

5. Положення про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 р. № 312. *Офіційний вісник України*. 2017. № 75. Ст. 2318.
6. Киселев В.А. Некоторые вопросы регулирования допуска иностранных судов в порты. *Морское право и международное судоходство: сб. науч. трудов / под ред. А.Л. Колодкина*. Москва, 1985. С. 3–17.
7. Аверочкина Т.В. Режим экипажей судов в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии. *Правове життя сучасної України: тези доп. Міжнар. наук. конф. проф.-виклад. і аспірант. складу (м. Одеса, 5–6 черв. 2009 р.) / відп. ред. д-р юрид. наук проф. Ю.М. Оборотов; Одеська нац. юрид. академія*. Одеса: Фенікс, 2009. С. 283–285.
8. Аверочкина Т.В. Правове дослідження прецедентів встановлення статусу історичних вод в Арктиці. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць*. 2011. Вип. 42. С. 159–165.
9. Джунусова Д.Н. *Международное морское право: учеб. пособ.* Астрахань: Астраханский государственный университет, Издат. дом «Астраханский университет», 2012. 328 с.

Ключові слова: внутрішні води, води портів, акваторія, правовий статус морського простору, внутрішні морські води.

Ключевые слова: внутренние воды, воды портов, акватория, правовой статус морского пространства, внутренние морские воды.

Key words: inland waters, water of ports, water area, legal status of marine space, inland seawater.

КРІЛЬ РОМАН ВОЛОДИМИРОВИЧ

Начальник Миколаївської Митниці ДФС,
радник податкової та митної справи I рангу

ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ “ТРАНЗИТ” У МИТНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

Змістовна характеристика нормативного закріплення поняття «транзит» дозволяє зробити висновок, що на тепер у законодавстві України існує декілька визначень досліджуваного тематичного терміну, закріплених у положеннях Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Закону України «Про транзит вантажів», а також Митного кодексу України.

Так, як вид зовнішньоекономічної діяльності поняття «транзит» трактується положеннями Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність». Згідно з абз. 43 ст. 1 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», транзит товарів – це переміщення товарів, які виготовлені за межами України, через територію України без будь-якого використання їх на зазначеній території [1]. При цьому, із зазначеного визначення випливає той факт, що, насамперед, товари повинні бути виготовленими за межами України і переміщатися через територію

України (не важливо, у межах одного пункту пропуску чи між двома пунктами пропуску через державний кордон України). А, головне, товари не повинні використовуватися на території України.

Ще одне визначення терміну «транзит» закріплено у положеннях Закону України «Про транзит вантажів» [2]. Слід зазначити, що положення вказаного Закону юридично визначили засади організації та здійснення транзиту вантажів повітряним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України. При цьому, під «транзитом» вантажів розуміється перевезення транспортними засобами транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України (абз. 4 ст. 1).

Слід звернути увагу на те, що, виходячи із вказаного визначення, товари не обов'язково повинні бути виготовленими за межами України. При цьому, заборони на використання транзитних товарів на території України (дія законодавчих положень цього Закону не поширюється на транзит пошти, багажу, зброї, наркотичних засобів, психотропних речовин, небезпечних та шкідливих відходів, продукції подвійного використання, експорт або імпорт товарів, переміщення товарів з використанням трубопровідного транспорту чи ліній електропередач) також не передбачено.

Особливої уваги заслуговують положення Закону України «Про транзит вантажів», що являються основними правовими джерелами, в яких відображено свободу, маршрути та способи транзиту вантажів через територію України. До речі, ст. 3 Закону України «Про транзит вантажів» встановлено, що учасники транзиту мають право на вільний вибір засобів, а також маршрутів транзиту (ч. 3 ст. 3). Крім того, необхідно зазначити, що Законом України «Про транзит вантажів» передбачено звільнення учасників транзиту від усіх видів платежів, крім єдиного збору, що стягується у пунктах пропуску через державний кордон України (ч. 4 ст. 3).

Аналіз положень чинного законодавства дозволяє стверджувати, що Закон України «Про транзит вантажів», а також Митний кодекс України не тільки вирішили питання з переглядом затверджених Урядом України переліків пунктів пропуску на державному кордоні України, через які дозволяється переміщувати товари підакцизної групи, але й сприяли відновленню національної практики транзитних переміщень товарів від ряду інших «вартісних» заходів, що були впровадженими у сфері транзитних перевезень: митний озброєний супровід силами посадових осіб митниці (колишніми підрозділами митної варти). При цьому, умови користування послугами спеціальних страхових організації (страхування фінансової відповідальності перевізника вповноваженою центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну податкову та митну політику, страховою компанією у вигляді страхового полісу) у пунктах пропуску на митному кордоні України залишилися.

Слід мати на увазі, що Законом України «Про транзит вантажів» також було справедливо передбачено укладання Урядом України низки

міжнародних договорів про проведення спільного контролю транзитних вантажів та приєднання нашої держави до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах (1982 рік). У той же час, з метою сприяння проходженню вантажів через кордони і спрощення процедури міжнародного перевезення вантажів, прийнято Указ Президента України від 04.07.2002 р. № 616/2002 «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах» [3], але процедуру контролю транзитних вантажів на кордоні України так і не було змінено.

Акцентуючи увагу на визначенні поняття «митний режим транзит», закріпленому у положеннях Митного кодексу України (МКУ), необхідно зазначити, що згідно ст. 90 МКУ, транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома органами доходів і зборів України або в межах зони діяльності одного органу доходів і зборів без будь-якого використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності (ч. 1 ст. 90) [4].

Під митний режим транзит поміщаються товари, які було ввезено на митну територію України з метою їх подальшого транзитного переміщення митною територією України. При цьому, мета переміщення товарів визначається, виходячи із даних товаротранспортних та товаросупроводжувальних документів. Наприклад, при переміщенні транзитних товарів через митний кордон України (при їх ввезенні на митну територію України) мета переміщення товарів буде визначатися на підставі товаротранспортної накладної, рахунка-фактури (інвойсу) тощо. Якщо ж одержувачем товарів є підприємство, яке територіально знаходиться за межами митної території України – це головна підстава для ухвалення рішення органом доходів і борів про транзитне переміщення таких товарів.

Що стосується країни походження товарів, то з визначення поняття «митний режим транзит» не простежується заборона на транзитне переміщення українських товарів. Тобто, у митний режим транзит може бути поміщено товари, незалежно від їх митного статусу, про що, власне, й говориться у положеннях ч. 2 ст. 92 МКУ.

Отже, чинними законодавчими актами України надано декілька визначень поняття «транзит»: Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» розглядає транзит у контексті зовнішньоекономічних операцій; Закон України «Про транзит вантажів» – з погляду організації технічного переміщення вантажів, нарешті положення МКУ характеризують транзит з точки зору виконання митних процедур.

Список використаної літератури:

1. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16.04.1991 р. № 959-XII. Відомості Верховної Ради УРСР. 1991. № 29. Ст. 377.
2. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. № 1172-XIV. Відомості Верховної Ради України. 1999. № 51. Ст. 446.

3. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах: Указ Президента України від 04.07.2002 р. № 616/2002. Офіційний вісник України. 2002. № 28. Ст. 1312.
4. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495–VI. Урядовий кур'єр. 2012. № 86. С. 9–26.

Ключові слова: транзит, транзит вантажів, зовнішня торгівля, митний режим, митне законодавство.

Ключевые слова: транзит, транзит грузов, внешнеэкономическая деятельность, таможенный режим, таможенное законодательство.

Key words: transit, transit of goods, international trade, customs procedure, customs legislation.

ЧЕРНИШ ТЕТЯНА ВІКТОРІВНА

Криворізький факультет
Національного університету «Одеська юридична академія»,
викладач кафедри конституційного, міжнародного та приватного права

НАДЗВИЧАЙНІ МОРСЬКІ ПОДІЇ: ПРАВОВЕ ЗАБЕЗБЕЧЕННЯ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ

Як один з найдавніших інститутів морського права, розподіл загальної аварії одночасно є одним із найбільш специфічних інститутів взагалі. Як вважають фахівці з морського права, очевидних аналогів загальної аварії в інших сферах людської діяльності, в інших галузях права не існує. У зв'язку з цим питання кваліфікації та розподілу загальної аварії набувають особливого значення в розвитку юридичної науки. Надзвичайні морські події взагалі та навігаційні аварії, зокрема, залишаються і сьогодні досить частим явищем у сфері торговельного мореплавства. Все це свідчить про недостатню вивченість правових відносин, що виникають у зв'язку із загальною аварією в законодавстві України. Тому звернення до цих питань є актуальним як з теоретичної, так і з практичної точки зору.

Мореплавство належить до тих сфер діяльності людини, яка вже внаслідок своїх природних властивостей пов'язана зі значною небезпечкою для тих, хто з нею пов'язаний професійно або з інших підстав є учасником відповідних відносин. Випадки виникнення шкоди внаслідок підвищеного ризику при торговельному мореплавстві є не поодиноким явищем, що зумовлює необхідність ретельного врегулювання відносин, які виникають при цьому, та формування стабільної практики застосування відповідних правових норм.

Загальна аварія – це збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від