

УДК 342

**РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ ВОЗНИКНОВЕНИЯ  
И НОРМАТИВНОГО ЗАКРЕПЛЕНИЯ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ  
ЗА ТАМОЖЕННЫЕ ПРАВОНАРУШЕНИЯ****А.В. ШЕРСТОБИТОВ***(Академия МВД Республики Беларусь, Минск)*

*Дан краткий историко-правовой анализ правовой регламентации административной ответственности за таможенные правонарушения. Исследованы нормативные источники с 1229 года по настоящее время.*

Борьба с нарушениями таможенных правил была актуальной и значимой и имела место во все периоды существования государства.

Изучение административной ответственности за таможенные правонарушения предполагает исследование развития государства как общественной организации и общества, как социальной категории. Несмотря на то, что административное право как отрасль права берет свое начало только в XIX веке, отношения между субъектами в сфере, относящейся в настоящее время к таможенной, начали регламентироваться с момента появления границ между административно обособленными образованиями. Это поясняется тем, что ввоз товаров, произведенных вне государства, всегда облагался определенным налогом – пошлиной – и среди купцов находились лица, желающие получить больший доход, уклонившись от исполнения обязательных уплат в казну. Провоз и реализация товаров без соответствующих платежей признавались нарушением установленных правил и предполагали применение взысканий к виновным.

Началом правового регулирования таможенных отношений на территории современной Беларуси можно считать 1229 год. Из сохранившихся исторических источников следует выделить договор Смоленского князя Мстислава с Ригой, Готландом и немецкими городами. Данный договор, рассматривая различные стороны взаимоотношений между княжествами Смоленским, Полоцким и Витебским, с одной стороны, и Ригой, островом Готланд в Балтийском море и городами Ганзейского Союза – с другой, предусматривает, помимо прочих торговых вопросов, единый таможенный платеж для всех торгующих договаривающихся сторон: «Немчию же не надобе никое мыто из Смоленьска до Риге, а из Ригы до Смоленьска; такоже и Русину не надобе мыто с Готьскаго берега и до Риге, а из Риги до Смоленьска» [1, с. 100].

Некоторые таможенные вопросы затрагивались в привилеях на магдебургское право, в которых закреплялись процедуры взаимоотношений городских властей с иностранными купцами. Так, в «Привилее Полоцку на Магдебургское право 1498 года» закреплялась обязанность города разрешать торговлю иностранным купцам, имеющим «Подводный лист», т.е. документ, выданный на границе Великого княжества Литовского, с описью ввозимого товара. Наличие «Подводного листа» предусматривало недопустимость введения дополнительных таможенных платежей на всей территории юрисдикции данного привилея. Привилеи предусматривали свободное передвижение мещан без таможенных сборов по всей территории действия данного нормативного акта.

Привилеями Менску 1449 года предусматривал размещение в городе государственных мыт (таможенных пунктов), несмотря на предоставление ему магдебургского права. В привилее Новгородску на Магдебургское право 1511 года закреплялось, что таможенные пункты – мытны – создаются только по решению великого князя, и должностные лица – таможенники – назначаются монархом из лиц, заслуживающих его доверия.

К нормативным актам, в определенной степени регулирующим или рассматривающим таможенные вопросы, можно отнести территориальные (региональные) привилеи землям витебским, смоленским и полоцким, в которых право на таможенные процедуры признается и подтверждается неотъемлемым [2, с. 67, 70, 76]. Статуты Великого княжества Литовского и другие законодательные акты, в том числе постановления сейма (ухвалы, рецессы), закрепляли порядок образования и деятельности таможенных пунктов на своей территории, возможность предоставления их в аренду и предусматривали целевое использование полученных с них платежей на конкретные виды деятельности в государстве. Так, в Статуте 1529 года в разделе I ст. 21 «Если бы кто устанавливал новые мыта» закреплялось, что «ни один человек в нашем государстве, Великом княжестве Литовском, ни на дорогах, ни в городах, ни на мостах и на греблях, и на водах, ни на торгах в своих имениях не смел придумывать новых мыт, ни устанавливать их, кроме тех, которые были установлены издавна, на что имелись бы грамоты наших

предков, великих князей, или наши. А если бы кто-либо посмел устанавливать новые мыта, тот теряет то имение, в котором установил, и оно переходит к нам, великому князю» [3, с. 82, 84].

Льготный таможенный режим для определенных категорий подданных устанавливался Статутом 1566 года. В разделе I ст. 26 предусматривалось освобождение дворян, сановников, духовенство и шляхтичей от платежа в казну при вывозе из государства зерна, выращенного на собственных полях, но в то же время приобретенное ими зерно за границей для личного пользования облагалось таможенной мытой. «Тежь зь ласки и доброты наше господарское княземь, паномь радамь духовнымь и свецкимь, шляхте вь томь панстве нашомь тую вольность на водахь на дорогахь, то есть сухимь путемь и воднымь, на торгохь, на мостехь, такь по именьяхь нашихь спущати и продавати зь ихь власныхь гумень, каждому его роботы правдивое збожье а не купленое, оть того мыто не маеть быти давано; такь тежь и одь подвоть шляхецкихь, которіе зь ихь речми властнымь збожьемь а стацьями ходять оть того всего мыто и мостовое брано быти не маеть. А если бы што купленого збожья и иныхь речей пры томь мель; оть того мыто маеть платити» [4, с. 63 – 64].

Анализ данной нормы позволяет сделать вывод о нормативном закреплении нового субъекта таможенных правоотношений – преференционального, т.е. обладающего льготами по определенным таможенным платежам.

Государственный контроль за строгим соблюдением взимания установленных единых таможенных платежей закреплён в нормах Статута Великого княжества Литовского 1588 года в разделе I ст. 14: «А што се дотычеть бранья мыть черезь князей, пановь, шляхту на именьяхь ихь такь подорожного, яко и торгового мыта, также и на перевозехь, будь новыхь незвыклыхь без данины наше або тежь подьвышьяшючи над уставу и привилья наши, таковыхь хто бы то чиниль вольно будеть о то позвати до суду земьского того ж повету, в котромь се то деяти будеть на рокь завитый водлугь артыкулу двадцать девятого, в семь же розделе описанного» [5, с. 18 – 20]. Данная статья предусматривала судебную ответственность за установление новых или повышенных платежей для лиц, обладающих мандатом на таможенный контроль и нарушивших государственные предписания.

В этом же Статуте (1588) в разделе 4 статье 42 «Роки завитые в которыхь речахь мають быти складаны у суду земьского» закрепляют виды таможенных платежей, таких как мостовые, гребляные и торговые, что соответствовало и местам расположения таможенных пунктов – мыт [5, с. 172 – 173].

В завершение рассмотрения вопроса деятельности таможен на территории современной Беларуси в XIII – XVI веках полагаю необходимым привести пример рассмотрения жалобы московских купцов на действия должностных лиц (мытников) в 1549 году [6, с. 23 – 27].

К великому князю литовскому и королю польскому Жигимонту Августу как к последней высшей судебной инстанции обратились купцы Великого княжества Московского с просьбой рассмотреть их жалобу о задержании их товаров в Минске в связи с отрицательным для них решением местных властей. Жигимонт Август поручил рассмотреть дело панам-радзе – высшим государственным сановникам Великого княжества Литовского – виленскому бискупу князю Павлу Гольшанскому, жемойтскому бискупу князю Венцлаву Вербицкому и другим; на судебном заседании со своей жалобой предстали московские купцы Иван Михайлов и Ахрем Павлов, жалующиеся от своего имени и имени своих товарищей Михаила, Гриши, Васька, Якима, Гришки Горбунова и других московских купцов на тивуна и городничего Троицкого, подляшского мытника Ивана Ярмолича.

Со слов купцов, по пути с Ровенской ярмарки в Москву их со всеми своими товарами в Минске арестовали по неизвестной причине мытники и требуют денег. С момента задержания прошло уже три недели и на содержание товаров и коней потрачено девятьсот тридцать коп грошей. Сумма по тем временам очень большая, если учесть что стоимость одной коровы равнялась половине коп гроша. Жалоба на незаконные ими была направлена городским чиновникам и зарегистрирована.

По словам жалобщиков, чиновник таможенный, Беняш, объяснил московским купцам, что ему было дано указание Иваном Ярмоличем описать и задержать товары, а Виленский воевода Ян Юрьевич Глебович, рассмотрев их жалобу, приказал отпустить купцов, взяв с них, согласно обычаю, таможенные платежи – мыто.

Прибывший для дачи показаний Иван Ярмолич, пояснил и документально подтвердил, что в соответствии с «Арендой государственной», дающей ему право заниматься таможенным делом на Минщине, московские купцы, направляясь на ярмарку в Ровно, были предупреждены в Минске об обязательном соблюдении таможенных требований. Эти требования предполагают обязательное передвижение иностранных купцов по строго отведенным дорогам, обязательное прибытие в Новгородскую мытню для уплаты мыта и ответственность за невыполнение требований государевых: «кто бы с купцов тубылцов (полешуков) и чужоземцов дорогами незвычайными ездили, таковыхь товары мають бытии у промыте забираны». Несмотря на это, купцы не выполнили таможенные требования и, используя обходные дороги,

уехали на ярмарку, соответственно не оплатив таможенных платежей в Новогородке. Поэтому на обратном пути в Минске их товары были задержаны, описаны и конфискованы в доход государства.

Иван Ярмолич также дополнил что, проявив традиционную белорусскую порядочность и гостеприимство, предложил купцам оплатить хотя бы таможенные платежи за ввоз и вывоз товаров (государственная пошлина), без оплаты иных платежей за дороги и т.п. (местная пошлина). Однако и эти платежи купцы платить отказались, ссылаясь на отсутствие денег, поэтому в соответствии с требованием закона купцы и товар задержаны до полного осуществления платежей и штрафов: «яко ся то на мытэх господарских заховываець, и в обычаю есь, иж поки который купец от товаров своих мыта сполна не заплатит, до тых мест его не будет з земли пушчоно, иж мыто зупольне заплотить». Купцы, пообещав оплатить мыто, своих обещаний не исполнили, что подтверждается составленными документами.

Судьи, выслушав обе стороны и посоветовавшись, приняли решение признать правомерными действия таможенников и отказали в удовлетворении иска. В вынесенном решении также было указано, что купцы умышленно завысили сумму иска, что непорядочно, и то, что в их тратах на содержание конфискованного товара и коней виноваты они сами по причине несоблюдения закона. Исходя из явной клеветы на таможенников суд не позволил принести клятву о честности истцам, чтобы в дальнейшем избежать прецедентов принесения клятв в спорах по таможенным вопросам.

Анализ данного, обычного для тех времен спора позволяет сделать вывод о том, что отношения между государством в лице таможенных органов и иностранными субъектами хозяйствования на территории Беларуси в XVI веке регулировались неписаными законами – обычаями и нормативными актами, в которых предусматривалось:

- назначение лица на должность;
- определение мест размещения таможенных пунктов;
- виды таможенных платежей;
- возможность предоставления льгот определенным категориям участников таможенных отношений;
- требования, предъявляемые к лицам, пересекающим границу, и виды взысканий, налагаемых на правонарушителей.

Становление и развитие таможенных правоотношений и ответственности за их нарушение невозможно рассматривать в отрыве от объективного воздействия на них права Российской Империи.

В России первым нормативным актом, закрепившим ответственность в виде штрафа за уклонение от таможенного досмотра, является Белозерская таможенная грамота 1497 года. Следует также выделить и Соборное Уложение 1648 года, в котором одна из глав «О мытах, перевозках и мостах» посвящена мытам и ответственности за неуплату пошлинных сборов и незаконный провоз товаров.

Время принятия нового Таможенного Устава 1892 года можно считать точкой отсчета, с которого на всей современной территории Беларуси стали действовать в полном объеме нормы Российской Империи, регулирующие все таможенные отношения [7]. В нем закрепили различия между контрабандой как общественно опасного деяния, предусматривающего наказание в виде лишения свободы или каторжных работ и контрабанды как административно наказуемого деяния, предусматривающего наложение взыскания в виде штрафа в размере 10 % от стоимости незаконно провозимого груза. Совершение проступка группой лиц, оказание вооруженного сопротивления либо наличие оружия у правонарушителей уже квалифицировалось как уголовно наказуемое деяние в современной классификации противоправных деяний. Соответственно и юрисдикционными органами, полномочными рассматривать эту категорию дел, являлись суды. Менее важные таможенные проступки рассматривались административными органами и предусматривали ответственность в виде штрафов и конфискации товара. Субъектами ответственности по данному уставу являлись физические лица в виде владельцев или перевозчиков товара.

Несмотря на принимаемые меры, вопросы борьбы с незаконным перемещением товаров и иными видами таможенных правонарушений продолжали оставаться актуальными, и нормативное регулирование пошло по пути ужесточения ответственности. Уголовным уложением 1903 года лица, неоднократно привлекаемые к ответственности за контрабанду, стали именоваться рецидивистами-контрабандистами, в оборот вошло понятие «отобрание» вместо «конфискация».

Таможенный устав 1910 года по своей сути не стал исключительно новым нормативным актом, дополнив к уже имеющимся средствам борьбы с нарушителями таможенных правил, право таможенных органов самостоятельно производить обыски и выемки контрабандных товаров.

Новое правительство, придя к власти в 1917 году, монополизировало внешнеэкономическую деятельность в государстве, и следствием этого явилось принятие нормативных актов о запрете проведения сделок купли-продажи со всеми иностранными субъектами хозяйствования [8]. Принятие таких актов стало причиной увеличения правонарушений, связанных с нарушениями неприкосновенности государственной границы, попытками ввоза и вывоза различных контрабандных товаров. Это же в определенной

степени создало значительные сложности для деятельности вновь образуемых таможенных органов и подразделений пограничной охраны.

Таможенный Устав 1925 года помимо организации таможенной службы закрепил понятие контрабанды и выделил административно наказуемые таможенные правонарушения, предусматривающие административные взыскания в виде конфискации перевозимого товара и штрафов, налагаемых на их собственников, либо лиц, перевезших контрабандные товары. В случаях если противоправные деяния совершались группой лиц, рецидивистами либо с использованием поддельных документов или таможенных знаков, предусматривалось привлечение и к уголовной ответственности.

Таможенный кодекс СССР 1928 года, подтвердив монополию государства на внешнюю торговлю, определил виды административных правонарушений, к которым в общем виде отнес контрабанду как незаконный вывоз, ввоз, пересылку и перевод за границу и на территорию СССР валюты и фондовых ценностей и подготовительные действия по совершению вышеназванных проступков. Помимо действий, признаваемых контрабандой, данный нормативный акт закрепил административно наказуемые деяния, связанные с нарушениями таможенных правил: неостановка прибывших из-за границы транспортных средств; самовольное причаливание к берегу или изменение места стоянки; непредоставление таможенных документов; допущение причаливания к иностранным судам других судов; повреждение таможенных замков, пломб, печатей и шнуров, наложенных таможенным надзором на люки, вагоны и другие помещения или на отдельные товарные места. За нарушение перечисленных правонарушений Таможенный кодекс предусматривал наложение административных взысканий в виде денежных штрафов. К субъектам ответственности были отнесены физические лица в виде капитанов судов, старших кондукторов, летчиков. Помимо физических лиц субъектами ответственности являлись управления железных дорог, пароходств и транспортных предприятий, т.е. в контексте норм Кодекса появились новые субъекты ответственности – юридические лица – субъекты хозяйствования, оказывающие услуги по договору перевозки. Более высокие административные штрафы налагались на виновных за разгрузку с транспорта до указания властями места выгрузки; за перегрузку грузов на другие перевозочные средства; за погрузку и выгрузку товаров без разрешения; за отказ в выполнении законных требований указать и открыть помещения, находящиеся на транспорте, в которых могут храниться товары или вещи, подлежащие декларированию.

В период Великой Отечественной войны все нарушения государственной границы признавались преступлениями, и ответственность за административные таможенные правонарушения в законодательстве отсутствовала. Следующим значимым нормативным актом в сфере борьбы с административными таможенными правонарушениями явился Таможенный кодекс СССР 1964 года [9]. На его принятие повлияло расширение внешнеэкономических связей Советского Союза со странами Совета Экономической Взаимопомощи, образованном в 1949 году, и странами Азиатского региона и Африканского континента.

Таможенный Кодекс СССР 1964 года в статье 96 закрепил 11 составов административных правонарушений, среди которых следует выделить:

- хранение иностранных грузов в количестве, превышающим обычную для собственного потребления норму, если хранителями или собственниками этих грузов не будет доказано законное их получение;
- ввоз или получение из-за границы грузов, хотя бы при наличии установленных разрешений и с уплатой пошлины, если ввоз или получение этих грузов связаны с незаконным вывозом, перевозом или пересылкой за границу валюты и валютных ценностей;
- незаконный вывоз, ввоз, пересылка и перевоз за границу и из-за границы валюты и валютных ценностей;
- совершение различных подготовительных действий к перечисленным выше нарушениям.

Субъектами административной ответственности являлись физические лица как частные, так и должностные. Штрафные санкции составляли не более 50 рублей для частных лиц и не более 100 рублей для должностных.

Юрисдикционным органом по рассмотрению административных таможенных правонарушений являлся начальник таможни. Ему предоставлялось право принимать решение о конфискации товаров и вещей, явившихся предметом правонарушения.

Последним нормативным актом периода существования Союза Советских Социалистических Республик в данной сфере явился Таможенный Кодекс 1991 года [10]. На его создание серьезное влияние оказали процессы перестройки, происходящие в государстве в целом и в сфере внешнеэкономических отношений в частности. Государственная монополия на внешнеэкономическую деятельность была отменена, вследствие чего на внешнеэкономической арене появилось большое количество субъектов хозяйствования в виде частных и юридических лиц. В несколько раз увеличилось экспортные и импортные грузопотоки, что потребовало создание новых, адаптированных к современным условиям, форм деятельности таможенных органов и нового подхода к регулированию вопросов административной ответственности.

ности. Седьмой раздел Кодекса, посвященный административным правонарушениям в сфере таможенного законодательства, предусматривал 16 составов, субъектами которых закреплялись физические лица в виде граждан СССР, иностранных граждан и лиц без гражданства. К субъектам административной ответственности были отнесены должностные лица, предприятия и организации. Штрафные санкции, налагаемые на перечисленных выше субъектов, не были едиными, но если для физических и должностных лиц административная ответственность в виде штрафа предусматривала максимальный предел, то для предприятий сумма штрафа зависела от стоимости имущества, явившегося предметом правонарушения таможенных правил.

Помимо штрафа могли налагаться административные взыскания в виде предупреждения и конфискации. В случае малозначительности совершенного нарушения виновный мог быть освобожден от административной ответственности.

Республикой Беларусь за недолгий период реализации института государственного суверенитета принят уже второй Таможенный кодекс Республики Беларусь, вступивший в действие 20 июня 1999 года [11]. Ранее принятый Таможенный кодекс 1993 года не смог учесть новых явлений в таможенной практике и политике и не способствовал дальнейшему развитию внешнеэкономической деятельности государства. К причинам, оказавшим влияние на создание нового таможенного нормативного акта, следует отнести прежде всего взятые на себя обязательства нашего государства по приведению всего свода национального законодательства в соответствие с общепризнанными нормами международного права. Второй, немаловажной причиной совершенствования таможенного законодательства, является процесс его унификации в связи с предстоящим объединением Республики Беларусь с Российской Федерацией в единое государственное образование. На совершенствование таможенного законодательства, несомненно, влияет участие Республики Беларусь в договоре о Таможенном союзе и Едином экономическом пространстве от 26 февраля 1999 года [12].

Таким образом, ретроспективный анализ возникновения и нормативного закрепления административной ответственности за таможенные правонарушения позволяет сделать следующие выводы:

1. Таможенное регулирование в Республике Беларусь прошло долгий путь поиска наиболее оптимальных режимов взаимодействия государства в лице уполномоченных государственных органов и субъектов, пересекающих государственную границу.

2. Все нормы права, ранее действовавшие на территории Республики Беларусь, несомненно, нашли свое отражение в действующих в настоящее время нормативных актах в сфере таможенного регулирования, пройдя свой путь от использования обычного права до кодификационного закрепления общественных отношений в таможенной сфере.

3. Совершенствование национального законодательства не является завершенным. Процессы, происходящие в сфере регулирования таможенных правоотношений, являются позитивными и адекватно реагирующими на изменения таможенной мировой политики и заключаемые международные договоры Республики Беларусь.

Проведенный анализ нормативных актов, принятых с 1229 года по настоящее время и регулирующих таможенные правоотношения, позволяет классифицировать их по видам:

- договоры;
- привилеи;
- постановления сейма (ухвалы, рецессы);
- статуты;
- таможенные грамоты;
- соборные уложения;
- таможенные уставы;
- таможенные кодексы.

По сфере действия их следует подразделять:

- на региональные (привилеи);
- общегосударственные (статуты);
- международные (договоры).

Субъектами ответственности за таможенные правонарушения являются:

- а) физические лица как общий субъект ответственности:
  - граждане государства;
  - иностранные граждане;
  - лица без гражданства;
- б) физические лица как специальный субъект:
  - должностные лица;
  - юридические лица;

- субъекты хозяйствования как собственники перевозимых товаров;
- субъекты, оказывающие услуги по договору (перевозчики).

Виды ответственности за таможенные противоправные деяния:

- уголовная;
- административная.

Виды административных взысканий, налагаемых на правонарушителя:

- предупреждение;
- штраф;
- конфискация вещей и товаров как основной вид взыскания;
- конфискация вещей и товаров как дополнительный вид взыскания.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Карамзин Н.М. История государства Российского: В 3-х кн. с прил. Кн. первая. – М.: Книга, 1988 (Репринтное воспроизв. 5-го изд. 1842 – 1844 гг.) Примеч. к III т., гл. 7. – Стб. 100 – 103.
2. Гісторыя дзяржавы і права Беларусі ў дакументах і матэрыялах (Са старажытных часоў да нашых дзён): Вучэб. дапаможнік / Пад агул. рэд. А.Ф. Вішнеўскага. – 2-е выд., дап. – Мн.: Акадэмія МУС Рэспублікі Беларусь, 2003. – 320 с.
3. Pirmasis Lietuvos Statutas = Первый Литовский Статут: В 2 т. / VU, Lietuvos MA Lietuvos Istorijos inst. – V.: Mintis, 1983 – 1991. – Т. 2. D. 1: Tekstai senaja balt., lot. ir senaja lenkų k. = Тексты на старобелорусском, латинском и старопольском языках / Redkol.: S. Lazutka (ats. red) ir kt.; [vado [p. 8 – 28], aut. S. Lazutka ir kt. [E. Gudavičius]. – 28 p. – Dalis teksto lygiagr. liet., rus. – Bibliogr. išnašose. – 1991. – 428 p.
4. Статут Вялікага княства Літоўскага 1566 года / Т. І. Доўнар, М. Сатолін, Я.А. Юхо; Рэдкал. Т. І. Доўнар і інш. – Мн.: Тэсей, 2003. – 352 с.: іл.
5. Статут Вялікага княства Літоўскага 1588 года: Тэксты. Даведнік. Каментарыі // Беларуская Савецкая Энцыклапедыя імя П. Броўкі / Рэдкал.: І.П. Шамякін (гал. рэд.) і інш. – Мн.: БелСЭ, 1989. – 573 с.: іл.
6. Архіварыус: Зб. навук.-папул. паведамл. і арт. / Рэдкал.: А.К. Галубовіч (старш.) і інш. – Мн.: НГАБ 2001. – 190 с. (Сер. Гісторыя, архізнаўства, крыніцазнаўства. Вып. 1).
7. Собрание законов Российской Империи. Свод учреждений и уставов таможенных. – СПб., 1892. Т. 6. – Ст. 264.
8. Судебное уложение СУ РСФСР. – 1918. – № 33. – Ст. 432.
9. Ведомости Верховного Совета СССР. – 1964. – № 20. – Ст. 242.
10. Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета СССР. – 1991. – № 17. – Ст. 484.
11. Ведомости Национального собрания Республики Беларусь. – 1998. – № 10 – 12. – Ст. 104.
12. Ведомости Национального собрания Республики Беларусь. – 2000. – № 10. – Ст. 59.