

Т. И. БЕЛОУСОВА*, Е. И. АНТОНОВА*

Практические аспекты применения предварительного информирования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров

БЕЛОУСОВА Татьяна Ивановна – кандидат экономических наук, доцент кафедры таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. beloucovatat@mail.ru.

BELOUSOVA T. I. – Candidate of Economic Sciences, docent at the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

АНТОНОВА Елена Ивановна – кандидат технических наук, заведующий кафедрой таможенных операций, таможенного контроля и технических средств таможенного контроля. ant_vladivostok@mail.ru.

ANTONOVA E. I. – Candidate of Engineering Sciences, head of the Department of Customs Control, Customs Operations and Facilities.

Рассматриваются результаты практики внедрение механизма предварительного информирования о товарах, ввозимых воздушным транспортом. Выделены проблемные и актуальные вопросы дальнейшего развития предварительного информирования в авиаперевозках: изменение сроков подачи и структуры предварительных сведений; необходимость перехода на электронный документооборот по стандартам e-Cargo; внесение изменений в программные средства и технологический процесс предварительного информирования.

Ключевые слова: таможенные органы, воздушный транспорт, единое окно, технология предварительного информирования, уникальный идентификационный номер перевозки, стандарт e-Freight, стандарт e-Cargo.

T. I. BELOUSOVA, E. I. ANTONOVA

Practical Aspects of Use of Preliminary Informing in International Air Transportation of Goods and Passengers

The paper describes the results of the implementation of preliminary information mechanism regarding the goods imported by air transport. The authors highlight the pressing issues of further development of preliminary informing for air transportation: changing deadlines for entering and structures of preliminary information; a need to the transition to the electronic document exchange according to the e-Cargo standards; updating the software and technology of preliminary information.

Keywords: customs authorities, air transport, single window, technology of preliminary information, unique identifier number of transportation, e-Freight standard, e-Cargo standard.

* Владивостокский филиал Российской таможенной академии. 690034, г. Владивосток, ул. Стрелковая, 16в. Vladivostok branch of the Russian Customs Academy. 16 V, Strelkovaya street, Vladivostok, Russian Federation, 690034.

Развитие интеграционных процессов на базе Евразийского экономического союза (ЕАЭС) обеспечивается непрерывным совершенствованием способов и технологий упрощения порядка перемещения товаров через таможенную границу, созданием современных и универсальных инструментов регулирования международного товарообмена, быстрой адаптации и адекватного реагирования на постоянно меняющуюся внешнеэкономическую среду.

Использование технологии предварительного информирования (ПИ) занимает среди мероприятий, направленных на упрощение таможенных процедур, одно из важных мест. Всемирная торговая организация рассматривает применение процедуры ПИ таможенной службой государства как показатель, характеризующий высокий уровень ее развития.

Основной задачей ПИ является заранее определять объекты, подлежащие таможенному контролю, за счет анализа предварительно поданной информации о ввозимых товарах и транспортных средствах в таможенную территорию государства – члена ЕАЭС, на территории которого расположен пункт пропуска (не менее чем за 2 часа до планируемого ввоза товара на территорию ЕАЭС), с использованием системы управления рисками. Предварительная информация, поданная участниками внешнеэкономической деятельности (ВЭД) в электронном виде, загружается в информационные системы таможенного органа и анализируется в автоматическом режиме, что значительно сокращает время документального оформления товаров и транспортных средств в пунктах пропуска. Технология ПИ позволяет оптимизировать и ускорять таможенные операции, повышать эффективность таможенного контроля. Оценка текущего состояния применения этой технологии и предложение путей ее совершенствования является актуальным направлением исследования.

В ЕАЭС полноценно реализовать институт предварительного информирования при перемещении товаров всеми видами транспорта пока не удалось. На данный момент обязательным является представление ПИ при ввозе товаров на таможенную территорию ЕАЭС для автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта [14–16]. Реализация данной технологии требует дальнейшего совершенствования, поскольку разнообразие видов транспорта порождает проблемы законодательного, технологического характера на каждом из них.

В рамках данной статьи основное внимание уделяется практическим аспектам реализации механизма ПИ на воздушном транспорте.

Обязательное предварительное информирование о товарах, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС воздушным транспортом, введено с 1 апреля 2017 г. Предварительная информация о ввозимых товарах представляется авиаперевозчиком или иным лицом, действующим от его

имени или по его поручению, в электронном виде таможенному посту, расположенному в воздушном пункте пропуска. Объем представляемой информации должен соответствовать составу сведений, который определен решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 № 158 (далее – Соглашение) [14]. После чего эта информация используется таможенным органом для принятия предварительных решений по выбору объектов, форм таможенного контроля до прибытия воздушного судна с товарами и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля до прибытия товаров на таможенную территорию ЕАЭС, а также для подготовки решений о разгрузке воздушных судов. Кроме таможенного органа эту информацию используют иные государственные контролирующие органы (Россельхознадзор, Роспотребнадзор) в рамках своих полномочий.

Воздушный транспорт в плане внедрения технологии ПИ, как и морской, – один из самых сложных.

Эксперимент по представлению предварительной информации о прибывающих грузах воздушным транспортом проводился с 2011 г. в таможенных аэропостах Дальневосточного таможенного управления, с 2012 г. в таможенных постах аэропортов Домодедово, Внуково, Шереметьево, с 2015 г. – аэропортах Пулково, Толмачево и городах Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск [18; 21].

В целом внедрение эксперимента позволило авиаперевозчикам, базирующимся в этих аэропортах, протестировать свои информационные системы, отработать алгоритм взаимодействия с госорганами и оптимально выстроить технологический процесс при осуществлении авиаперевозок с обязательным предварительным информированием. Тем не менее встречаются и проблемные моменты использования технологии ПИ.

Из анализа практики работы с технологией ПИ таможенных постов Сахалинской таможни (Южно-Сахалинский таможенный пост), Владивостокской таможни (таможенный пост Аэропорт), а также из материалов Делового авиационного портала Российской ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта [1], рабочих встреч сотрудников таможенного блока Евразийской экономической комиссии с российскими авиаперевозчиками [4] следует, что проблемные вопросы существуют как на этапе представления информации, так и при взаимодействии таможенных органов с перевозчиками, участниками ВЭД, иными заинтересованными лицами. Остановимся на некоторых из них.

Специфика перемещения товаров воздушным транспортом обуславливает некоторые особенности сроков подачи предварительной информации.

С учетом рекомендаций Всемирной таможенной организации (ВТО) и Концепции системы предварительного информирования таможенных

органов Российской Федерации, утвержденной приказом ФТС России № 192 от 10.03.2006 [9], представление предварительной информации в электронной форме при ввозе товаров воздушным транспортом по маршруту малой протяженностью осуществляется в момент взлета самолета, а при маршруте большой протяженности проводится за 4 часа до прибытия самолета в первый аэропорт на таможенной территории РФ.

В практике авиакомпаний существуют международные авиарейсы продолжительностью полета менее двух часов. Важной особенностью Дальневосточного региона является тот факт, что при международных воздушных сообщениях время перелета составляет от 40 минут до 2,5 часов, например, подлетное время рейса из Сеула во Владивосток составляет 1,5 часа с момента загрузки груза, пассажиров и вылета из аэропорта отправления. При этом наибольшее количество грузовых авиаперевозок во Владивосток осуществляется через аэропорт Сеула.

Даже в случае функционирования автоматизированных программных комплексов, формализующих сведения для создания предварительной информации из разных источников, корректно представить данные до фактического вылета воздушного судна крайне затруднительно. Необходимо учитывать, что для получения актуальных сведений о товарах, загруженных на воздушное судно, их необходимо первоначально ввести в информационную систему, провести проверку и уже потом отправить. Данные действия занимают порядка 30–40 минут.

«Короткое плечо» перелета не позволяет получить информацию, необходимую для осуществления таможенных операций раньше фактического прибытия транспортного средства в пункт пропуска. Отсюда, невозможно заблаговременно проанализировать сведения, просчитать риски, выбрать более точную форму контроля. Поэтому при таких условиях технология ПИ таможенным органам и бизнесу ничего прогрессивного не дает.

В соответствии с Соглашением (п. 8), ввозимые товары, в отношении которых таможенному органу не представлена предварительная информация в сроки, установленные этим документом, будут относиться к области риска, и таможенные органы должны принимать меры по минимизации таких рисков.

Следует согласиться с предложением авиакомпаний [21] представлять предварительную информацию о ввозимых товарах не позднее 60 минут с момента фактического вылета воздушного судна, либо определить, что сроки представления предварительной информации зависят от длительности международного перелета. Сразу оговорим, что в решении Евразийской экономической комиссии (ЕЭК) от 24.04.2018 № 62 (будет введено в действие с 01.10.2018) п. 4 введено положение: «При длительности полета менее 2 часов 30 минут предварительная информация может подаваться

не позднее чем через 30 минут после фактического вылета воздушного судна».

Проблемным является и вопрос определения в ПИ (п. 4 Соглашения) кода товаров в соответствии с единой Товарной номенклатурой внешне-экономической деятельности ЕАЭС на уровне первых шести знаков. Информация о коде товара необходима для должного проведения автоматизированного таможенного контроля с использованием таможенной системы управления рисками.

При предварительном информировании авиакомпании для пересылки в таможенный орган используют сведения в унифицированном виде из базы электронного отраслевого обмена. Сведений о коде товара ТН ВЭД ЕАЭС в стандартных документах перевозчика, предусмотренных международными договорами в области гражданской авиации (генеральной декларации, грузовой ведомости), нет. Только данные о воздушном судне, маршруте, припасам, пассажирам, грузе. Следовательно, информация о коде товара должна готовиться и подаваться самим грузоотправителем при передаче документов на груз агентам авиаперевозок, что не определено Соглашением.

Проблемные вопросы появились и в связи с вступлением в силу Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (ТК ЕАЭС).

С переходом на ТК ЕАЭС, когда предварительное информирование переводится из разряда обременений в разряд упрощений для участников ВЭД, значение предварительных сведений меняется. Теперь предварительные сведения должны предоставить таможенным и иным контролирующим органам дополнительные возможности для более качественного и оперативного решения стоящих перед ними задач [23].

Согласно п. 2 ст. 11 ТК ЕАЭС, предварительная информация должна включать две части. Одна часть, которая предусмотрена в обязательном порядке, используется таможенными органами для оценки рисков и принятия предварительных решений о выборе объектов, форм таможенного контроля и мер, обеспечивающих проведение таможенного контроля.

Вторая часть (факультативная), как определено п. 3 ст. 11 ТК ЕАЭС, носит добровольный характер и представляется по желанию. Она может содержать сведения, необходимые для оформления таможенных операций, таких как уведомление о прибытии, помещение товаров на временное хранение, декларирование транзита и иных. Эта часть предварительной информации используется таможенными органами для ускорения совершения таможенных операций и оптимизации проведения таможенного контроля [23]. Для повышения эффективности ПИ считаем необходимым сделать обязательным представление сведений, содержащихся в факультативной части. Причем факультативный блок будет играть существенную

роль только в случае представления информации в виде электронного документа (вследствие чего информация приобретет статус юридически значимого документа). По желанию участника ВЭД сведения из факультативного блока могут быть автоматически преобразованы в уведомление о прибытии, транзитную декларацию, декларацию транспортного средства международной перевозки и др. В этом случае необходимо доработать форму для ввода ПИ на портале ФТС России.

С 2017 г. согласно федеральному закону от 03.04.2017 № 52-ФЗ [14] Россия присоединилась к Монреальской конвенции 1999 г. об унификации правил международных воздушных перевозок [2]. Переход к выполнению правил международных воздушных перевозок вызывает необходимость решения проблем безбумажного обмена электронными грузовыми документами в международном стандарте e-Cargo [2; 3; 5; 6] для российских авиаперевозчиков.

Стандарт e-Cargo используется более чем в 120 странах на основании принципов, рекомендованных Европейской экономической комиссией ООН и применяемых Всемирными торговой и таможенной организациями.

Безбумажная технология e-Cargo включает следующие элементы: оформление грузовой перевозки без выпуска бумажной грузовой накладной (e-AWB), создание и движение коммерческих, транспортных и таможенных документов в виде электронных сообщений (e-Freight), заключение двусторонних и многосторонних соглашений в электронном виде с использованием электронно-цифровой подписи (EDI-Agreement, Multilateral Agreement) [2].

Элемент стандарта e-Freight предполагает полный отказ от бумажных документов; при этом электронный документ является подлинником, заверяется электронно-цифровой подписью, имеет полную юридическую силу, не имеет бумажных аналогов. Это принципиально отличает его от технологии электронного предварительного информирования, которая ускоряет процесс оформления груза, но в конечном итоге не отменяет документа на бумаге. Электронный документ формируется логистическим оператором, позволяет оформлять груз на любом виде транспорта и действует от начала до конца перевозки. Данный стандарт предполагает введение единого формата документов на груз и обмена электронными данными, который применяется во всей логистической цепочке перемещения грузов воздушным транспортом.

Международной ассоциацией воздушного транспорта с июля 2012 г. проведено порядка 150 тестовых рейсов в аэропортах Шереметьево, Домодедово, Толмачево, Емельяново с безбумажным взаимодействием между авиакомпанией и таможенными органами (e-Freight), в результате которых

авиакомпаниям получали решения по перевозимому транзитному грузу еще до прибытия воздушного судна в аэропорт [2; 3]. Опыт работы таможен в этих аэропортах показывает, что дальнейшая организация ПИ на авиатранспорте должна осуществляться с использованием международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок e-Freight.

Стандарт e-Freight позволяет организовать безбумажный электронный обмен документами, осуществляемый между участниками грузовой перевозки (B2B)¹ и с представителями контрольно-надзорных органов государственной власти (B2G и G2G)¹ в пунктах пропуска по маршруту следования груза, синхронизированный с физическим потоком грузов; позволяет отслеживать перемещение грузов «от двери до двери» вне зависимости от вида транспорта и количества перевалок. Все данные, необходимые участникам процесса перевозки грузов, поступают и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются дальнейшим участникам перевозки [2].

В связи с этим создание организационной, технологической и информационно-технической основы по внедрению обязательного ПИ на воздушном транспорте в рамках практической реализации международного стандарта электронного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок e-Freight является на данный момент одним из проблемных и актуальных вопросов дальнейшего развития ПИ в авиaperевозках.

Считаем возможным и необходимым внедрение системы e-Freight в варианте, принятом в ряде азиатских стран, где используется не подход Международной федерации экспедиторских ассоциаций, которая считает достаточным перейти на представление в электронном виде авиационной накладной, а представление в электронном виде всего комплекта документов, сопровождающего авиaperевозку.

Действующая схема предварительного информирования о товарах, ввозимых на территорию ЕАЭС воздушным транспортом, утвержденная распоряжением ФТС России от 20.05.2016 № 141-р, включает следующие этапы [12].

Грузоотправитель представляет информацию о товаре через агентов авиaperевозок в грузовой терминал, а также товар для отправления. В грузовом терминале аэропортов формируются партии товаров с целью их дальнейшего распределения по авиарейсам назначения, и информация о партиях товаров представляется авиагрузоперевозчику. После распределения товарных партий по воздушным судам, а также после формирования

¹ Термины, определяющие вид информационного и экономического взаимодействия, классифицированного по типу взаимодействующих субъектов.

предварительной информации о товарах авиагрузоперевозчик направляет консолидированную предварительную информацию (посредством портала электронного представления сведений ФТС России) в базу данных на сервер Центрального информационно-технического таможенного управления Федеральной таможенной службы.

Далее предварительная информация в автоматическом режиме проходит проверку на соответствие структуре и форматам, установленным требованиями технической документации, регламентирующей взаимодействие информационных систем таможенных органов и информационных систем, предназначенных для представления участниками ВЭД сведений таможенным органам в электронной форме – форматно-логический контроль.

После успешной проверки предварительной информации присваивается уникальный идентификационный номер перевозки (далее – УИНП), который передается перевозчику посредством электронного сообщения, автоматически сформированного в Единой автоматизированной информационной системе таможенных органов.

Участник ВЭД представляет номер УИНП с ПИ в пограничный таможенный пост. Должностное лицо таможенного органа загружает информацию в комплекс программных средств (КПС) «АвиаПП» и работает в программе с данной информацией для выявления тех товаров, которые требуют дополнительного контроля.

После прибытия судна представитель приносит весь пакет документов на рейс (генеральная декларация – обязательный документ, карго-манифест при ПИ обязателен – в нем указываются места, вес и авианакладные, по которым прилетел груз, также список пассажиров). Должностное лицо таможенного органа проводит проверку документов и сведений. Несоответствие предварительных сведений в документах, представленных перевозчиком, и степень расхождения учитывается таможенным органом при выборе формы таможенного контроля с использованием системы управления рисками.

Таким образом, вся обработка поступающей предварительной информации о товарах, перемещаемых воздушным транспортом, проводится с помощью КПС «АвиаПП».

Областью применения КПС «АвиаПП» является автоматизация деятельности должностных лиц воздушного пункта пропуска в части таможенного оформления прибытия/убытия грузов и воздушных судов на (с) таможенную(ой) территорию(ии) Российской Федерации. В список функциональных задач КПС «АвиаПП» также включено проведение форматного и структурного контроля вводимых данных, передача при помощи технологической транспортной подсистемы Единой автоматизированной

информационной системы таможенных органов данных в комплекс программных средств «Центр обработки данных», функционирующий на уровне региональных таможенных управлений, выявление товаров, подлежащих ветеринарному, фитосанитарному и санитарно-карантинному видам контроля, и регистрация результатов проведения и формирование актов этих видов контроля и ряд других задач, связанных с учетом перемещаемых через границу товаров, транспортных средств и физических лиц для таможенного контроля в пунктах пропуска.

Доступ к КПС имеют только должностные лица таможенного органа и, как следствие, другие участники транспортно-логистического процесса не знают, какое решение и когда примет тот или иной госорган или аэропортовая служба.

Таким образом, информационное взаимодействие между участниками процесса перевозки товаров воздушным транспортом – авиaperевозчиками, таможенными и иными государственными контрольными органами – в КПС «АвиаПП» не обеспечивается, тем самым нарушаются принципы организации предварительного информирования [11; 17].

Переход к новой информационной системе, обеспечивающей автоматизацию отдельных операций процессов межведомственного информационного взаимодействия между участниками воздушных перевозок, реализуется путем создания единого информационного пространства с элементами механизма «одного окна» [8; 20].

При введении принципа «одного окна» российское законодательство руководствовалось принципом «единого окна», основанном на рекомендациях Европейской экономической комиссии. Этот принцип подразумевает применение систем электронного обмена данными, управления рисками и предварительного (до прибытия товаров) уведомления, ориентированных на сокращение сроков очистки и выпуска товаров

В соответствии с Рекомендациями и руководящими принципами по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми организациями и государственными органами (Рекомендация № 33 СЕФАКТ ООН), под «единым окном» понимается: «механизм, позволяющий сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований... Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз» [22].

Реализация механизма «единого окна» существенно расширяет задачи представления предварительной информации таможенным органам и, как следствие, требует изменить существующую схему технологии ПИ.

Отметим, что в апреле 2014 г. президентами стран ЕАЭС подписано решение № 23 о внедрении стандарта e-Freight и платформы «единого окна» до 2020 г. [19].

В качестве системы, обеспечивающей технологию ПИ, была предложена информационная система Customs Gateway компании ООО «Транспортные информационные технологии». В 2013 г. эта система была апробирована и внедрена на пунктах пропуска, в авиакомпаниях и аэропортах. Данный механизм обрабатывается в рамках пилотного проекта с участием компаний «Ростелеком», «Дойчтелеком», «Люфтганза» и «ЭйрБридж-Карго» [2; 7]. Система находится в реестре программных средств ЦИТТУ. Программное обеспечение представляет собой браузерное решение, таким образом, отсутствует необходимость установок/обновлений программ участников технологии ПИ. Разработка ведется на базе открытых технологий PHP и баз данных PostgreSQL с использованием средств криптозащиты, принятых в ФТС России.

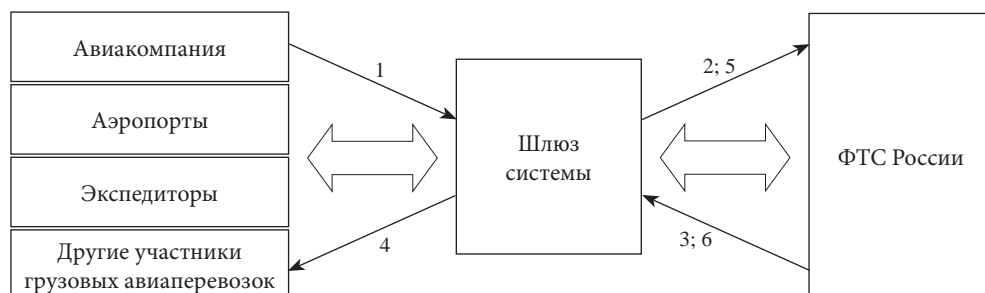
Все данные, необходимые участникам процесса перевозки груза, поступают и обрабатываются в электронном виде и автоматически передаются дальнейшим участникам перевозки. Система полностью интегрирована с существующими информационными системами ФТС России, а также интегрируема с системами складов временного хранения (СВХ) и иными участниками грузовой перевозки [2; 18].

Основной функционал информационной системы Customs Gateway состоит в обеспечении совместимости форматов данных, направляемых в Единую автоматизированную информационную систему ФТС России из информационных систем участников грузовой цепочки. Дело в том, что участники грузовой цепочки (авиакомпания, СВХ и др.) пользуются различными профессиональными форматами (Cargo IMP, Cargo XML и др.), которые несовместимы с форматами XML, используемыми ФТС России и другими органами власти. В структуре системы есть информационно-технологический шлюз, который подстраивается под постоянно изменяющиеся профессиональные форматы, обеспечивает форматно-логический контроль и накладывает электронную подпись. Также эта система позволяет использовать механизм доверенной третьей стороны для обеспечения юридической значимости электронной подписи участников грузовой цепочки [7].

С учетом вышеизложенного, технология работы системы Customs Gateway выглядит следующим образом.

1. Авиакомпания в рамках предварительного информирования направляет данные по прибывающему рейсу в шлюз.
2. Шлюз сортирует данные, переводит их в соответствующий формат и направляет в информационную систему (ИС) ФТС России.

3. Из ИС ФТС России поступает ответ по полученным данным в шлюз.
4. Шлюз обрабатывает «ответ» из ИС ФТС России и передает данные в ИС СВХ, аэропорты, другим участникам.
5. Из уже обработанных ранее данных в шлюзе формируется отчетность и направляется в ИС ФТС России.
6. Из ИС ФТС России поступает ответ в ШЛЮЗ для передачи в ИС авиаперевозчикам, экспедиторам, складам (см. рисунок) [21].



Технология работы системы Customs Gateway

Внедрение ИС Customs Gateway, реализующей стандарт e-Freight и механизм «единого окна», позволит значительно повысить эффективность работы авиакомпаний, ускорить и упростить обмен документацией, а также снять административные барьеры в развитии международной транспортной сферы. В рамках реализации цифровой повестки ЕАЭС, подписанной главами государств ЕАЭС 26.12.2016 [10], именно такие информационные технологии, как e-Freight, являются «сквозными технологиями», обеспечивающими цифровую прослеживаемость движения продукции, товаров, услуг и цифровых активов.

Как отмечают специалисты [2; 3; 18], введение ПИ может стать первым шагом к внедрению стандарта e-Freight на всех видах транспорта. Это, в свою очередь, является одним из необходимых, начальных этапов на пути формирования национального «единого окна». Примером может служить международный стандарт внедрения e-Freight и механизма «единого окна», разработанный ЕЭК ООН. В нем выделяются основные этапы: безбумажная таможня; внедрение стандарта e-Freight для таможенных органов; распространение стандарта e-Freight на другие государственные органы исполнительной власти, выполняющие контроль на границе; распространение стандарта e-Freight на все виды транспорта и обеспечение безбумажного взаимодействия между всеми участниками грузовой цепочки; национальная система «единого окна», интегрированная региональная система «единого окна», объединяющая национальные «единые окна», например, региональное «единое окно» для всех стран – участников ЕАЭС [19; 22].

Исходя из анализа вышеизложенных проблем, можно сделать вывод о том, что реализуемая сегодня технология ПИ для воздушного транспорта в полной мере не решает задачу ускорения процесса оформления и выпуска товаров. Поэтому необходимо проводить комплексные мероприятия как по доработке самой технологии ПИ, так и ее элементов по всей логистической цепочке авиаперевозок. В рамках перехода воздушного транспорта на безбумажный документооборот электронными грузовыми документами по международному стандарту e-Cargo таможенными органами должны быть доработаны программные средства и вся нормативная база, которая касается ПИ.

Только при условии модернизации как законодательной (принятие изменений в действующие законодательные акты по ПИ), так и технической (доработка информационных систем таможенных органов) базы технологии ПИ возможно планировать работу всех органов исполнительной власти, осуществляющих контрольные функции в пунктах пропуска, организовывать эффективное взаимодействие с участниками ВЭД и лицами, предоставляющими им услуги, а также проводить предварительную проверку данной информации, что сокращает срок проведения контрольных операций в аэропортах.

Список литературы

1. Действия авиакомпаний в условиях ввода с 2017 г. обязательного предварительного информирования на воздушном транспорте на территории Евразийского союза: Материалы рабочего совещания АЭВТ о действиях авиакомпаний в условиях ввода обязательного предварительного информирования. URL: <http://www.ato.ru/content/deystviya-aviakompaniy-v-usloviyah-vvoda-s-2017g-obyazatelno-predvaritelnogo> (дата обращения: 13.06.2018).
2. Джураева Р. Ф. Внедрение стандарта e-Freight в российской авиации: опыт, результаты и перспективы развития // Транспорт Российской Федерации. 2014. № 6 (55). С. 39-43.
3. Джураева Р. Ф. Точка роста России в ВТО: возможности e-Cargo. URL: [http://www.c-ca.ru/assets/files/Report_ATO_16042013_ok\(1\).pdf](http://www.c-ca.ru/assets/files/Report_ATO_16042013_ok(1).pdf) (дата обращения: 16.06.2018).
4. ЕЭК обсудила с авиаперевозчиками предстоящее введение обязательного предварительного информирования о ввозимых в Евразийский экономический союз товаров авиатранспортом. URL: <http://www.eurasiancommission.org/ru/nae/news/Pages/29-09-2016-2.aspx> (дата обращения: 16.06.2018).
5. ЕЭК готовится к предварительному информированию в авиаперевозках. URL: <http://провэд.рф/economics/fea/30583-eek-gotovitsya-k-ppedvapitelynomu-informirovaniyu-v-aviaperevozkah.html> (дата обращения: 16.06.2018).

6. Зубаков Г. В. Предварительное информирование в гражданской авиации: обуза или преимущество. URL: <http://www.logistics.ru/customs/news/predvaritelnoe-informirovanie-v-grazhdanskoy-aviacii-obuza-ili-preimushchestvo> (дата обращения: 16.06.2018).

7. Новиков В. Customs Gateway. URL: http://www.sigma-soft.ru/news_vad.shtml?sec=news_vad&id=1487057195 (дата обращения: 16.06.2018).

8. Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») «Совершенствование таможенного администрирования»: распоряжение Правительства РФ от 29.06.2012 № 1125-р (ред. от 28.11.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. Об утверждении Концепции предварительного информирования таможенных органов Российской Федерации: приказ ФТС России от 10.03.2006 № 192. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Об основных направлениях реализации цифровой повестки евразийского экономического союза до 2025 года: решение Совета Евразийской экономической комиссии от 11.10.2017 № 12. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Об утверждении Правил осуществления контроля при пропуске лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных через государственную границу Российской Федерации: постановление Правительства РФ от 20.11.2008 № 872 (в ред. 04.11.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

12. Об утверждении Временного порядка совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля в отношении воздушных судов, осуществляющих международные перевозки товаров, почтовых отправлений, бортовых припасов, пассажиров и багажа, в местах прибытия, убытия, а также в местах совершения промежуточной, вынужденной посадки на таможенную территорию Евразийского экономического союза, при таможенном декларировании воздушного судна в электронной форме: распоряжение Федеральной таможенной службы Российской Федерации от 20.05.2016 № 141-р. URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/16a00141/> (дата обращения: 01.04.2018).

13. Об электронном взаимодействии при представлении предварительной информации о товарах, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза воздушным транспортом: рекомендация Коллегии Евразийской экономической комиссии от 12.04.2016 № 5 (ред. от 16.01.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию евразийского экономического союза воздушным транспортом: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 01.12.2015 № 158. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на таможенную территорию Таможенного союза автомобильным

транспортом: решение Комиссии Таможенного союза от 09.12.2011 № 899. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. О введении обязательного предварительного информирования о товарах, ввозимых на единую таможенную территорию Таможенного союза железнодорожным транспортом: решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 17.09.2013 № 196. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

17. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с передачей полномочий по осуществлению отдельных видов государственного контроля таможенным органам Российской Федерации: федер. закон от 28.12.2010 № 394-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

18. О присоединении Российской Федерации к конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: федер. закон от 03.04.2017 № 52-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

19. О проекте решения высшего Евразийского экономического совета «Об основных направлениях развития механизма «единого окна» в системе регулирования внешнеэкономической деятельности»: утв. решением Совета Евразийской экономической комиссии от 28.04.2014 № 23. URL: http://www.eurasiancommission.org/ru/act/tam_sotr/edinoe_okno/Documents (дата обращения: 16.06.2018).

20. О Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2020 года: распоряжение Правительства РФ от 28.12.2012 № 2575-р (ред. от 10.02.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

21. Предварительное информирование таможенных органов для авиакомпаний. URL: http://Transinfotech.Ru/Products/Predvaritelnoe_Informirovanie_Tamozhennyh_Organov_Dlya_Aviakompanij (дата обращения: 16.06.2018).

22. Рекомендации и руководящие принципы по созданию механизма «единого окна» для улучшения эффективного обмена информацией между торговыми и государственными органами: Рекомендация № 33 / Европейская экономическая комиссия. Центр по упрощению процедур торговли и электронным деловым операциям (СЕФАКТ ООН). Женева, 2005. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

23. Таможенный кодекс Евразийского экономического союза. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

© Белоусова Т. И., Антонова Е. И., 2018

© Belousova T. I., Antonova E. I., 2018

Для цитирования:

Белоусова Т. И., Антонова Е. И. Практические аспекты применения предварительного информирования при осуществлении международных авиаперевозок товаров и пассажиров // Таможенная политика России на Дальнем Востоке. 2018. № 3(84). С. 18–31.