

УДК 338.242.2

**ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ  
ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ  
ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ****Скородумова А.А., Куроптев Н.Б.***Санкт-Петербургский имени В.Б. Бобкова филиал  
Российской таможенной академии***FOREIGN EXPERIENCE IN ORGANIZING CONTROL DURING THE  
TRANSPORTATION OF CARGO BY AIR TRANSPORT****Skorodumova A.A., Kuroptev N.B.***St. Petersburg named after V.B. Bobkov branch of the Russian Customs Academy.***Аннотация**

В статье рассмотрен современный зарубежный опыт организации государственного, в том числе таможенного, контроля при перемещении товаров воздушным транспортом. Представленный авторами подход базируется на рекомендациях Международной организации гражданской авиации и Всемирной таможенной организации. Представленные в статье рекомендации направлены на сокращение временных и финансовых издержек участников внешнеэкономической деятельности.

**Ключевые слова:** таможенные операции, государственный контроль в пунктах пропуска, международная цепь поставок товаров, перемещение грузов воздушным транспортом, таможенный контроль.

Одним из способов транспортировки грузов при осуществлении внешнеэкономической деятельности является их перевозка от пункта их отправления до определенного пункта назначения. Создание современных международных транспортных авиакоридоров является одним из основных условий интеграции авиаперевозок в современную международную транспортную систему [2]. Авиаперевозки – самый быстрый способ доставки грузов, но, в то же время, самый дорогой.

Большинство стран при проведении контроля, в том числе таможенного, при осуществлении грузоперевозок воздушным транспортом использует рекомендации Международной организации гражданской авиации (ИКАО), учрежденной Организацией Объединенных Наций и играющей ведущую роль в укреплении безопасности грузовых авиаперевозок. ИКАО признает, что тесное сотрудничество с другими заинтересованными сторонами будет иметь ключевое значение для достижения результатов.

**Abstract**

The article considers modern foreign experience in organizing state, including customs, control during the movement of goods by air. The approach presented by the authors is based on the recommendations of the International Civil Aviation Organization and the World Customs Organization. The recommendations presented in the article are aimed at reducing the time and financial costs of participants in foreign economic activity.

**Keywords:** customs operations, state control at checkpoints, international supply chain of goods, movement of goods by air, customs control.

Только благодаря постоянному взаимодействию со Всемирной таможенной организацией (ВТамО) и другими международными органами, государствами и представителями отрасли можно обеспечить высокие стандарты безопасности и надежности во всей глобальной авиационной сети.

ИКАО и ее государства-члены разработали Стандарты для поддержки реализации безопасной цепочки поставок с использованием режимов зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей, которые могут применять средства контроля безопасности, включая досмотр на начальном этапе цепочки поставок грузовых авиаперевозок. Они гарантируют, что груз, перевозимый коммерческими воздушными судами, защищен от несанкционированного вмешательства с момента применения досмотра или других форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих его применение до вылета воздушного судна. Внедрение безопасной цепочки поставок снижает нагрузку

на эксплуатантов воздушных судов, облегчая обработку защищенного груза по прибытии в аэропорт.

Зарегистрированный агент – это экспедитор или любая другая организация (например, оператор наземного обслуживания), которая ведет дела с эксплуатантом воздушного судна и обеспечивает контроль безопасности, который требуется для груза соответствующим контролирующим органом. После утверждения в качестве зарегистрированного агента организация может проводить контроль безопасности грузов, включая досмотр товаров.

Эксплуатант воздушного судна может получить груз в присутствии зарегистрированного агента, который отвечает за статус безопасности отправок. Кандидаты на получение статуса зарегистрированного агента должны соответствовать определенным требованиям, установленным соответствующим органом. Зарегистрированный агент должен разработать и поддерживать программу безопасности, в которой описаны все меры безопасности, применяемые на территории и во время всех операций для обеспечения сохранности груза и сохранения его целостности до доставки следующему лицу. Такие меры должны включать:

- контроль доступа в охраняемые зоны;
- мониторинг помещений;
- защиту и наблюдение за грузом от несанкционированного доступа;
- процессы скрининга;
- проведение техники безопасности для всего персонала, имеющего доступ в помещение;
- мониторинг субподрядчиков.

Однако, зарегистрированный агент может обеспечивать только поверхностный досмотр, а есть некоторые типы грузов, для тщательного досмотра которых требуется много времени и применение специальных технических средств таможенного контроля. В этих случаях применение режима известного грузоотправителя дает возможность проведения эффективного контроля безопасности на этапе производства/сборки/упаковки.

Организация может выступать в качестве известного грузоотправителя, когда она отправляет груз за свой счет и когда ее процедуры соответствуют общим правилам и стандартам безопасности, достаточным для обеспечения перевозки груза на коммерческих самолетах. После того, как из-

вестный грузоотправитель сообщит о статусе безопасности груза, груз может быть доставлен зарегистрированному агенту или непосредственно эксплуатанту воздушного судна, который затем берет на себя ответственность за его сохранность до момента его погрузки на воздушное судно.

Чтобы получить статус известного грузоотправителя, производитель должен продемонстрировать соблюдение требуемой программы безопасности, в соответствии с которой будет осуществляться его деятельность.

В целях авиационной безопасности досмотром является применение технических или иных средств, предназначенных для выявления и (или) обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других опасных устройств, предметов или веществ, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства. ИКАО признает ряд вариантов досмотра, включая ручной досмотр, рентгеновское излучение и обнаружение следов взрывчатых веществ.

Субъект, обеспечивающий безопасность груза, должен обеспечить проведение досмотра с использованием соответствующих средств или методов с учетом характера груза, поскольку не все средства или методы подходят для всех грузов. Кроме того, некоторые грузы могут быть отнесены к категории «высокого риска», например, на основании «срабатывания» системы управления рисками, и в этих обстоятельствах они должны подвергаться дополнительному досмотру или другим мерам безопасности.

На протяжении всей цепочки поставок, в том числе в пунктах перевалки, крайне важно обмениваться информацией о состоянии безопасности груза, чтобы гарантировать, что все, что необходимо защитить или повторно защитить, будет должным образом идентифицировано и проверено.

Для обеспечения такой передачи информации организация, обеспечивающая безопасность груза, должна выпустить Декларацию о безопасности груза, в которой указывается статус безопасности груза и отображается другая важная информация о безопасности. Такая декларация передается каждой стороне, участвующей позже в безопасной цепочке поставок, чтобы они могли применить соответствующие меры безопасности к грузу и защитить его от несанкционированного доступа.

Электронная версия Декларации о безопасности груза дополняет растущую автоматизацию процессов грузовых авиаперевозок и позволяет операторам обмениваться и хранить информацию о безопасности в электронном виде.

При приемке груза зарегистрированный агент или эксплуатант воздушного судна автоматически обращается к Декларации, чтобы определить способ обработки, подготовки, хранения и, при необходимости, досмотра груза. Декларацию следует выдавать только после применения соответствующих мер безопасности. Если статус безопасности не указан или декларация безопасности груза не выдана, следует считать, что никакие меры безопасности ранее не применялись. Декларацию о безопасности груза следует заполнять на каждом этапе безопасной цепи поставок, чтобы указать, что другой уполномоченный орган, действующий в рамках этой же цепи поставок, берет на себя ответственность за статус безопасности груза.

Только организации, аккредитованные государством в качестве зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей или эксплуатантов воздушных судов, имеют право выдавать или заполнять такую декларацию, и их уникальный идентификационный номер должен быть записан для указания их ответственности и административной аккредитации. Декларация о безопасности груза может быть передана как в печатном виде, так и в электронном формате.

Рамочные стандарты безопасности ВТамО – это таможенный инструмент, охватывающий использование всех видов транспорта, для обеспечения безопасности и облегчения перемещения товаров по международным цепям поставок. Рамочная основа имеет как национальное, так и международное значение и состоит из отдельных стандартов, согласно которым:

– партнерские отношения должны быть установлены между таможенными администрациями, между таможенными администрациями и частным сектором, а также между таможенными администрациями и авиационными властями и другими государственными учреждениями на границах;

– гармонизированная предварительная электронная информация и/или предварительная загрузка требований к предварительной информации о грузе для проведения оценки рисков с целью устранения угроз безопасности;

– выездной досмотр грузов и/или транспортных средств повышенного риска;

– использование современного неинтрузивного досмотрового оборудования;

– введение Уполномоченного экономического оператора, институт которого позволяет применять к объектам, удовлетворяющим заранее установленным стандартам безопасности, упрощение применения таможенных процедур;

– взаимное признание между таможенными администрациями разных стран национальных уполномоченных экономических операторов и результатов таможенного контроля.

Традиционно таможенная служба отвечала за реализацию широкого спектра государственной политики, охватывающей такие разнообразные области, как сбор доходов, соблюдение и упрощение процедур торговли, предотвращение ввоза и вывоза запрещенных веществ, защита культурного наследия и обеспечение соблюдения законов об интеллектуальной собственности. Эта широта ответственности отражает тот факт, что таможенным органам уже давно поручено администрирование вопросов, в таких областях как здравоохранение, сельское хозяйство, окружающая среда, торговая статистика и, в некоторых случаях, миграция.

Таможня имеет право досматривать грузы и транспортные средства, ввозимые, проходящие транзитом или вывозимые из государства. В некоторых случаях она может даже отказать во въезде, транзите или выезде.

Несмотря на то, что эти полномочия обширны, требуется целостный подход для оптимизации защиты международной торговой цепи поставок при одновременном обеспечении постоянного упрощения процедур торговли. Именно поэтому таможенные органы разработали соглашения о сотрудничестве с другими государственными учреждениями в так называемой скоординированной среде пограничного контроля.

Все, что ввозится или вывозится с таможенной территории, подлежит таможенному контролю. Осуществление таможенного контроля в рамках международных перевозок осуществляется в международных аэропортах [1]. В интегрированной цепи таможенного контроля целостность груза должна быть обеспечена с момента, когда товары покидают место происхождения, до

их прибытия в конечный пункт назначения [3, 4].

Обычно это начинается с предварительной электронной передачи предписанной информации экспортером или его агентом. Эта информация должна быть предоставлена таможене до погрузки товаров на транспортное средство (или в контейнер), используемое для их экспорта.

Дополнительная первоначальная передача может потребоваться от эксплуатанта воздушного судна на согласованном более позднем этапе. В целях безопасности таможенные органы обычно ограничивают свои требования к информации теми данными, которые имеются в обычной документации эксплуатантов воздушных судов, и основан-

ными на требованиях, изложенных в Приложении II к Рамочным стандартам SAFE ВТамО.

Аналогичным образом существует предварительная электронная передача предписанной информации эксплуатантом воздушного судна или его агентом таможенной службе при въезде, за которой следует дополнительная передача импортером на согласованном более позднем этапе.

Таким образом, с нашей точки зрения, одним из основных направлений совершенствования организации различных видов контроля при осуществлении международных грузоперевозок воздушным транспортом является разработка единых рекомендаций Международной организацией гражданской авиации и Всемирной таможенной организацией.

### Список литературы

1. Вобликова В.С., Кузьмичева И.Г. Особенности проведения таможенного контроля в отношении товаров, перемещаемых через таможенную границу евразийского экономического союза воздушным транспортом // Проблемы и перспективы развития России: молодежный взгляд в будущее. Сборник научных статей 4-й Всероссийской научной конференции. – Курск. – 2021. – С. 223-226.

2. Лубик А.Ф. Направления совершенствования транспортной инфраструктуры Российской Федерации // Вестник Российской таможенной академии. – 2019. – № 3 – С. 161-169.

3. Полякова, А. А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Анализ эффективности таможенной логистики при контейнерных перевозках // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1. – № 2(2). – С. 8-13. – EDN YPLYUZ.

4. Полякова, А. А., Афонин Д.Н., Яргина Н.Ю. Перспективы внедрения автоматизированной системы мониторинга контейнерных перевозок // Бюллетень инновационных технологий. – 2017. – Т. 1. – № 3(3). – С. 34-41. – EDN ZGPNKZ.

Поступила в редакцию 27.10.2022

### Сведения об авторах:

*Куроптеев Никита Борисович* – декан факультета таможенного дела, доцент кафедры таможенных операций и таможенного контроля Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат экономических наук, e-mail: nkuroptev@yandex.ru

*Скородумова Анастасия Андреевна* – студент факультета таможенного дела Санкт-Петербургского имени В.Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, e-mail: stasyasko@mail.ru

Электронный научно-практический журнал "Бюллетень инновационных технологий" (ISSN 2520–2839) является сетевым средством массовой информации регистрационный номер Эл № ФС77-73203 по вопросам публикации в Журнале обращайтесь по адресу [bitjournal@yandex.ru](mailto:bitjournal@yandex.ru)