

2. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18.03.2004 р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1629r-15/page5>
3. Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»): розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 р. № 747-р. *Офіційний вісник України*. 2017. № 86. Ст. 2622.
4. Эглит Я. Я., Галин А. В. Особенности развития внутренних водных путей Европы. *Морской и речной транспорт*. 2014. № 1 (8). С. 38-41.
5. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 р. № 1095. *Офіційний вісник України*. 2018. № 10. Ст. 357.
6. Питання Державної служби морського та річкового транспорту: розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 серпня 2018 р. № 621-р. *Офіційний сайт Верховної Ради України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/621-2018-p>
7. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 25-34.
8. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄС (Частина 1)]. *Lex Portus*. 2018. № 2. С. 68-78.

Ключові слова: імплементація, внутрішній водний транспорт, стратегія імплементації, план імплементації, судноплавство внутрішніми водними шляхами.

Ключевые слова: имплементация, внутренний водный транспорт, стратегия имплементации, план имплементации, судоходство по внутренним водным путям.

Key words: implementation, inland water transport, implementation strategy, implementation plan, navigation by inland waterways.

ФЕДОТОВ ОЛЕКСІЙ ПАВЛОВИЧ

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

ПРОБЛЕМИ ПРАКТИКИ ФУНКЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

Комплексна оцінка законодавчих новацій та змін практики функціональної організації пунктів пропуску на державному кордоні України в процесі модернізації державної митної справи, спрямованих на підвищення якості логістичного обслуговування у пунктах пропуску через державний кордон України, свідчить про наявність ряду не тільки позитивних практик, але й проблемних питань, які потребують нагального вирішення.

Так, одним із ключових факторів, які впливають не тільки на якість перетину державного кордону, а й на доцільність та ефективність роботи пунктів пропуску через державний кордон, є зручність їх інфраструктури. При цьому, саме від зручності інфраструктури пунктів пропуску через державний кордон України залежить їх пропускна спроможність, яка може зменшуватися в результаті впливу різноманітних чинників дестабілізації законодавчо встановлених процесів на державному кордоні [1, с. 275–277]. На теперішній час пропускна здатність більшості пунктів пропуску на державному кордоні України, на жаль, не розрахована на актуальний потік, що призводить до формування багатогодинних черг. При цьому, на теперішній час митні органи ДФС України не мають у своєму розпорядженні нормативно-правового акта, яким було би регламентовано порядок здійснення комплексних заходів щодо попередження, управління та стабілізації пропускної спроможності пунктів пропуску.

Серед проблем функціональної організації пунктів пропуску на державному кордоні України – проблеми в електромережі, повільність комп'ютерних систем, через яку час від часу «паралізує» пункти пропуску. Саме «зависання баз» і несправність комп'ютерних систем українських митниць призводить до багатогодинних колапсів на кордоні [6].

Іншим аспектом питання функціональної модернізації є проблема пристосованості будівель та інфраструктури пунктів пропуску до запровадження спільного контролю – контролю, що здійснюється співробітниками контрольних органів у спільному пункті пропуску відповідно до міжнародних принципів «єдиного вікна», «єдиної зупинки», вибіркової перевірки транспортних засобів та товарів. Адже, на жаль, більшість пунктів пропуску через державний кордон України побудовано так, що проведення спільного контролю без реконструкції там узагалі є неможливим, на інших же відбувається фактично послідовний контроль співробітниками українських контрольних органів та контрольних органів суміжної держави в одній будівлі на території суміжної держави.

Акцентуючи увагу на Одеській митниці ДФС, у зоні діяльності якої розташовано значну кількість пунктів пропуску через державний кордон України, необхідно зазначити, що влітку 2018 р. з метою оцінки можливостей/необхідних умов для встановлення спільного контролю на центральному сегменті українсько-молдавського кордону представники Місії EUBAM (досить детально питання роботи Місії EUBAM розкрито у дослідженнях О.О. Кацмази [2]) разом із партнерами з Митної служби та Прикордонної поліції Республіки Молдова здійснили відвідування пунктів пропуску «Павлівка», «Йосипівка», «Федосіївка» та «Дубове» митного поста «Подільськ» Одеської митниці ДФС. В результаті чого представники Місії EUBAM разом із партнерами з Митної служби та Прикордонної поліції Республіки Молдова висловили свою думку з приводу зміни статусу пункту пропуску «Йосипівка» із міждержавного на місцевий. Серед підстав для такого висновку: незадовільний стан під'їзних доріг, мала кількість переміщень транспортних засобів,

громадян та відсутність переміщення товарів суб'єктами ЗЕД, а також економічна невідповідність знаходження представників Молдови в зазначеному пункті пропуску.

Однак слід наголосити на тому, що незадовільний стан під'їзних доріг до пунктів пропуску на українсько-молдавському кордоні спостерігається по всій Одеській області, а враховуючи висновки, надані в листі Державного агентства автомобільних доріг України від 07.08.2018 р. № 6258/3/9.1-17-1928/10, усі дороги потребують проведення ремонтних робіт [8]. Що стосується малої кількості переміщень транспортних засобів, а також громадян – віддавати перевагу окремим пунктам пропуску за кількістю переміщень та нехтувати пунктом пропуску, в якому переміщень транспортних засобів та громадян менше – не доречно. В цьому аспекті важливим питанням є питання додержання прав та охоронюваних законом інтересів осіб [5, п. 7 ч. 1 ст. 8].

Слід також зазначити, що відповідно до ст. 20 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про спільний контроль осіб, транспортних засобів, товарів та предметів у спільних пунктах пропуску через українсько-молдовський державний кордон, контрольні органи Молдови повинні створити у пункті пропуску «Йосипівка» необхідні телекомунікаційні системи, а також використовувати засоби зв'язку відповідно до законодавства своєї держави [10]. Крім того, витрати, пов'язані з експлуатацією та ремонтом телекомунікаційних систем, відповідно, покладено на контрольні органи держави, якою було встановлено такі системи. Вбачається, за вказаними обставинами Молдова не виявила бажання витрачати фінансові та матеріальні ресурси на спільний контроль у пункті пропуску «Йосипівка», у зв'язку із чим було запропоновано змінити його статус із міждержавного на місцевий. Адже щодо місцевих пунктів пропуску спільного контролю осіб, транспортних засобів, товарів, а також предметів, положеннями чинного законодавства не передбачено.

Зважаючи на той факт, що положення Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про спільний контроль осіб, транспортних засобів, товарів та предметів у спільних пунктах пропуску через українсько-молдовський державний кордон не вказують на обов'язковість створення в діючих українських пунктах пропуску спільних пунктів пропуску через українсько-молдовський державний кордон, пункт пропуску «Йосипівка» і в подальшому може виконувати функції в категорії міждержавного, без запровадження спільного контролю осіб, транспортних засобів, товарів та предметів з посадовими особами контрольних органів Молдови. Адже слідування спільним інтересам України та Республіки Молдови зовсім не передбачає зміну категорії (статусу) пунктів пропуску із міждержавного на місцевий, що виходить за межі договірних угод.

Водночас слід зазначити, що зміна категорії (статусу) пункту пропуску «Йосипівка» матиме результатом не тільки порушення положень ст.ст. 24, 33, 64, 68 Конституції України [4], Закону України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні» [9], Закону

України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» [7], але й призведе до незадоволення населення придністровського регіону Республіки Молдова.

Вбачається, чимало проблемних аспектів, пов'язаних із функціональною організацією пунктів пропуску на державному кордоні України та забезпеченням належної реалізації можливостей пунктів пропуску для міжнародного чи міждержавного або місцевого сполучення, митниці ДФС України вирішити не в змозі, адже такі заходи потребують значних фінансових ресурсів, у зв'язку із відсутністю яких досить мало проектів модернізації прикордонної інфраструктури було завершено успішно. Тож нині усе більше зростає потреба залучення зовнішніх ресурсів, а також відкритим залишається питання, яким державним органам потрібно передати від ДФС України функцію щодо розбудови і утримання пунктів пропуску через державний кордон України.

Список використаної літератури:

1. Герман О.О. Пропускна спроможність пункту пропуску для автомобільного сполучення на державному кордоні України. *Актуальні проблеми світової і національної економіки: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених* (м. Дніпропетровськ, 26 бер. 2014 р.). С. 275–277.
2. Кацмаза А.А. Миссия Европейского союза по оказанию пограничной помощи. *Митна справа*. 2006. № 6. С. 86–89.
3. Кацмаза А.А. Миссия Европейского союза по оказанию пограничной помощи. *Митна справа*. 2007. № 1. С. 47–53.
4. Конституція України, 1996. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
5. Митний кодекс України, 2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.
6. Несправне обладнання паралізувало роботу пунктів пропуску на кордоні з Польщею. URL: <http://shoppingpl.com/uk/news/399-nespravne-obladnannya-paralizuvalo-robotu-punktiv-propusku-na-kordoni-z-polshcheyu>
7. Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні: Закон України від 06.09.2012 р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 76. Ст. 3071.
8. Про надання інформації: лист Державного агентства автомобільних доріг України від 07.08.2018 р. № 6258/3/9.1-17-1928/10.
9. Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні: Закон України від 11.12.2003 р. *Офіційний вісник України*. 2004. № 1. Ст. 4.
10. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про спільний контроль осіб, транспортних засобів, товарів та предметів у спільних пунктах пропуску через українсько-молдовський державний кордон від 06.10.2017 р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 88.

Ключові слова: державна митна справа, логістичне обслуговування, митний кордон, пропускна спроможність, пункт пропуску, спільний контроль.

Ключевые слова: государственное таможенное дело, логистическое обслуживание, таможенная граница, пропускная способность, пункт пропуска, совместный контроль.

Key words: state customs procedures (affairs), logistic services, customs border, capacity, inspection post (checkpoint), joint control.