

СЕКЦІЯ 8.

ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ МОРСЬКОЇ ТА МИТНОЇ ПОЛІТИКИ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

КОРМИЧ БОРИС АНАТОЛІЙОВИЧ

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

ОСНОВНІ ДЖЕРЕЛА СУЧАСНИХ СТАНДАРТІВ РЕАЛІЗАЦІЇ МИТНОЇ ПОЛІТИКИ: ГЛОБАЛІЗАЦІЯ, РЕГІОНАЛІЗАЦІЯ ТА ПРИВАТИЗАЦІЯ

Сучасна митна політика більшості країн світу ґрунтується на системі загальновизнаних універсальних правил та принципів, що сформувалися у другій половині ХХ ст. та продовжують розвиватися завдяки міжнародному співробітництву з питань функціонування багатосторонньої торговельної системи СОТ. Базисом цих принципів є ідеї нео-лібералізму, закладені свого часу під час підписання ГАТТ-47, які поєднали принципи вільної торгівлі із необхідним державним втручанням та повагою до суспільних потреб. Така нео-ліберальна візія «практично домінує у режимах права СОТ та міжнародному інвестиційному праві. А через інституційні зв'язки між СОТ та деякими іншими глобальними режимами стандартизації... ці ідеали також впливають на процес нормотворення у відповідних сферах» [1, р. 462]. При цьому, крім самої СОТ, можна виділити ще два ключових центри формування стандартів реалізації митної політики, що взаємодіють з СОТ у питаннях регулювання міжнародної торгівлі та митного співробітництва, які представлені Всесвітньою Митною Організацією (ВМО), та ООН у особі її окремих агенцій (ЮНКТАД, Європейська Економічна Комісія ООН тощо).

При цьому, протягом тривалого часу відзначається зростання ступеню автономності тих правових режимів, що сформовані у рамках вищезазначених організацій, за якої національні держави у питаннях формування та проведення митної політики стають все більше зв'язаними нормами, що створюються безпосередньо актами міжнародних організацій, як-то рішеннями відповідних комітетів СОТ, висновками Органу з врегулювання суперечок СОТ, рекомендаціями та стандартами ВМО та іншими. Дані тенденції у торговельній та митній

політики є елементом більш комплексної концепції глобального управління (*global governance*), що активно розвивається з 70-80-х рр. XX ст. До основних ідей концепції глобального управління належать обмеження влади національних держав через обов'язкову участь сучасної держави у «міждержавній (міжнародній) системі, яка розвивається разом з світовою економікою» [2, р. 4] та в самому загальному вигляді обґрунтовує той факт, що у рамках процесів глобалізації «в результаті виникнення акторів та інституцій вище або нижче держави, таких як багатонаціональні економічні інститути (наприклад МВФ та СОТ), глобальні соціальні рухи, міжнародно-правові режими, влада – тобто здатність впливати на свідомість, наміри або дії актора – вже не є властивістю виключно держави, оскільки вона все більше і більше розповсюджується по всій глобальній системі з утворенням нових центрів та адміністрацій поза державою» [3, р. 16].

Але важливою тенденцією є не лише перенесення значної частини регулювання торговельної та митної політики на міжнародний рівень, але й “приватизація” певних елементів процесу творення правил такого регулювання. Така приватизація означає процес за якого міжнародні неурядові організації розробляють та встановлюють стандарти, які перетворюються на глобальні правила визнані не лише приватним сектором, а й державами. На сьогодні фахівці виділяють щонайменше три подібних організації, стандарти яких мають визначальний вплив на міжнародну торгівлю та політику держав по регулюванню останньої. До них відносяться: Рада з Міжнародних стандартів фінансової звітності (IASB), правила якої застосовуються більш ніж у ста країнах, а також Міжнародна організація стандартизації (ISO) та Міжнародна електротехнічна комісія (IEC) «які у сукупності відповідають за 85 відсотків всіх міжнародних стандартів щодо дизайну та характеристик промислових товарів. Їх товарні стандарти визначають доступ на ринки, безпеку споживачів та виробництва, гарантії якості та конкурентоздатність» [4]. Більше того, приватно-публічне партнерство у формуванні заходів щодо реалізації митної політики заохочується і на національному рівні, що відображено у низці рекомендацій ВМО, ЄЕК ООН, тощо.

Також, у створенні сучасних стандартів реалізації митної політики відбувається суттєве зміщення акцентів на регіональний рівень, що пов'язано із тенденцією стрімкого зростання регіональної економічної інтеграції у формах зон вільної торгівлі та митних союзів. Так, якщо за даними СОТ станом на 1990 р. діяло 19 регіональних торговельних угод, то у 2000 р. ця цифра зросла до 79, а станом на 2018 р. таких угод налічується 288. При чому лідером по кількості укладених регіональних торговельних угод є Європейський Союз, що має 42 діючі угоди, що стосуються питань торгівлі товарами, та повідомив СОТ про намір підписати ще 13 подібних угод [5]. Слід зазначити, що укладання регіональних торговельних угод, навіть у формі зон вільної торгівлі, не кажучи вже про митні союзи, не лише впливає на тарифне та нетарифне регулювання руху товарів між їх учасниками, а й передбачає, як правило, поглиблення взаємодії між митними адміністраціями, гармонізацію митних та прикордонних процедур, стандартизацію вимог

щодо обміну інформацією, запровадження елементів спільного управління кордонами, тощо.

В цьому аспекті, завдяки низці вимог Додатку XV до Глави 5 Угоди про асоціацію України та ЄС щодо наближення митного законодавства до *acquis communautaire*, Україна потрапила у зону європеїзації митного законодавства, що охоплює не лише безпосередньо країни-члени ЄС, а й країни-партнери. Це, зокрема, обумовлюється зв'язаністю спільної торговельної політики ЄС принципами та цілями зовнішніх дій ЄС, передбачених нормами ст. 21 та 22 Договору про ЄС. Зокрема, ст. 21 (2) Договору про ЄС виводить питання укладання торговельних угод виключно з економічної площини, зв'язуючи їх вимогами щодо забезпечення цінностей, фундаментальних інтересів, безпеки та цілісності ЄС, підтримкою демократії та верховенства права тощо. А одним з інструментів досягнення зовнішніх цілей ЄС вважаються концепції “нормативної сили” (пропаганди норм та принципів ЄС за його кордонами) та “керівної сили” (експорт норм та принципів у сусідні країни) [6, р. 51-16].

Нарешті, ще одним сучасним джерелом формування та поширення стандартів щодо прийомів та способів проведення митної політики слід вважати горизонтальне співробітництво між суб'єктами публічної адміністрації різних країн, що задіяні у виконанні митних та прикордонних формальностей. (В першу чергу між митними та прикордонними службами, морськими адміністраціями, тощо). Таке співробітництво яке представляє собою один з каналів поширення досвіду та «найкращих практик», прийняття спільних рішень та узгодження спільних дій в сфері управління кордонами та організації руху товарів та транспортних засобів через суміжні пункти пропуску. Фактично мова йде про формування транснаціональних мереж національних регуляторних органів або посадових осіб, що здійснюють взаємодію відповідно до вимог багатосторонніх або двосторонніх угод [7].

Все це у сукупності веде до суттєвої диверсифікації центрів формування сучасних стандартів реалізації митної політики, що на практиці дозволяє при дотриманні загальних принципів гармонізації, уніфікації та стандартизації митних процедур максимально враховувати регіональну специфіку, потреби окремих держав та приватного сектора.

Список використаної літератури:

1. Barak-Erez D., Perez O. Whose Administrative Law is it Anyway? How Global Norms Reshape the Administrative State. *Cornell International Law Journal*. 2013. Vol. 46. Pp. 456-497.
2. Wallerstein I. *The Politics of the World-Economy: The States, the Movements and the Civilizations*. Cambridge University Press, 1984. 191 p.
3. O'Brien, R. Goetz A., Scholte J., Williams M. *Contesting Global Governance: Multilateral Economic Institutions and Global Social Movements*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000. 260 p.
4. Büthe T., Mattli W. *The Privatization of Regulation in the World Economy. The Regulatory Review*. 2011. URL: <https://www.theregreview.org/2011/05/24/the-privatization-of-regulation-in-the-world-economy>

5. Regional Trade Agreements Information System. World Trade Organization. URL: <http://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx>
6. Blaese J-D. International Institutions and the Power of the EU: How Has it Been Affected by the Financial Crisis? Hamburg: Anchor Academic Publishing, 2013. 72 p.
7. Kingsbury B., Donaldson M. Global Administrative Law. Max Planck Encyclopedia of Public International Law. Oxford Public International Law. Oxford University Press, 2015. URL: <http://opil.ouplaw.com>

Ключові слова: торговельна політика, митні правила, митні формальності, сприяння торгівлі, належне урядування, СОТ, ВМО, СЕФАКТ ООН.

Ключевые слова: торговая политика, таможенные правила, таможенные формальности, содействие торговле, надлежащее управление, ВТО, СТС, СЕФАКТ ООН.

Key words: trade policy, customs regulations, customs formalities, trade facilitation, good governance, WTO, WCO, UN/SEFACT.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент

ЩОДО ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ В УКРАЇНІ ЗАКОНОДАВСТВА ЄС У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Відповідно до статті 474 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, Україна здійснюватиме поступове наближення свого законодавства до права ЄС [1], а керуючись частина I Розділу 14 Закону України від 18.03.2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [2], транспортне *acquis* ЄС має бути повністю інкорпороване у національну систему права. Наприкінці 2017 року Кабінетом Міністрів України було схвалено Стратегію імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожню карту») [3] (далі – Стратегія). Як зазначено у Розділі «Загальна частина» Стратегії, її прийняття обумовлено невиконанням схвалених раніше планів імплементації положень *acquis* Європейського Союзу у галузі морського та внутрішнього водного транспорту, зазначених у додатках XVII і XXXII до Угоди про асоціацію.

Цілковито справедливою є викладена у Стратегії теза про те, що важливим чинником повернення України на світовий ринок перевезень на морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового поля для приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів судноплавства. Міжнародні конвенції, прийняті у рамках діяльності