



### Список использованной литературы:

1. Рішення Європейського суду з прав людини від 29.06.2006 р. у справі «Волошок проти України» // Офіційний вісник України. – 2006. – № 43. – Ст. 2935.

2. Кетц Х. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права / К. Цвайгерт, Х. Кетц : в 2 т. – М. : Международ. отношения, 1998. – Т. 2. – С. 491–492.

3. Рішення Європейського суду з прав людини від 15.10.2009 р. у справі «Юрій Миколайович Іванов проти України» // Офіційний вісник України. – 2010. – № 13. – Ст. 651.

4. Рішення Європейського суду з прав людини від 22.02.2005 р. у справі «Новоселецький проти України» // Офіційний вісник України. – 2005. – № 31. – Т. 2. – Ст. 1917.

5. Рішення Європейського суду з прав людини від у справі «Шинкаренко проти України» // Офіційний вісник України. – 2007. – № 78. – Ст. 2930.

6. Рішення Європейського суду з прав людини від 25.10.2007 р. у справі «Яковенко проти України» // Офіційний вісник України. – 2009. – № 35. – Ст. 1219.

7. Рішення Європейського суду з прав людини від 06.09.2007 р. у справі «Шамрай проти України» // Офіційний вісник України. – 2008. – № 3. – Ст. 99.

8. Рішення Європейського суду з прав людини від 28.05.1985 р. у справі «Абдулазіз, Кабалес і Балкандалі проти Сполученого Королівства» // Практика Європейського суду з прав людини. Рішення. Коментарі. – 2004. – № 3; Інформаційно-правова система «Законодавство» [Електронний ресурс].

9. Рішення Європейського суду з прав людини від 06.09.2007 р. у справі «Кучерук проти України» // Офіційний вісник України. – 2012. – № 81. – Ст. 3299.

10. Рішення Європейського суду з прав людини від 26.07.2012 р. у справі «Харук та інші проти України» // Офіційний вісник України. – 2012. – № 75. – Ст. 3061.

11. Комюніке Секретаря Європейського суду з прав людини стосовно рішення від 14.02.2008 р. у справі «Харді-Віонне проти Швейцарії» // Юридичний вісник України. – 2008. – № 22. – С. 12; CASE OF BURDOV v. RUSSIA (No. 2) [Електронний ресурс]. – Режим доступа : <http://hudoc.echr.coe.int/sites/eng/pages/search.aspx?i=001-90671>.

## МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ. ТАМОЖЕННЫЕ ВОПРОСЫ

Марина РАСКАЛЕЙ,

кандидат юридических наук, доцент кафедры международного права Национального университета государственной налоговой службы Украины

### Summary

The content and relations between the concepts of the customs and state territory where analyzed in the article by the means of disclosure the concept of state sovereignty in the air space in general as well as taking into account specifics of international air transportations. Concept and procedures of some customs formalities during international air transportation where revealed based on the analysis of legal literature and legislative acts. The necessity of this issue further study justified that will provide stable development in aviation industry as well as national economic security.

**Key words:** state territory, international air transportations, sovereignty, customs border, customs territory.

### Аннотация

С помощью раскрытия понятия государственного суверенитета в воздушном пространстве в статье рассматривается содержание и соотношение понятий таможенной и государственной границы, таможенной и государственной территории как в целом, так и с учётом специфики международных воздушных перевозок. Кроме того, на основе анализа юридической литературы и нормативных актов автором сделана попытка раскрыть содержание понятия и дать характеристику порядка осуществления некоторых таможенных формальностей при международных воздушных перевозках. В статье также обосновывается необходимость дальнейшего изучения указанного вопроса с целью обеспечения стабильного развития как авиационной отрасли, так и экономической безопасности государства.

**Ключевые слова:** государственная территория, международные воздушные перевозки, суверенитет, таможенная граница, таможенная территория.

**Постановка проблемы.** В условиях глобализации и либерализации международных экономических отношений для дальнейшего развития государствам необходимо сотрудничать. Именно международное сотрудничество, являясь одним из принципов международного права, который проявляется практически во всех сферах человеческой деятельности, остаётся наиболее важным способом реализации государствами своих национальных интересов. Международные воздушные перевозки как грузовые, так и пассажирские, выходя за границы одного государства, требуют урегулирования не только на национальном, но и на международном уровне. И одним из наиболее важных вопросов такого урегулирования является пересечение как государственной, так и таможенной границы.

**Актуальность темы исследования** обусловлена тем, что Украина, будучи географически достаточно большим государством, распоряжается значительным воздушным пространством, которое используется как для национальных, так и для между-

народных перевозок. Такие международные перевозки предусматривают пересечение не только государственных границ, но и границ таможенных. Несмотря на то, что решение таможенных вопросов при международных воздушных перевозках имеет важное значение для дальнейшего экономического развития государства, данная тематика не достаточно раскрыта в научной литературе.

**Состояние исследования.** Вопросам международного воздушного права уделялось достаточно много внимания, как например, в работах А.А. Баталова, В.Д. Бордунова, А.Н. Брылова, Б.П. Елисеева, В.С. Грязнова, Ю.Н. Малеева, В.И. Рыжего, Р.В. Сакача, В.М. Тихонова и других. Отдельным вопросам международного таможенного права посвятили свои работы К.Г. Борисов, Н.Э. Буваева, И.И. Дюмулен, Е.И. Сидоров и другие. Вместе с тем вопросы таможенного регулирования при международных воздушных перевозках оставались нераскрытыми.

**Целью и задачей статьи** является исследование специфики урегулиро-



вания таможенных вопросов при международных воздушных перевозках на основе анализа содержания понятий государственной и таможенной границы и территории. Новизна работы заключается в том, чтобы выявить как позитивные, так и негативные стороны таможенного регулирования международных воздушных перевозок, которые отражаются на дальнейшем развитии не только авиатранспортной отрасли Украины, но и в целом на экономическом развитии государства.

**Изложение основного материала.** На сегодняшний день в мире насчитывается приблизительно 230 независимых государств и управляемых несuverенных территорий [1]. 24 августа 1991 года Украина приобрела статус независимого государства. С этого момента экономическое развитие государства было направлено на экономическую интеграцию с развитыми странами Европы. Украина, уже по своему географическому положению является составной частью Европы, а с 2004 года – непосредственным соседом Европейского Союза (ЕС). Кроме того, имея территорию 603,7 тыс. кв. км, Украина граничит с Польшей, Словакией, Венгрией, Румынией, Турцией, Россией, Республикой Беларусь, Молдовой, Болгарией и Грузией [2]. Такое положение касательно географического размещения обусловлено политическими и экономическими событиями истории Украины начиная с конца XIX ст. и является причиной, по которой международные авиационные перевозки преобладают над внутренними.

Таким образом, на сегодня Украине необходимы дальнейшие разработки и внедрение ряда задач направленных на стабилизацию экономического дисбаланса в государстве. Экономическое положение государства напрямую влияет на дальнейшее развитие транспортной системы. Практически все наиболее крупные авиакомпании мира до сегодняшнего времени осуществляют перевозки, как на внутренних, так и на международных авиалиниях. При этом магистральные авиакомпании в большинстве случаев выполняют трансатлантические, транстихоокеанские, трансконтинентальные и другие международные перевозки. Характерным признаком таких международных

перевозок является пересечение государственной и таможенной границы как одного, так и нескольких государств.

Проанализировав всю историю развития воздушного права, можно утверждать, что возникновение необходимости в регулировании деятельности в воздушном пространстве связано именно с пересечением границ при помощи первых, самых простых, но уже летательных аппаратов. Именно в связи с появлением воздушных судов, которые в состоянии выполнять полёт более чем над одним государством и возникает необходимость в их международно-правовом регулировании, а также в определении режима самого воздушного пространства. Таким образом вопросы суверенитета государства над воздушным пространством требуют определения сущности самого понятия «воздушное пространство», правовой природы полётов, перевозок, а также создания правовых норм, которые бы регулировали подобные полёты. Только в международном воздушном пространстве существует свобода воздуха, которая выражается в свободе полёта для любых воздушных судов. Что касается воздушного пространства, которое простирается над территорией государства, то в нём осуществляется только свобода воздуха в рамках суверенитета данного государства та согласно ему. Таким образом, право государства устанавливать режим своего воздушного пространства входит в содержание принципа национального суверенитета. Следует отметить, что государство обладает суверенитетом, который распространяется не только на его сухопутную и водную территорию, но также и на воздушное пространство. Суверенитет над воздушным пространством реализуется путём определения условий, с помощью которых разрешается пользоваться данным пространством, а уже воздушное право регламентирует определение этих условий.

Одной из наиболее распространённых точек зрения является та, которая гласит, что каждое государство обязано сохранять за собой полный и исключительный суверенитет на своё воздушное пространство [3]. В то же время некоторые учёные, например В.И. Рыжий, считают, что этой про-

блемы на сегодня не существует. Она была актуальной в 1940-х годах, но не сегодня, когда этот вопрос закреплён в положениях Чикагской конвенции 1944 года (ст. 1), а также воздушными кодексами государств [4]. Безусловно, принцип суверенитета в воздушном пространстве рассматривается практически всеми учёными как отраслевой принцип международного воздушного права. «Нет смысла пересматривать это аксиоматическое положение, вряд ли государства дадут согласие на обсуждение какой-либо поправки к этому принципу» - достаточно уверенно высказывает свою точку зрения М. Милде [5]. Но существует и другое мнение, тоже не менее обоснованное, которое говорит о том, что в условиях глобализации и либерализации воздушного пространства было бы неуместным оставлять этот вопрос вне зоны внимания, как учёных, так и практиков.

На сегодняшний день происходит повышение интеграционных тенденций, которые сопровождаются постепенной передачей суверенных прав государства, в разных сферах общественной жизни включая как таможенную, так и воздушную, сообществу (наиболее ярким примером является ЕС), но в то же время при распаде федеративных или унитарных государств на суверенные государства, вопросы национального суверенитета встают очень остро, поскольку их решение влияет на дальнейшее развитие государства как в области таможенного регулирования, осуществления международной деятельности по использованию воздушного пространства, экономического развития и т. д.

Кроме вопросов суверенитета воздушного пространства, то есть его разграничения по государственной границе, довольно актуальным является вопрос, связанный с таможенной границей и таможенной территорией.

Для начала необходимо определиться с самими понятиями. Что же такое таможенная территория? Под таможенной территорией, согласно глоссарию таможенных терминов Всемирной таможенной организации, понимается пространство, на котором в полном объёме действует таможенное законодательство данной страны. В свою очередь, таможенный кодекс



Украины в статье 9 даёт такое определение таможенной территории, согласно которому, территория Украины, занятая сушей, территориальное море, внутренние воды и воздушное пространство, а также территории свободных таможенных зон, искусственные острова, установки и сооружения, которые находятся в исключительной (морской) экономической зоне Украины, на которые распространяется исключительная юрисдикция Украины, составляют таможенную территорию Украины [6]. Таким образом, установление пределов действия таможенного законодательства в пространстве имеет важное юридическое и практическое значение и предполагает определение территории, где действует таможенное законодательство, то есть определение таможенной территории.

В свою очередь государственная территория, являясь неотъемлемым признаком государственности, и основой существования таможенной территории, не всегда с ней совпадает, а может выходить за пределы государственной территории. В таком случае более оправданным и точным будет определение, данное Н.Э. Буваевой, согласно которому, под таможенной территорией понимается пространство, пересечение границ которого является основанием для осуществления таможенных формальностей и в пределах которого осуществляется свободное движение лиц, товаров и транспортных средств.

Для точного определения территории как таможенной, так и государственной, необходимо знать где проходят её границы. Так же как и таможенная территория в большинстве случаев совпадает с территорией государства, таможенная граница большей частью совпадает с границей государственной. При этом если под государственной границей понимают линию и проходящую по этой линии вертикальную поверхность, определяющие пределы государственной территории (суши, вод, недр и воздушного пространства), т.е. пространственный предел действия суверенитета государства [7], то понятие таможенной границы несколько шире. Безусловно, «таможенной границе» присущи все те же составляющие, что и понятию государственная граница. Однако к

таможенным границам часто относятся также и пределы искусственных островов, установок и сооружений в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе соответствующего государства, а также периметры особых экономических зон, где действует льготный режим предпринимательской деятельности и применяется таможенная процедура «свободная зона», о чём говорится и в статье 10 Таможенного кодекса Украины [6]. Таким образом, таможенная граница, являясь фактически экономической границей, включающей границу торговую, валютную, налоговую и т. д., обычно совпадает с государственной границей, но может как отходить вглубь страны (свободные таможенные зоны), так и выходить за её пределы (таможенный союз). Следовательно, таможенная граница является границей, отделяющей таможенную территорию от окружающих территорий и морей. Все товары и транспортные средства, перемещаемые лицами через таможенную границу, пропускаются через нее только при условии выполнения всех требований таможенного законодательства.

Особенностью таможенной границы является то, что она, в отличие от границы государственной, которая невозможна без процессов делимитации и демаркации, выступает понятием более абстрактным, хотя и привязывается к государственной границе. Таможенная граница – фактически это есть граница экономическая, за ней уже действуют правила национального хозяйства, за ней открывается национальный (внутренний рынок) каждого государства [8, с. 126].

В отличие от государственной границы, которая подлежит четкой демаркации, таможенная граница может уходить в глубь страны. При этом перемещение товаров через таможенную границу означает совершение действие по ввозу на таможенную территорию и вывозу товаров с таможенной территории товаров и транспортных средств с совершением всех таможенных формальностей.

Выделяют внутреннюю и внешнюю таможенные границы. При этом внешняя таможенная граница разделяет таможенные территории смежных государств и, как правило,

совпадает с государственной границей что закрепляется непосредственно в таможенном законодательстве и международных соглашениях. На всем протяжении внешней таможенной границы действует специальный административно-правовой режим, устанавливаемый законодательством о государственной границе, а ее охрана осуществляется таможенными органами совместно с пограничными органами. А внутренние таможенные границы проходят в глубине таможенной территории и возникают в связи с использованием отдельных таможенных режимов (свободного склада, свободной таможенной зоны). По правовому статусу они равны: территория свободной зоны рассматривается как пограничная, въезд на которую осуществляется строго по пропускам через специальные контрольно-пропускные пункты. В частности, перемещение через внутреннюю таможенную границу багажа и предметов ручной клади осуществляется по таможенным правилам, применяемым к лицам, следующим через государственную границу, и при вывозе товаров сверх установленных норм взимается таможенная пошлина. Именно эта граница и вызывает интерес при международных воздушных перевозках, поскольку аэропорты, являясь пунктами отправки как пассажиров, так и груза, как правило, находятся в середине страны. При этом заслуживает внимания тот факт, что при международной авиационной перевозке таможенный контроль не может осуществляться непосредственно при фактическом пересечении границы, это обусловлено спецификой воздушного транспорта.

Таким образом, пересечение таможенной границы переносится как бы внутрь самой страны, где при этом соблюдаются все формальности. Внутренняя таможенная граница, так же как и внешняя, состоит из ряда таможенных контрольно-пропускных пунктов, в которых осуществляется таможенное оформление и таможенный контроль, соблюдение необходимых таможенных формальностей

Согласно Таможенному кодексу Украины, при международных воздушных перевозках для осуществления таможенного контроля командир воздушного судна обязан предоста-



вить ряд документов, после проверки которых ему будет дано разрешение на погрузку (выгрузку) товаров. К ним относятся:

- стандартный документ перевозчика (генеральная декларация);

- документы, которые содержат ведомости о товарах, которые перевозят на борту (грузовые ведомости, авиационные грузовые накладные);

- документ, который содержит сведения о припасах и их количестве (бортовые припасы). Как о тех, которые были загружены на борт судна, так и тех, которые были выгружены;

- транспортные (перевозные) документы;

- коммерческие документы (при их наличии);

- при наличии почтовых отправлений – документ, который сопровождает такие международные почтовые отправления;

- информацию о знаках национальной принадлежности и регистрационные знаки судна, номер рейса, маршрут полёта, пункт вылета и пункт прибытия судна;

- информацию о названии предприятия, которое эксплуатирует судно, и количество членов экипажа;

- список пассажиров, их количество, фамилии и инициалы, пунктов посадки и высадки; информацию о багаже (пассажирская ведомость);

- наименование товаров, номера грузовых накладных, количество мест по каждой накладной, пунктов загрузки и выгрузки товаров;

- информацию о наличии на борту судна товаров, ввоз которых на таможенную территорию Украины запрещён или ограничен, включая валютные ценности, находящиеся у членов экипажа, лекарства, в состав которых входят наркотические, сильнодействующие средства, психотропные и ядовитые вещества;

- информацию о наличии на борту судна опасных товаров, оружия, боеприпасов.

При международных воздушных перевозках иногда случаются обстоятельства, при которых воздушное судно вынуждено совершить посадку вне зоны международного аэропорта. В таком случае командир, принимая меры обеспечения безопасности груза, в течение суток обязан сообщить са-

мому ближайшему международному аэропорту о месте вынужденной посадки, который в свою очередь обязан обеспечить прохождение воздушным судном таможенных формальностей.

В случае, когда осуществляется транзитная международная авиаперевозка, то товары таких пассажиров (кроме запрещённых для транзитной перевозки) могут беспрепятственно перемещаться по территории зоны таможенного контроля международного аэропорта без взимания таможенных пошлин.

Как можно заметить, прохождение таможенных формальностей при международных воздушных перевозках имеет специфические черты, обусловленные спецификой самого воздушного транспорта. Авиакомпания, расширяя свою деятельность, зачастую вынуждены отказываться от международных перевозок из-за нехватки свободных окон в международных аэропортах, в то время как внутренние аэропорты, в которых отсутствуют зоны таможенного контроля, зачастую являются убыточными из-за нехватки спроса. В данной статье сделана попытка показать лишь небольшую часть таможенного аспекта международных воздушных перевозок, но, учитывая дальнейшее развитие авиатранспортной деятельности, в том числе и международных перевозок, необходимо уделить больше внимания их таможенному оформлению как залого дальнейшего экономического развития государства.

#### Список использованной литературы:

1. Суверенные государства // Географическая энциклопедия. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc\\_geo/270/](http://dic.academic.ru/dic.nsf/enc_geo/270/).

2. Страны и народы : науч.-попул. геогр.-этногр изд. : в 20 т. / [редкол. Ю. П. Аверкинева и др.]. – М. : Мысль, 1978–1984. – Т. : Советский Союз. Республика Прибалтики. Белоруссия. Украина. Молдавия. – 1984. – 349 с.

3. Дурденевский В. Н. Международное право : учеб. пособие / В. Н. Дурденевский, С. Б. Крылов ; Отв. ред.: Коровин Е. А. – М., : 1946. – 155 с.

4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 грудня 1944 р.

(Чикаго) : Doc ICAO 7300 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.

5. Milde M. The Chicago Convention – are major amendments necessary or desirable 50 years later? / M. Milde // 1994 Annals of Air and Space Law. – Vol XIX-I. – P. 416. 13ICAO Doc. 9644. AT Conf74.

6. Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI // Офіційний вісник України. – 2012. – № 32. – Ст. 1175.

7. Про державний кордон України : Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 2. – Ст. 5.

8. Буваева, Н. Э. Международное таможенное право : учебник для магистров / Н. Э. Буваева ; под общ. ред. А. В. Зубача. – М. : Юрайт, 2013. – 376 с.