, как ввоз, вывоз или транзит определенного квотами количества товаров, свободное перемещение которых через таможенную границу не допускалось.

В соответствии с Законом Кыргызской Республики от 30 декабря 2011 года № 257, глава 8 Таможенного Кодекса Кыргызской Республики «Таможенный перевозчик» утратила силу.

Но Протокол о таможенных перевозчиках государств-участников Таможенного союза, подписанный Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Кыргызской Республикой, Российской Федерацией и Республикой Таджикистан, в целях реализации

Соглашения о единых условиях транзита через территории государств - участников Таможенного союза от 22 января 1998 года остается в силе.

В то же время, в соответствии с ч. 2 ст. 48 ТК КР, где рассматривается внутренний таможенный транзит говорится о том что, «таможенный транзит осуществляется любым перевозчиком товаров, в том числе таможенным перевозчиком или экспедитором (лицом, действующим по договору транспортной экспедиции в соответствии с гражданским законодательством Кыргызской Республики)» [10].

В традиционном понимании экспедитор – это связующее звено между грузоотправителями, перевозчиками и грузополучателями. Законодательство почти всех стран рассматривает этот особый вид специализированной деятельности, связанной с организацией и выполнением комплекса работ, услуг по подготовке и обеспечению перевозочного процесса, как представительский или посреднический.

В соответствии с гражданским законодательством деятельность перевозчика и экспедитора регулируется главой 32 Гражданского кодекса Кыргызской Республики «Перевозка» и главой №33 «Транспортная экспедиция». Деятельность перевозчика производится на основании договора перевозки [10]. В соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется доставить груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу - получателю, а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

Заключение договора перевозки груза подтверждается составлением транспортной накладной, коносамента или иного товаротранспортного документа. Перевозка, осуществляемая коммерческой организацией - перевозчиком, признается перевозкой транспортом общего пользования, если из закона, иных нормативных правовых актов или выданного этой организации разрешения (лицензии) вытекает, что эта организация обязана осуществлять перевозки грузов, пассажиров и багажа по обращению любого гражданина или юридического лица.

Главная цель деятельности экспедиторской компании заключается в своевременном и качественном удовлетворении потребностей грузоотправителей и грузополучателей в услугах, возникающих при перевозке грузов. Специфический характер таких услуг заключается в том, что производители и потребители товаров, да и сами перевозчики не заинтересованы в выполнении целого комплекса работ, появляющихся на разных стадиях транспортировки, и поручают их лицам и фирмам, обладающим специальными знаниями и навыками.

Правовыми формами осуществления данного вида деятельности являются различные виды договоров о совершении экспедитором в интересах грузовладельца действий юридического и фактического характера. Особенность данных договоров заключается в том, что, как и при любом другом виде посредничества, конечное удовлетворение экономических интересов фактически достигается не в действиях самого экспедитора, а в действиях третьих лиц, например, перевозчика, с которым экспедитор в интересах грузовладельца устанавливает прямые или косвенные договорные связи.

Предмет договора транспортной экспедиции, в отличие от договоров комиссии или поручения, где четко оговорены границы действия агента, может не ограничиваться только заключением экспедитором договора перевозки от своего имени или от имени клиента, а включать в себя комплекс действий по организации перевозки груза в целом, либо выполнение определенного этапа транспортировки. По своим функциональным особенностям транспортно-экспедиторская фирма может осуществлять функции транспортного оператора, таможенного брокера, перевозчика, терминального предприятия.

Одна из областей деятельности, где экспедиторы обязаны проявлять разумную заботливость – это выбор перевозчиков.

По договору транспортной экспедиции экспедитор обязуется за вознаграждение и за счет клиента грузоотправителя или грузополучателя выполнить или организовать выполнение определенных договором услуг, связанных с перевозкой груза.

Договором транспортной экспедиции могут быть предусмотрены обязанности экспедитора организовать перевозку груза транспортом и по маршруту, избранными экспедитором или клиентом, обязанность экспедитора - заключить от имени клиента или от своего имени договор перевозки груза, обеспечить отправку и получение груза, а также другие обязанности, связанные с перевозкой.

Таким образом, в качестве дополнительных услуг договором транспортной экспедиции может быть предусмотрено осуществление таких необходимых для доставки груза операций, как получение требующихся для экспорта или импорта документов, выполнение таможенных и иных формальностей, проверка количества и состояния груза, его погрузка и выгрузка, уплата пошлин, сборов и других расходов, возлагаемых на клиента, хранение груза, его получение в пункте назначения, а также выполнение иных операций и услуг, предусмотренных договором [10]. Данные положения действуют в том случае, если в соответствии с договором обязанности экспедитора исполняются перевозчиком.

Также между организациями различных видов транспорта могут заключаться договоры об организации работы по обеспечению перевозок грузов (узловые соглашения, договоры на централизованный завоз (вывоз) грузов и другие) [10]. Из содержания данной статьи следует, что перевозчики различных видов транспортов, при осуществлении перевозки груза в прямом смешанном сообщении находятся в договорных отношениях между собой. Учитывая, что договор перевозки грузов, в прямом смешанном сообщении является разновидностью договора перевозки, то его следует считать многосторонним договором, в котором участвуют перевозчики различных видов транспорта, при этом действия всех участников договора направлены на достижение единой цели – исполнение договора перевозки.

Отсюда возникает обязательственное правоотношение по перевозке грузов с множественностью лиц – соперевозчиков, каждый из которых, принимая груз от предыдущей транспортной организации, исполняет свою обязанность по перевозке груза на соответствующем отрезке движения груза, возникшую из договора, который был заключен в пункте отправления. При этом положения гражданского законодательства не раскрывают последовательность заключения соперевозчиками договора перевозки прямого смешанного сообщения с начальным перевозчиком, делая отсылку к законодательным актам (Порядок заключения таких договоров определяется транспортными уставами и кодексами, другими законами и иными нормативными правовыми актами).

Гражданское законодательство также не конкретизирует форму, в какой может быть заключен договор перевозки в прямом смешанном сообщении. Положениями гражданского законодательства установлено лишь, что взаимоотношения транспортных организации при перевозке грузов, пассажира и багажа разными видами транспорта по единому транспортному документу, а также порядок организации этих перевозок определяется соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемые в соответствии с законодательными актами о прямых смешанных перевозках. Однако, каким образом достигается единство перевозки, Закон не указывает.

Правовое регулирование международных перевозок является непростым вопросом. Помимо норм национального законодательства, перевозчикам следует обращать внимание на международные конвенции и соглашения, заключенные в сфере этой деятельности. Но и они не всегда решают те или иные организационно-правовые задачи. В таких случаях международным перевозчикам следует учесть инструкции отраслевого ведомства, таможенных и других компетентных органов в области международных перевозок.

Международные конвенции, которые определяют деятельность перевозчиков, к которым относятся:

1. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (Нью-Йорк, 4 июня 1954 года), Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года №94 [1].
2. Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных перевозочных средств для коммерческого использования (Женева, 18 мая 1956 года), Кыргызская Республика присоединилась Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года №94 [2].
3. Конвенция о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.), Кыргызская Республика присоединилась Законом от 22 мая 2004 года №76 [3].
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция Международных Дорожных Перевозок) [4]. Конвенция МДП 1975 года, обслуживаемая ООН и открытая всем государствам – членам ООН, обеспечивает международные перевозки товаров под таможенными печатями и пломбами из страны отправления в страну назначения транзитом через любое необходимое число государств без таможенного досмотра на границах и без обеспечения уплаты таможенных платежей. Льготы, предоставляемые Конвенцией МДП для международного транспорта и торговли, не наносят ущерба таможенному контролю за экспортом, импортом и транзитом товаров. Таможенные пошлины и налоги, в отношении которых существует риск неуплаты, покрываются международной системой гарантий МДП, функционирующей под контролем Исполнительного совета МДП, межправительственного органа, представляющего интересы договаривающихся сторон Конвенции [15, с. 176].

Перевозка должна выполняться в запломбированных транспортных средствах или контейнерах, которые отвечают предписанным Конвенцией техническим требованиям, направленным на устранение злоупотреблений, возможных при прохождении грузами таможенных погранпереходов.

При соблюдении перечисленных условий перевозка может осуществляться без таможенного досмотра в странах следования груза (однако, числом не более четырех) на основании таможенных формальностей, выполненных в стране отправления груза, что подтверждает книжка МДП. Конвенцией предусматривается также освобождение от уплаты ввозных и вывозных пошлин и сборов в странах следования груза.

Выдача книжки МДП осуществляется через национальные ассоциации автоперевозчиков, входящие в состав Международного Союза автотранспорта. При этом национальные ассоциации выдают гарантию на уплату ими пошлин, сборов, издержек и штрафов, которые могут быть потребованы таможенными органами с держателей книжки МДП при нарушении ими таможенных правил.

14 ноября 1975 г. в Женеве была подписана новая Конвенция МДП. Восприняв основные положения Соглашения 1959 г., новая Конвенция содержит большое число усовершенствований, в частности, в форме документа МДП [14, с. 160].

Главная цель таможенных транзитных систем - облегчить в максимально возможной степени международные перевозки грузов под таможенными печатями и пломбами, обеспечить необходимую надежность таможенного контроля и соответствующие гарантии для стран транзита.

Необходимым условием удовлетворительного функционирования такой системы является упрощение соответствующих формальностей, которые должны быть не слишком сложными для перевозчиков и грузовладельцев. В этой связи возникает необходимость должным образом сбалансировать требования таможенных органов, с одной стороны, и интересы перевозчика - с другой. И.И.Мовчан полагает, что международные перевозки в рамках Конвенции представляет уменьшить трудности, с которыми сталкиваются перевозчики, и одновременно дает таможенным органам международную систему контроля, которая приемлема для работы [13, с. 145]. Система МДП приемлема для проведения контрольных и других целей, которые ставят перед собой службы таможен

разных пограничных контрольных пунктов.

Чтобы свести к минимуму задержки с доставкой грузов в ходе перевозки и одновременно предоставить максимальные гарантии для таможенных органов во всех транзитных странах, система МДП предусматривает четыре следующих основных требования:

- 1) Международная гарантия.
- 2) Надежность транспортных средств или контейнеров.
- 3) Книжка МДП.

Кыргызская Республика является активным участником Конвенции МДП.

5. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении)

6. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов.

Конвенция для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок. Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов на воздушном транспорте Кыргызской Республики применительно к авиакомпаниям, зарегистрированным в Кыргызской Республике, международные перевозки регулируются правилами и положениями Варшавской конвенции об унификации некоторых правил, касающихся международных перевозок (от 12 октября 1929 года), Кыргызстан присоединился к конвенции 21 июля 1999 года. Данная конвенция не определяет деятельность таможенного перевозчика, она касается только международных воздушных перевозок, осуществляемых лицом, не являющимся перевозчиком по договору [12, с. 135]. В то же время каждый перевозчик товаров имеет право требовать от отправителя составления и вручения ему документа, именуемого «воздушно-перевозочный документ»; всякий отправитель имеет право требовать от перевозчика принятия этого документа. Воздушно-перевозочный документ составляется отправителем в трех подлинных экземплярах и вручается вместе с товаром.

7. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) была принята 19 мая 1956 в Женеве. Вступила в действие с 2 июля 1961 года. Имеет статус Конвенции ООН. Призвана регулировать отношения, возникающие в процессе перевозки международных торговых грузов автомобильным транспортом. Кыргызская Республика присоединилась к конвенции 2 апреля 1998 года.

Помимо международных конвенций Кыргызской Республикой заключены соглашения с отдельными государствами и содружествами в сфере международного автомобильного сообщения, например, Соглашение о взаимодействии государств - участников Содружества Независимых Государств в области международных автомобильных перевозок (заключено в Ялте 18.09.2003), соглашения между Правительством Кыргызской Республики и руководством других стран о международном автомобильном сообщении.

Таким образом, подписанными данными документами установлены основополагающие условия и требования, обязательные для выполнения отечественными и иностранными перевозчиками.

Обоснован вывод, что деятельность таможенных посредников регулируется частными и публичными нормами права и непосредственно реализуется заключением предпринимательских договоров, характеризующихся как публичные, двухсторонние, возмездные, взаимообязывающие. Таможенные посредники обязаны вести учет таких договоров и систематически представлять обобщенную информацию об этих договорах в таможенные органы. Достоверность представляемой информации может способствовать организации контроля таможенными органами деятельности конкретного таможенного посредника либо стать основанием его юридической ответственности. Вместе с тем, до

настоящего времени не установлена форма представления отчетности, что отрицательно влияет на обеспечение прав таможенных посредников.

Анализ прав и обязанностей таможенных посредников показывает существенный перекоп в пользу последних. Особенно ярко выделяются статутные обязанности таможенных посредников, связанные с финансовым обеспечением последними своей деятельности перед таможенными органами и страхованием риска своей ответственности перед представляемыми лицами. Предъявление жестких статутных требований к разрешению деятельности таможенными посредниками никак им не компенсируется. Предлагается распространить специальные упрощенные таможенные процедуры на таможенных посредников, независимо от срока участия последних во внешнеэкономической деятельности.

Создание рынка таможенных услуг, в частности, предоставление услуг таможенного перевозчика, обусловлено потребностями рынка и внешнеторгового оборота. Использование услуг таможенного перевозчика является одной из основных мер (помимо таможенного сопровождения или комплекса организационно-технических мероприятий по надлежащему оборудованию транспортных средств), предпринимаемые в целях соблюдения законодательства при перевозке грузов под таможенным контролем, т.е. в сфере внешнеэкономической деятельности в широком смысле. Допуск профессиональных участников, не имеющих по сути прямого отношения к перемещаемым товарам через таможенную границу Кыргызской Республики, в сферу таможенного дела позволило бы в значительной мере ускорить процесс прохождения таможенных формальностей, вследствие чего свести к минимуму расходы участников внешнеэкономической деятельности. Кроме того, при осуществлении услуг такими хозяйствующими субъектами существенно снижается риск нарушения установленных таможенным и административным законодательством предписаний и, следовательно, привлечение лиц к ответственности, предусмотренной таможенным законодательством об административной ответственности, а также другими законами о внешнеэкономической деятельности.

Выводы направлены на осознание изменений, произошедших в таможенной сфере Кыргызской Республики, что позволяет применить сформулированные в исследовании предложения и рекомендации в правотворческой деятельности, направленной на совершенствование действующего законодательства в правоприменительной практике.

ЛИТЕРАТУРА:

1. Таможенная конвенция о временном ввозе частных дорожных перевозочных средств (Нью-Йорк, 4 июня 1954 года), Кыргызская Республика присоединилась к Конвенции Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года №94// ИПС ТОКТОМ.
2. Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных перевозочных средств для коммерческого использования (Женева, 18 мая 1956 года), Кыргызская Республика присоединилась Законом Кыргызской Республики от 19 декабря 1997 года №94 // ИПС ТОКТОМ.
3. Конвенция о международных смешанных перевозках грузов (Женева, 24 мая 1980 г.), Кыргызская Республика присоединилась Законом от 22 мая 2004 года №76// ИПС ТОКТОМ.
4. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция Международных Дорожных Перевозок) // ИПС ТОКТОМ.
5. Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС (Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении) // ИПС ТОКТОМ.
6. Конвенция ООН о международных смешанных перевозках грузов от 12 октября 1929 г. Кыргызстан присоединился к конвенции 21 июля 1999 г.// ИПС ТОКТОМ.

7. Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ). Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ) была принята 19 мая 1956 г. в Женеве.
8. Таможенная конвенция о карнете А.Т.А. для временного ввоза товаров (Конвенция А.Т.А.- Стамбул 26 июня 1990 года) // ИПС ТОКТОМ.
9. Решение об Основах таможенного законодательства государств- участников Содружества Независимых Государств (г. Алматы от 10 февраля 1995 года) // ИПС ТОКТОМ.
10. Гражданский кодекс Кыргызской Республики от 5 декабря 1997 года// ИПС ТОКТОМ.
11. Таможенный кодекс Кыргызской Республики от 12 июля 2004 г №87// ИПС ТОКТОМ.
12. Каламкарян Р.А., Международное право в вопросах и ответах: учебное пособие. -М.: Эксмо, 2009.
13. Мовчан И. И. Таможенные вопросы в деятельности российских предприятий. -М., 2002.
14. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. -М., 1981.
15. Сандровский К.К. Международное таможенное право: Учебник. –Киев, 2000.