

3. Association Implementation Report on Ukraine. Joint Staff Working Document. European Commission. Brussels, 12.12.2019. SWD (2019) 433 final. P. 13. URL: https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/swd_2019_433_f1_joint_staff_working_paper_en_v4_p1_1056243.pdf
4. Острікова Т. Європейські інструменти добрі, але для їх доброї роботи потрібна сильна митна служба. 2019. URL: <https://samopomich.ua/ostrikova-yevropejski-instrumenty-dobri-ale-dlya-yih-dobroyi-roboty-potribna-silna-mytna-sluzhba/>
5. Про внесення змін до Митного кодексу України щодо деяких питань функціонування авторизованих економічних операторів: Закон України від 2 жовтня 2019 р. № 141-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 49. Ст. 328.
6. Деякі питання функціонування авторизованих економічних операторів: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 липня 2020 № 665. *Офіційний вісник України*. 2020. № 63. Ст. 2044.
7. Стан проведення оцінки відповідності та кількість зареєстрованих заяв підприємств про надання авторизації авторизованого економічного оператора. Державна Митна Служба України. URL: <https://customs.gov.ua/deiaki-pitannia-funktsionuvannia-avtorizovanikh-ekonomichnikh-operatoriv>
8. Протокол про внесення змін до Маракеської угоди про заснування Світової організації торгівлі. Угода про спрощення процедур торгівлі. *Офіційний вісник України*. 2015. № 94. Ст. 3197.

Ключові слова: АЕО, гармонізація, спрощення, митні процедури, сприяння торгівлі, Україна.

Ключевые слова: АЭО, гармонизация, упрощения, таможенные процедуры, содействие торговле, Украина.

Key words: AEO, harmonization, simplifications, customs procedures, trade facilitation, Ukraine.

ФЕДОТОВ ОЛЕКСІЙ ПАВЛОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор кафедри морського та митного права,
доктор юридичних наук, професор*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ МИТНОГО БРОКЕРА ЗА ВЧИНЕННЯ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ПРОВАДЖЕННЯМ МИТНОЇ БРОКЕРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Відповідно до Митного кодексу України (далі – МКУ), митний брокер – це підприємство, що надає послуги з декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України [ч. 1 ст. 416; 1]. Тобто, це будь-яка юридична особа, або громадянин-підприємець, які надають послуги з митного оформлення вантажних відправлень, як експортних, імпорتنих, так

й транзитних, а також надають консультації з питань зовнішньоекономічної діяльності та законодавства України з питань митної справи.

Правовий статус митного брокера, регулюється МКУ [гл. 59; 1], надання дозволу на провадження митної брокерської діяльності та контролю за нею, регламентується наказом Міністерства фінансів України [2], а технологічні картки адміністративних послуг з надання, переоформлення, зупинення та анулювання дозволу на провадження митної брокерської діяльності, затверджені наказом Державної митної служби України [3].

Приведемо положення статей МКУ, які регулюють питання відповідальності митного брокера: за вчинення правопорушень, пов'язаних з провадженням митної брокерської діяльності, *митний брокер несе відповідальність, встановлену цим Кодексом та іншими законами України* [ч. 3 ст. 416; 1]; *особа, уповноважена на декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення від імені декларанта, має такі самі обов'язки, права і несе таку саму відповідальність, що й декларант* [ч. 5 ст. 266; 1].

Вищенаведені положення ч. 3 ст. 416 та ч. 5 ст. 266 МКУ є такими, що суперечать один одному. І на підставі цих суперечливих правових норм МКУ, митний орган формує свою подальшу поведінку у взаємовідносинах з митним брокером.

Так, ч. 3 ст. 416 МКУ вказує, що митний брокер несе, так би мовити, загальну відповідальність, яка встановлена МКУ. Що, це за відповідальність?! Ну, наприклад, якщо митний брокер при митному оформленні товарів з використанням митної декларації, невірно визначить кваліфікаційний код товару згідно з Української класифікації зовнішньоекономічної діяльності (далі – УКТ ЗЕД), при цьому в графі 44 митної декларації були вказані та у подальшому прикріплені документи з технічними характеристиками товару (державні стандарти, технічні умови, креслення зразків тощо), виходячи з яких, митний брокер однозначно мав був, вірно визначити код товару згідно з УКТ ЗЕД, але він допустив помилку та вказав цілком невірний кваліфікаційний код товару згідно з УКТ ЗЕД. Декларування та подальше митне оформлення товарів, потребує бездоганної підготовки товаросупроводжувальної документації. Наслідками недбалого складання та заповнення товаросупроводжувальної документації можуть стати затримання чи простояє товарів та/або штрафні санкції, що визначені МКУ. Тобто, виходячи з вищенаведеного, посадова особа митного органу перевіряючи цю митну декларацію, дивлячись документи, які вказані в графі 44 митної декларації, зазвичай може притягнути брокера до адміністративної відповідальності у зв'язку з порушенням ним митних правил (ч. 1 ст. 472 «Недекларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення» МКУ), так як усі інформаційні відомості та документи, що необхідні для митного оформлення товару у митного брокера були у наявності для того, щоб кваліфікаційний код товару згідно з УКТ ЗЕД визначити цілком вірно. Як раз, цей випадок й стосується ч. 3 ст. 416 МКУ. Тобто, митний брокер, як представник декларанта своїми

діями в інтересах особи, яку він представляє, скоїв адміністративне правопорушення, яке визначено МКУ, та за яке передбачена адміністративна відповідальність [4].

Однак, якщо мова йде про те, що митному брокеру, як представнику декларанта нараховуються штрафні санкції, що застосовуються за порушення податкового законодавства України за митними деклараціями, поданими митному органу України з порушенням строків подання митної декларації [ст. 120.1; 4] або митному брокеру, нараховуються штрафні санкції, визначені Податковим кодексом України за самостійно визначення митним органом України сум податкових та/або інших зобов'язань, контроль за сплатою якого покладено на митні органи України, зменшення митним брокером бюджетного відшкодування або виявлення фактів використання митним брокером податкових пільг не за цільовим призначенням [ст. 123.1; 4], отже в цих визначеннях конкретних випадках, митний брокер буде нести відповідальність, що передбачена іншим законодавством України, що цілком відмінне від законодавства України з питань митної справи. От чому, у ч. 3 ст. 416 МКУ жодної конкретики не наводиться, а тільки ставиться наголос на тому, що митний брокер зобов'язаний нести ту юридичну відповідальність, яка в цілому передбачена законодавством України з питань митної справи. При цьому ч. 5 ст. 266 МКУ, в контексті нашої проблематики, говорить зовсім інше, – митний брокер, який є особою уповноваженою на декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення від імені декларанта, тобто від імені експортера або імпортера несе таку саму відповідальність, що й декларант [ч. 5 ст. 266; 1]. Декларант, це так би кажучи клієнт та замовник (імпортер, експортер, перевізник, підприємство, яке здійснює операції з давальницькою сировиною тощо) брокера. Проте ч. 5 ст. 266 МКУ говорить нам, що митний брокер несе таку саму відповідальність, як його клієнт та замовник. Тобто, такі самі права, обов'язки та таку саму відповідальність, тобто, іншими словами ч. 5 ст. 266 Митного кодексу України, вказує нам на то, що митний брокер в принципі своєму, відповідає за товар, так само, як імпортер, експортер, перевізник тощо. За своєю суттю, це цілком суперечить ч. 3 ст. 416 МКУ, оскільки, ми розуміємо, що брокер несе відповідальність за товар, тільки тоді, коли його відповідальність встановлена МКУ. Тобто, ми явно бачимо суперечність між ч. 3 ст. 416 та між ч. 5 ст. 266 МКУ. На практиці, це відбувається в наступний спосіб, посадова особа митного органу в тих випадках, коли вона хоче наголосити на тому, що митний брокер винен в порушенні митних правил, то тоді, посадова особа митного органу застосовує положення ч. 5 ст. 266 МКУ, а в тих випадках, коли вини митного брокера не вбачається, то цілком вірно притягають до адміністративної відповідальності декларанта, а не брокера, тому, що ч. 3 ст. 416 МКУ, говорить саме про це. Тобто, кажучи іншими словами, ч. 5 ст. 266 та ч. 3 ст. 416 МКУ, вносять певну невизначеність у роботу митних брокерів. На жаль, іноді, на практиці, посадові особи митних органів люблять чинити моральний тиск на митних брокерів. Що, ось, мовляв, є ч. 5 ст. 266 МКУ відповідно до якої,

виникає реальна можливість залучити до відповідальності митного брокера, а не тільки імпортера, експортера, перевізника тощо, інтереси яких він представляє. З логіки посадових осіб митних органів слідує, що імпортер, експортер, перевізник тощо надає митному брокеру недостовірні інформаційні відомості, документи, а митний брокер в подальшому, подає ці недостовірні документи і заявляє недостовірні відомості щодо товарів митному органу. Звичайно, це все, тільки моральний тиск з боку посадових осіб митних органів. Треба пам'ятати, що в МКУ, є чітко закріплене право адміністративного оскарження будь-яких дій, бездіяльності та рішень посадових осіб митних органів в інституціональному порядку, а так само, є право на захист в судовому порядку та інші права, які передбачені Конституцією України, у тому числі, має бути чітке розуміння того за які саме порушення митних правил, та які санкції за такі порушення, посадові особи митних органів можуть застосовувати, і в яких випадках. У МКУ, наявний розділ VIII, який присвячено порушенням митних правил, де виписані види порушень законодавства України з питань митної справи, де вказано, за що і коли застосовуються ті чи інші адміністративні санкції. При цьому за змістом деяких статей МКУ у розділі про порушення митних правил, ми чітко для себе розуміємо, що це за порушення митних правил, хто буде нести адміністративну відповідальність, – імпортер, експортер, перевізник тощо, а не митний брокер! Тому треба пам'ятати, що, дійсно, так, ч. 5 ст. 266 МКУ, існує в правовому полі, цю ч. 5 ст. 266 МКУ й так, теоретично, можливо застосовувати до митного брокера. Але по факту, якщо митний брокер не винен в порушенні митних правил, то жодна судова інстанція своїм рішенням не змусить митного брокера понести адміністративні санкції там, де вони ніяк не узгоджуються з конкретним випадком порушення законодавства України з питань митної справи.

Як на сьогодні, митні органи України достатньо, так би мовити, коректно діють у вищевказаному питанні. Випадки, коли протоколи про порушення митних правил складаються на митного брокера замість імпортера, експортера, підприємства, яке здійснює операції з давальницькою сировиною, перевізника – поодинокі, тобто, носять одиничні випадки.

Список використаної літератури:

1. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI // Урядовий кур'єр. – 2012. – № 86. – С. 9–26.
2. Про діяльність митних брокерів: наказ Міністерства фінансів України від 04.08.2015 р. № 693 // Офіційний вісник України від 18.09.2015. – 2015 р., № 72, стор. 230, стаття 2394, код акту 78448/2015.
3. Про затвердження технологічних карток адміністративних послуг: наказ Державної митної служби України від 29.01.2021 р. № 63.
4. Fedotov O. Issues of the liability of customs brokers under the Ukraine customs legislation / Oleksii Fedotov // CC&RM Journal for Practitioners in Europe. – Issue 5, October / November 2020. – [Електронний ресурс]. –

URL: <https://www.customsclearance.net/en/articles/issues-of-the-liability-of-customs-brokers-under-the-ukrainian-customs-legislation#>.

5. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2756-VI // Офіційний вісник України від 10.12.2010. – 2010 р., № 92, том 1, стор. 9, ст. 3248, код акту 53775/2010.

Ключові слова: митний брокер, відповідальність, декларант, митний орган.

Ключевые слова: таможенный брокер, ответственность, декларант, таможенный орган.

Key words: customs broker, responsibility, the declarant, customs authorities.

АВЕРОЧКІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
професор кафедри морського та митного права, доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник, доцент*

ГЕНЕЗА ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ РЕЖИМУ СУДНОПЛАВНИХ РІЧОК

Наприкінці 2020 року нарешті побачив світ довгоочікуваний Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [1]. У Розділі II «Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту» передбачені основні напрями державної політики у цій галузі (залучення інвестицій та забезпечення їх захисту, адаптація законодавчих та нормативно-правових актів до асвіс ЄС тощо) та визначені суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їх повноваження (Кабінету Міністрів України, Міністерства інфраструктури, Морської адміністрації, Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, Національної поліції України, місцевих державних адміністрацій). У цілому, сучасні принципи побудови державного управління (або ширше – публічного адміністрування) судноплавними ріками (як внутрішньодержавними, так й міжнародними) мають вагоме історичне підґрунтя.

Державне управління ріками у Римській імперії було досить розвинутим і полягало в установленні імператорами плати за користування ними або в обов'язку виконання замовлень на перевезення воєнних та інших казенних вантажів. Безпосереднє здійснення державної влади щодо рік покладалося на преторів і префектів, а корпоративної – на річкові громадські об'єднання (колегії) судноплавців. Вільно користуватися ріками мали право поряд із громадянами держави також іноземці, за якими таке право резервувалося відповідними договорами [2, с. 31, 35–40, 42]. За рахунок стягуваної плати на ріках зводилися берегові торговельні пункти, здійснювалися охоронні заходи, очищувалися