

юридичної сили та її підтвердження; 3) категорії інформації відповідно рівня доступу до неї; 4) мета та порядок захисту інформації; 5) права суб'єктів, що приймають участь в інформаційних відносинах щодо даного інформаційного ресурсу.

Згідно положень ч. 4 ст. 31 МКУ, інформаційно-телекомунікаційні системи і засоби їх забезпечення, розроблені, виготовлені або придбані митними органами, є державною власністю і закріплюються за відповідними митними органами. Митні органи виступають в даному випадку утримувачами таких інформаційних систем та ресурсів.

Інші елементи правового режиму інформаційних ресурсів митних органів визначаються на загальних засадах згідно інформаційного законодавства.

### **Серафімов В. В.**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права*

## **ОСНОВНІ НАПРЯМКИ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ ТА СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

Відповідно до Морської доктрини України, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (Офіційний вісник України, 2009, № 94, ст. 3216), метою державної морської політики є визначення інтересів України у зовнішній та внутрішній політиці в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики. Її основними завданнями є: підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави, відповідності стандартам безпеки судноплавства; забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки судноплавства, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських суднах до міжнародних стандартів безпеки судноплавства, ефективного здійснення функцій морської адміністрації та інших функцій держави, що передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави та забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності; розв'язання завдань, покладених на Військово-Морські Сили Збройних Сил України і Морську охорону Держприкордонслужби, на рівні, достатньому для участі у забезпеченні територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності України, непорушності її державного кордону на морі та захисту інших

національних інтересів у сфері морської і військово-морської діяльності держави; збереження і розвиток наукового та кадрового потенціалу всіх складових морської діяльності на рівні, що забезпечить ефективну реалізацію національних інтересів держави.

Пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету, зокрема, шляхом провадження економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з торговельним судноплаством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтом.

Розвиток морських торговельних портів в Україні останніми роками отримав нового поштовху, зумовленого прийняттям Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» (Відомості Верховної Ради України, 2013, № 7, ст. 65), а також дією Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.07.2008 р. № 1051-р (Офіційний вісник України, 2008, № 58, ст. 1946) і розробкою у 2013 році її нової редакції у світлі зазначеного Закону. Цими актами було закладено загальні засади реформування морських торговельних портів як суб'єктів господарювання, змінено структуру управління ними, а також запроваджено нові механізми їх роботи.

В проекті нової Стратегії розвитку морських портів України зазначається про те, що морські порти України є ефективною, технологічною та конкурентоспроможною галуззю, що забезпечує максимально ефективне обслуговування експорту, основу для росту імпорту та активне залучення транзиту, пропонуючи послуги високої якості з оптимальними тарифами, а також є рушійною силою розвитку національної економіки, що створює додану вартість і додаткові доходи держави, стимулюючи залучення приватних інвестицій. Поряд із цим визнається, що до недоліків портової галузі України належать: низькоефективна, тривала процедура митного оформлення вантажів; відсутність чіткої спеціалізації портів за видами вантажів, що призводить до неефективної їх перевалки; значний знос машин та обладнання (більше 70 %); наявні глибини не дозволяють повноцінно обслуговувати великі судна (на зразок «Capesize») з повним завантаженням біля причалу; низький рівень інтермодальності, не розвинута транспортна інфраструктура в портах та на під'їзних шляхах; неможливість впровадження процесу повномасштабної оптимізації у зв'язку з високим рівнем соціальної відповідальності портів; недостатній захист прав інвесторів. Визначення та концентрація уваги на зазначених проблемах в Стратегії розвитку морських портів обумовлює розвиток напрямків морської політики України, спрямованих на їх подолання. Зокрема визнається, що сприяти «зняттю» цих проблем мають: підвищення конкуренто-

спроможності портової галузі України; забезпечення технологічного розвитку портової галузі та підготовки кадрів; створення в портовій галузі кластерів з переробки вантажів; залучення приватних інвесторів на довгостроковий період; забезпечення високого рівня безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей, порядку в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту; доведення норм екологічної безпеки роботи портів до рівня міжнародних стандартів; забезпечення високого рівня нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті.

Визнання на загальнодержавному рівні існування проблем в роботі та розвитку морських портів, прийняття декількох програмних документів в цій сфері свідчить про підвищення уваги до морської галузі України, перехід від гальмування до прогресивного розвитку та оновлення.

### **Прокопенко В.В.**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського і таможенного права*

#### **К ПОНЯТИЮ «ПРОИЗВОДСТВО ПО ДЕЛАМ О НАРУШЕНИЯХ ТАМОЖЕННЫХ ПРАВИЛ» ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ ПРИДНЕСТРОВСКОЙ МОЛДАВСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

С сентября 1990 года на юго-востоке Европы была провозглашена Приднестровская Молдавская Республика – до сих пор не признанное мировым сообществом государство, со своим административно-территориальным делением, экономикой, вооруженными силами и, конечно, законодательством, регулирующим все сферы общественных отношений. Не являются исключением отношения, связанные с перемещением товаров, транспортных средств, физических и юридических лиц через таможенную границу Приднестровской Молдавской Республики (далее – ПМР).

Следует отметить, что Кодекс ПМР об административных правонарушениях был принят в 2002 году, а Таможенный кодекс ПМР в 2000 году. Однако в обоих кодексах понятие «производства по делам об административных правонарушениях и, соответственно, «производство по делам о нарушениях таможенных правил» не содержится.

Статья 232 Кодекса ПМР об административных правонарушениях посвящена задачам производства по делам об административных правонарушениях, в которой говорится, что «задачами производства по делам об административных правонарушениях являются своевременное, всестороннее, полное и объективное выяснение обстоятельств каждого дела, разрешение его в точном соответствии с законодательством, обеспечение исполнения вынесенного постановления, а также выявление причин и