

От сложного к простому в поиске декларанта воздушного судна

Сергей Васильевич ХАЛИПОВ,
кандидат юридических наук, доцент,
Всероссийская академия внешней торговли
(119285, Москва, Воробьевское шоссе, 6А),
кафедра публичного права - заведующий,
E-mail: SHalipov@vavt.ru

УДК 347.73 : 339.543
ББК 67.402 : 65.428
Х-172
DOI: 10.24411/2072-8042-2021-1-20-28

Аннотация

Статья посвящена проблемам определения декларантов иностранных воздушных судов бизнес-авиации, временно ввозимых в Евразийский экономический союз. В материале исследуются статусы лиц, имеющих отношение к перемещаемым через таможенную границу Союза самолетам. Проводится связь между декларантом товара и плательщиком таможенных пошлин, налогов. Отмечаются правовые основания для признания лиц, несущих солидарную обязанность по уплате таможенных платежей. Рассматриваются формы документов, используемых при совершении таможенных операций прибытия и декларирования воздушных судов. Анализируются положения международных договоров в области гражданской авиации, Таможенного кодекса Евразийского экономического союза, решений Евразийской экономической комиссии и актов законодательства Российской Федерации.

Ключевые слова: иностранные воздушные суда бизнес-авиации, декларант, таможенная декларация, эксплуатант воздушного судна, перевозчик, плательщики таможенных пошлин, налогов, транспортное средство международной перевозки, таможенная граница, таможенная территория Евразийского экономического союза, временный ввоз, временный допуск, Таможенный кодекс Евразийского экономического союза.

From Difficult to Simple in Search of Aircraft Declarant

Sergey Vasilyevich KHALIPOV,
Candidate of Juridical Sciences, Associate Professor, Russian Foreign Trade Academy (6A Vorobyovskoe shosse, 119285, Moscow), Department of public law - the Head, E-mail: SHalipov@vavt.ru

Abstract

The article is devoted to the issues in determining declarants of aircrafts of business aviation temporarily imported into the Eurasian Economic Union. The article examines the status of persons associated with the aircraft transported across the customs border of the Union. A link between the declarant and the payer of customs duties and taxes is made. Legal grounds for the recognition of persons jointly liable for customs duties and taxes are noted. The documents used in import customs clearance and declaration processing are considered. The article analyzes the

provisions of international agreements in civil aviation, the Customs Code of the Eurasian Economic Union, decisions of the Eurasian Economic Commission and legislative acts of the Russian Federation.

Keywords: foreign aircrafts of business aviation, declarant, customs declaration, operator of the aircraft, carrier, payers of customs duties and taxes, vehicle for international transportation, customs border, customs territory of the Eurasian Economic Union, temporary admission, Customs Code of the Eurasian Economic Union.

Таможенное регулирование временного ввоза в Евразийский экономический союз (далее – ЕАЭС, Союз) воздушных судов достаточно понятно. Исходя из целей такого ввоза воздушное судно может быть заявлено таможенному органу как транспортное средство международной перевозки либо как товар, помещаемый под таможенную процедуру, например, временного ввоза (допуска). Некоторые сложности правоприменения обусловлены сроками временного ввоза, уплатой периодических сумм таможенных пошлин, налогов, обеспечением уплаты платежей и особенностями использования на таможенной территории, временно ввезенных самолетов.

Для временного ввоза в ЕАЭС иностранных воздушных судов бизнес-авиации (далее – воздушные суда) ситуация в основном прояснилась в решении Евразийской экономической комиссии (далее – ЕАЭС) от 20.12.2017 № 109 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры временного ввоза (допуска)»¹ и в постановлении Правительства Российской Федерации (далее – РФ) от 05.06.2019 № 718 «Об освобождении от предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении отдельной категории гражданских пассажирских самолетов, временно ввозимых на территорию Российской Федерации».

В зависимости от технических характеристик воздушных судов, их таможенной классификации и цели временного ввоза возможны следующие правовые режимы таможенного декларирования (согласно Таможенному кодексу ЕАЭС, далее – ТК ЕАЭС).

1. Временный ввоз воздушного судна в качестве товара с помещением под таможенную процедуру временного ввоза (допуска):

- с уплатой ввозной таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость в размере 3%² за каждый полный (или неполный) календарный месяц временного ввоза;
- без уплаты таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость (с обеспечением уплаты или без таковой – см. выше постановление Правительства РФ).



2. Временный ввоз воздушного судна в качестве транспортного средства международной перевозки.

Нюансы таможенного декларирования с применением соответствующих форм таможенных документов (заявления, транспортных документов или декларации на товары) подробно изложены в памятке Федеральной таможенной службы на ее официальном сайте.³ Недостает еще одного – указаний на конкретное лицо, которое может выступать декларантом воздушного судна и на возможных представителях декларанта, уполномоченных от его имени на подачу таможенному органу декларации или иного документа, заменяющего таможенную декларацию.

Теоретически в этом нет необходимости, поскольку согласно абз. 4 подп. 2 п. 1 ст. 83 ТК ЕАЭС при заявлении таможенной процедуры временного ввоза (допуска) декларантом товаров (в частности воздушного судна) является иностранное лицо, имеющее право владения и пользования товаром, перемещаемым через таможенную границу ЕАЭС не в рамках сделки между иностранным лицом и лицом государства-члена ЕАЭС. В ранее действовавшем Таможенном кодексе Таможенного союза⁴ была более лаконичная норма: «декларантом может быть иностранное лицо, имеющее право распоряжаться товарами не в рамках сделки, одной из сторон которой выступает лицо государства – члена Таможенного союза» (абз. 5 п. 2 ст. 186).

Потребность в уточнении лиц, имеющих право и/или обязанных выступать декларантами воздушных судов вызвана отсутствием единообразной практики (часто называемой таможенным правоприменением). Дело в том, что со статусом декларанта связана еще одна обязанность участника таможенных правоотношений – выступать плательщиком таможенных платежей (ст. 50 ТК ЕАЭС). В случаях выявления после выпуска воздушного судна на таможенной территории ЕАЭС неуплаченных сумм таможенных платежей и начислении пеней, образовавшихся, например, в результате недостоверного декларирования плательщик уведомляется о задолженности и сроках ее погашения. То есть, статьи ТК ЕАЭС – 83 «Декларант» и 50 «Плательщики таможенных пошлин, налогов» применяются в реверсивном порядке: декларирует воздушное судно декларант, а уведомление о задолженности направляют плательщику как декларанту товара. Однако в действительности указанная закономерность соблюдается не всегда, например, в случаях проведения таможенными органами таможенного контроля после выпуска товаров в форме проверки таможенных, иных документов и (или) сведений. Так, при обнаружении факта недостоверного декларирования воздушного судна (заявлении недостоверного кода по ТН ВЭД ЕАЭС)⁵ декларантом воздушного судна признается его капитан (командир экипажа), а плательщиком таможенных платежей компания – владелец или компания – эксплуатант либо кто-то из них признается лицом, несущими солидарную обязанность с плательщиком по уплате таможенных пошлин, налогов и пеней.

С практической точки зрения такой подход вполне понятен. Капитан, как член экипажа воздушного судна, часто является нанятым работником компании эксплуатанта воздушного судна и рассматривать его плательщиком таможенных платежей бесперспективно. Обязанность погашения задолженности в десятки миллионов рублей физическим лицом заведомо неисполнима. И хотя основания для того, чтобы можно было признавать декларантом капитана воздушного судна отсутствуют, некоторая опора у таможенных органов имеется, но не правовая. В письме Федеральной таможенной службы от 07.04.2014 № 01-11/15881 «Об оформлении воздушных судов (бизнес-авиации)»⁶ указывалось, что согласно статье 186 Таможенного кодекса Таможенного союза капитан воздушного судна может выступать декларантом. Примечательно, что положения действовавшего кодекса никак не согласуются с таким утверждением. На основании пункта 2 ст. 186 иностранное физическое лицо могло выступать декларантом товаров только в нескольких случаях:

- при перемещении товаров для личного пользования;
- при использовании таможенных льгот (главы дипломатических представительств, дипломатический персонал и др. лица);
- при наличии права распоряжения товаром не в рамках внешнеэкономической сделки, стороной которой выступает лицо государства – члена Таможенного союза.

Как видно ни один из перечисленных вариантов не подходит для иностранного гражданина, являющегося капитаном воздушного судна.

Действующая редакция статьи 83 ТК ЕАЭС вполне определенно называет декларантом иностранное лицо, имеющее право владения и пользования товаром, не в рамках внешнеэкономической сделки с участием лица государства-члена ЕАЭС. Может быть, особенное понимание права владения и пользования воздушным судном приводит к выводу о возможности признания капитана декларантом? Но тогда, по какой причине этот декларант уже не является плательщиком таможенных платежей? Или совсем абсурдное предположение о наличии трех возможных декларантов: владелец воздушного судна, его эксплуатант и капитан. Таможенному органу остается только выбрать платежеспособных лиц и назначить их плательщиками, а точнее одного плательщика и одно солидарное с ним лицо (для надежности взыскания задолженности).

Более убедительным представляется иное рассуждение. Когда одно иностранное лицо (организация) – владелец (собственник) воздушного судна, арендует последнее в пользование на определенный срок другой иностранной организации, то такое лицо (арендатор) будет выступать эксплуатантом данного воздушного судна.⁷ Именно эксплуатант приобретает юридические права на владение и пользование воздушным судном.⁸ Соответственно, при временном ввозе на территорию ЕАЭС (в РФ) воздушного судна декларантом будет выступать лицо, имеющее права владения и пользования перемещаемым через таможенную границу самолетом, то есть эксплуатант. Арендодатель, оставаясь собственником воздушного судна и



передав его эксплуатанту, уже не имеет возможности пользоваться самолетом. В свою очередь эксплуатант, как компания, использующая воздушное судно реализует свое право с помощью летного экипажа, командиром которого выступает капитан. Капитан (командир) воздушного судна не является его пользователем по договору аренды, но несет ответственность за управление данным воздушным судном и его техническую эксплуатацию, согласно международным договорам в области гражданской авиации⁹ и своим должностным обязанностям.

При совершении таможенных операций по прибытию воздушного судна в ЕАЭС и помещению его под таможенную процедуру капитан подает необходимые документы, указывая и представляя, таким образом эксплуатанта, как декларанта воздушного судна. Например, используемые вместо отдельной формы таможенной декларации на товар транспортные документы и заявление, подписываются командиром Воздушного судна. Согласно п. 9 раздела II Инструкции о порядке использования транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации на товары¹⁰, заполняемое при помещении товаров под таможенные процедуры заявление подписывается лицом, его составившим. То есть не обязательно непосредственно декларантом, учитывая то обстоятельство, что декларанта-организацию всегда представляют конкретные должностные лица. В нашем случае таким лицом выступает капитан (командир) воздушного судна, как пилот, ответственный за его управление и техническую эксплуатацию. То же самое встречаем и в форме Генеральной декларации¹¹, реквизитный состав которой включает сведения об эксплуатанте воздушного судна и подпись командира воздушного судна в качестве лица, уполномоченного на подачу Генеральной декларации.¹² При необходимости и заинтересованности эксплуатанта в надлежащем совершении таможенных операций по оформлению воздушного судна возможно обращение к услугам таможенного представителя. В таком случае вышеупомянутые документы будут подписываться и представляться таможенному органу таможенным представителем, как уполномоченным агентом эксплуатанта.¹³

Еще проще и понятнее определить декларанта, в случае таможенного оформления (совершения таможенных операций) временно ввозимого воздушного судна в соответствии с главой 38 ТК ЕАЭС, то есть в качестве транспортного средства международной перевозки. На основании абзаца 1 пункта 2 ст. 278 ТК ЕАЭС декларантом транспортных средств международной перевозки выступает перевозчик. ТК ЕАЭС рассматривает перевозчика как лицо, осуществляющее перевозку (транспортировку) товаров и (или) пассажиров через таможенную границу Союза и (или) перевозку (транспортировку) товаров, находящихся под таможенным контролем, по таможенной территории Союза (подпункт 26 пункта 1 ст. 2 ТК ЕАЭС). Странное ощущение от приведенного определения. Формально кодексом вводится отдельное понятие, но его дефиниция понимания не прибавляет. Кто конкретно подразумевался под лицом, осуществляющим перевозку (транспортировку) товаров и (или) пассажиров воздушным транспортом? В виду отсутствия ясности

остается воспользоваться рекомендацией пункта 6 ст. 2 ТК ЕАЭС – понятия гражданского законодательства и других отраслей законодательства, используемые в настоящем Кодексе, применяются в каждом из государств-членов в том значении, в котором они используются в соответствующих отраслях законодательства государства-члена, если иное не установлено настоящим Кодексом. На основании пункта 1 ст. 100 Воздушного кодекса Российской Федерации перевозчиком является эксплуатант, осуществляющий воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов или почты. Таким образом вновь возвращаемся к лицу (организации), использующему воздушное судно на условиях аренды и к надлежащему декларанту, которым является организация – эксплуатант воздушного судна.

Два рассмотренных примера совершения таможенных операций прибытия и декларирования воздушного судна: а) как товара, помещаемого под таможенную процедуру временного ввоза (допуска) и б) как транспортного средства международной перевозки, временно ввозимого без помещения под таможенную процедуру и без уплаты таможенных платежей во многом схожи. Перемещение воздушного судна через таможенную границу ЕАЭС не изменяет обстоятельств его прибытия в Российскую Федерацию, а именно – использование в качестве транспортного средства. Выбор соответствующего правового режима обусловлен только требованиями частичной уплаты таможенных пошлин, налогов и невозможностью совершения внутренних перевозок (полетов) без такой уплаты для транспортного средства международной перевозки. В остальном, то же транспортное средство (воздушное судно), те же правовые основания использования воздушного судна (не в рамках внешнеэкономической сделки с участием лица государства-члена ЕАЭС), тот же пользователь (эксплуатант), тот же исполнитель (капитан воздушного судна) и тот же вывод относительно декларанта воздушного судна.

Обращаясь к возможности применения института солидарной обязанности в случае неуплаты таможенных платежей и пеней по причине недостоверного декларирования воздушного судна следует отталкиваться от первого абзаца пункта 10 статьи 56 ТК ЕАЭС. При незаконном перемещении товаров через таможенную границу Союза с недостоверным таможенным декларированием обязанность уплаты необходимых сумм возникает только у лица, выступавшего в качестве декларанта воздушного судна. Варианты взыскания таможенных платежей и пеней в порядке солидарной обязанности с иных лиц (например, с собственника воздушного судна) исключены. Если воздушное судно декларировал капитан и эксплуатант не заключал договора с таможенным представителем, тогда кроме декларанта (эксплуатанта воздушного судна) ни на кого другого нельзя распространить обязанность по уплате таможенных пошлин, налогов и пени. При наличии договора между компанией-эксплуатантом воздушного судна и организацией-таможенным представителем, последний может нести солидарную обязанность по уплате таможенных платежей и пеней, на основании пункта 4 статьи 405 ТК ЕАЭС.



Как видно, ничего сложного и запутанного в рассмотренной ситуации нет, но тогда по какой причине принимаются неправомерные решения, в которых стороны наделяются несвойственными им таможенно-правовыми статусами? Внешне выглядит как необоснованное отождествление лица, фактически подающего таможенную декларацию (иной, заменяющий декларацию документ) и лица, имеющего право выступать декларантом. На этом безобидность казуса заканчивается и начинается уведомление плательщика таможенных платежей, с одной лишь привязкой к процедурным нормам ТК ЕАЭС и Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (например, указание на правовые основания направления уведомлений об образовавшейся задолженности, на документ расчета таможенных платежей). При этом материально-правовые основания считать плательщиком лицо, которому направляется уведомление о погашении задолженности отсутствуют. Нет им места и в структуре (реквизитах) таможенных документов, направляемых таможенным органом лицу, назначенному плательщиком таможенных платежей.

Несложно поправить ситуацию и внести ясность в понимание того, кто должен рассматриваться декларантом воздушного судна, временно прибывающего в Российскую Федерацию. Такое официальное разъяснение вполне отвечает сразу ряду принципов деятельности таможенных органов, изложенных в пунктах 5 – 7 части 1 статьи 254 Федерального закона от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», а именно, профессионализма и компетентности должностных лиц таможенных органов, ясности, предсказуемости действий, понятности требований таможенных органов при проведении таможенного контроля и совершении таможенных операций, единообразия правоприменительной практики.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. В редакции от 23.11.2020 г.;
2. От общей суммы указанных таможенных платежей, подлежащей уплате при выпуске данного воздушного судна для внутреннего потребления (в свободное обращение) на таможенной территории ЕАЭС, иными словами в случае полной «таможенной очистки»;
3. https://customs.gov.ru/storage/document/document_image/2020-02/20/7_1.png (дата обращения: 15.01.2021);
4. Таможенный кодекс Таможенного союза // приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17;
5. ТН ВЭД ЕАЭС – товарная номенклатура внешнеэкономической деятельности Евразийского экономического союза;
6. Таможенные ведомости (официальное издание Федеральной таможенной службы). 2014, № 7;

7. Эксплуатант воздушного судна – лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области (гл. I А. «Определение терминов» Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации);

8. Например, пункт 3 статьи 61 Воздушного кодекса Российской Федерации определяет эксплуатанта как гражданина или юридическое лицо, имеющих воздушное судно на праве собственности, на условиях аренды или на ином законном основании, использующих указанное воздушное судно для полетов и имеющих сертификат (свидетельство) эксплуатанта;

9. Командир воздушного судна – пилот, ответственный за управление воздушным судном и его безопасность в течение полетного времени (гл. I А. «Определение терминов» Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации);

10. Утверждена решением Комиссии таможенного союза от 20.05.2010 г. № 263 «О порядке использования транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации на товары»;

11. Предоставляется в соответствии с абзацем 2 подпункта 3 пункта 1 ст. 89 ТК ЕАЭС;

12. Приложение № 9 к Конвенции о международной гражданской авиации, Добавление 1. Генеральная декларация;

13. Уполномоченный агент – представляющее эксплуатанта воздушного судна лицо, которое уполномочено непосредственно им или от его имени выступать при выполнении формальностей, связанных с прибытием, отправлением и оформлением воздушного судна данного эксплуатанта, экипажа, пассажиров, грузов, почты, багажа и бортприпасов, и которое включает, когда это допускается национальным законодательством, третью сторону, уполномоченную обрабатывать грузы на воздушном судне (гл. I А. «Определение терминов» Приложения 9 к Конвенции о международной гражданской авиации)

БИБЛИОГРАФИЯ:

1. Приложение 9 к Конвенции о международной гражданской авиации. Упрощение формальностей. Пятнадцатое издание, ИКАО, октябрь 2017 г. 114 с.;

2. Таможенный кодекс Таможенного союза // приложение к Договору о Таможенном кодексе Таможенного союза, принятому Решением Межгосударственного Совета ЕврАзЭС на уровне глав государств от 27.11.2009 № 17 // Собрание законодательства РФ, 13.12.2010, № 50, ст. 6615;

3. Договор о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза от 11.04.2017. Режим доступа: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413569/itia_12042017 (дата обращения: 15.01.2021);

4. Решение Комиссии таможенного союза от 20.05.2010 г. № 263 «О порядке использования транспортных (перевозочных), коммерческих и (или) иных документов в качестве декларации на товары» // Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 15.01.2021);

5. Решение Евразийской экономической комиссии (далее – ЕАЭС) от 20.12.2017 № 109 «О некоторых вопросах применения таможенной процедуры временного ввоза (допуска)» // Режим доступа: <http://www.eaeunion.org/> (дата обращения: 15.01.2021);

6. Воздушный кодекс Российской Федерации // Собрание законодательства РФ. 1997. № 12, ст. 1383;



7. Федеральный закон от 03.08.2018 № 289-ФЗ «О таможенном регулировании в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 06.08.2018, № 32 (часть I), ст. 5082;

8. Постановление Правительства Российской Федерации от 05.06.2019 № 718 «Об освобождении от предоставления обеспечения исполнения обязанности по уплате таможенных пошлин, налогов в отношении отдельной категории гражданских пассажирских самолетов, временно ввозимых на территорию Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 10.06.2019, № 23, ст. 2968;

9. Письмо Федеральной таможенной службы от 07.04.2014 № 01-11/15881 «Об оформлении воздушных судов (бизнес-авиации)» // Таможенные ведомости (официальное издание Федеральной таможенной службы). 2014, № 7

BIBLIOGRAPHY:

1. Prilozhenie 9 k Konventsii o mezhdunarodnoi grazhdanskoj aviatsii. Uproshchenie formal'nosti. Pyatnadsatoe izdanie, IKAO, oktyabr' 2017 g. 114 s.;

2. Tamozhennyi kodeks Tamozhennogo soyuza // prilozhenie k Dogovoru o Tamozhennom kodekse Tamozhennogo soyuza, prinyatomu Resheniem Mezhgosudarstvennogo Soveta EvrAzES na urovne glav gosudarstv ot 27.11.2009 № 17 // Sobranie zakonodatel'stva RF, 13.12.2010, № 50, st. 6615;

3. Dogovor o Tamozhennom kodekse Evraziiskogo ekonomicheskogo soyuza ot 11.04.2017. Rezhim dostupa: https://docs.eaeunion.org/docs/ru-ru/01413569/itia_12042017 (data obrashcheniya: 15.01.2021);

4. Reshenie Komissii tamozhennogo soyuza ot 20.05.2010 g. № 263 «O poryadke ispol'zovaniya transportnykh (perevozhnykh), kommercheskikh i (ili) inykh dokumentov v kachestve deklaratsii na tovary» // Rezhim dostupa: <http://www.eaeunion.org/> (data obrashcheniya: 15.01.2021);

5. Reshenie Evraziiskoi ekonomicheskoi komissii (dalee – EAES) ot 20.12.2017 № 109 «O nekotorykh voprosakh primeneniya tamozhennoi protsedury vremennogo vvoza (dopuska)» // Rezhim dostupa: <http://www.eaeunion.org/> (data obrashcheniya: 15.01.2021);

6. Vozdushnyi kodeks Rossiiskoi Federatsii // Sobranie zakonodatel'stva RF. 1997. № 12, st. 1383;

7. Federal'nyi zakon ot 03.08.2018 № 289-FZ «O tamozhennom regulirovanii v Rossiiskoi Federatsii i o vnesenii izmenenii v ot del'nye zakonodatel'nye akty Rossiiskoi Federatsii» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 06.08.2018, № 32 (chast' I), st. 5082;

8. Postanovlenie Pravitel'stva Rossiiskoi Federatsii ot 05.06.2019 № 718 «Ob osvobozhdenii ot predostavleniya obespecheniya ispolneniya obyazannosti po uplate tamozhennykh poshlin, nalogov v otnoshenii ot del'noi kategorii grazhdanskikh passazhirskikh samoletov, vremennovo vvozimykh na territoriyu Rossiiskoi Federatsii» // Sobranie zakonodatel'stva RF, 10.06.2019, № 23, st. 2968;

9. Pis'mo Federal'noi tamozhennoi sluzhby ot 07.04.2014 № 01-11/15881 «Ob oformlenii vozduzhnykh sudov (biznes-aviatsii)» // Tamozhennye vedomosti (ofitsial'noe izdanie Federal'noi tamozhennoi sluzhby). 2014, № 7

