

РОЗДІЛ 7

АДМІНІСТРАТИВНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС; ФІНАНСОВЕ ПРАВО; ІНФОРМАЦІЙНЕ ПРАВО

УДК 349.2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОРЯДКУ ЗБЕРІГАННЯ ВАНТАЖІВ ПОНАД УСТАНОВЛЕНІ ТЕРМІНИ НА ТЕРИТОРІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

REGULATION THE STORAGE OF GOODS BEYOND ITS LIMIT IN UKRAINE SEAPORTS

Валусва Л.В.,
к.ю.н., доцент, доцент кафедри адміністративного
та кримінального права

Національний університет «Одеська морська академія»

Стаття присвячена висвітленню однієї з актуальних практичних проблем митного права. Так у статті аналізуються проблеми, пов'язані з регулюванням режиму зберігання вантажів на митних складах. В процесі зберігання на митних складах митниці, які здебільшого арендовані державою у приватних підприємств, виникає їх накопичення на території морських портів. У зв'язку із необхідністю проходження митного контролю в межах зони митного контролю та додержанням правил, встановлених на ній, вантажі вчасно не проходять митне оформлення і не розмитнюються.

Ключові слова: митний контроль, митний склад, морські порти, митний режим, розпорядження товарами, зберігання, термін, фіскальні (митні) органи, товари і транспортні засоби.

Статья посвящена одной из актуальных практических проблем таможенного права. Так в статье анализируются проблемы, связанные с регулированием режима хранения грузов на таможенных складах. В процессе хранения на таможенных складах таможен, которые в основном арендованы государством у частных предпринимателей, возникает их накопление на территории морских портов. В связи с необходимостью прохождения таможенного контроля в пределах зоны таможенного контроля и соблюдением правил, установленных на ней, грузы вовремя не проходят таможенное оформление и не растамаживаются.

Ключевые слова: таможенный контроль, таможенный склад, морские порты, таможенный режим, распоряжение товарами, хранение, срок, фискальные (таможенные) органы, товары и транспортные средства.

The article is devoted to one of the most pressing practical problems of customs law. So article examines the problems associated with the regulation regime of storage of goods in customs warehouses. During storage in bonded customs warehouses, which are mostly leased by the state from private entrepreneurs, there is their accumulation on the territory of seaports. In connection with the need to pass customs control within the zone of customs control and compliance with the rules set out in it, loads in time do not pass customs clearance. So it is clear that solving this problem is in the legal plane. The required adoption of regulatory act which contribute to the full development of seaports of Ukraine to increase their production capacities and investment projects involving private capital. Moreover, the adoption and implementation will not result in additional costs to the State Budget of Ukraine. Also need to develop a mechanism adapted to act implement the project life. This will resolve the issue of seizure and sale of goods that are in ports established over time. The harmonization of existing national legislation to comply terms of storage of goods in seaports of Ukraine will enable escape conflict Inters public authorities and economic operators.

Key words: customs, bonded warehouses, ports, customs regime, disposal of goods, storage, period, fiscal (customs) authorities, goods and vehicles.

Враховуючи значення здійснення митного контролю на території морських портів в межах спеціально виділеної для цього території з особливим режимом знаходження в ній товарів, транспортних засобів, осіб, що переміщуються через митний кордон – так званої зони митного контролю, не можна нехтувати додержанням правил, які повинні діяти у її межах. На жаль, та ситуація, яка зараз склалася з вантажами, не сприяє нормалізації роботи у морських портах, а навпаки призводить до накопичення вантажів у портах, довгострокове зберігання яких згубно впливає на їх споживчі властивості і на діяльність підприємств порту. У разі передачі вантажів на склад митного органу, перевізник втрачає можливість покрити свої витрати на перевезення вантажу, а стивідорні компанії не отримують плату за зберігання вантажу. У разі розпорядження товарами перевізником, держава в особі фіскальних (митних) органів втрачає можливість розпорядження такими вантажами, і, як наслідок, втрачає надходження до державного бюджету. На практиці ж товари, що мають бути розміщені на складі фіскального органу, залишаються на території морських портів для розпорядження і під відповідальність оператора терміналу в контейнерному обладнанні, у якому вони

прибули до морського порту України. Вирішення даної проблеми потребує однозначного нормативного регулювання і залежить від вироблення чіткого механізму практичного її вирішення.

Цьому питанню наразі приділена увага в Проекті постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію вантажів, що знаходяться у морських портах понад установлені терміни», але питання щодо механізму її втілення залишається невирішеним.

Метою статті є визначення правового статусу товарів, призначених для передачі і зберігання на митних складах. Завданням статті є пошук шляхів вирішення проблеми, пов'язаної з накопиченням вантажів на території морських портів.

Окремі питання щодо визначення місця митних процедур на морському транспорті у взаємозв'язку з іншими митними інститутами розглядалися в роботах О. М. Ганжина, Є. В. Додіна, Ю. М. Дьоміна, Ф. Л. Жоріна, М. М. Каленського, С. В. Ківалова, Б. А. Кормича, П. В. Пашка, М. Г. Шульги. В наукових працях цих та інших правознавців міститься інформація щодо статусу зон митного контролю, митних режимів і процедур митного оформлення в

межах морських пунктів пропуску, але обране нами практичне питання ще не аналізувалося.

Така правова категорія, як зона митного контролю, передбачена митним законодавством з метою здійснення митного контролю в межах спеціально виділеної для цього території з особливим режимом знаходження в ній товарів, транспортних засобів, осіб, що переміщуються через митний кордон, а також порядку здійснення в ній господарської діяльності (наприклад, митно-брокерської діяльності, укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів тощо).

Втім, на сьогоднішній день головною проблемою накопичення вантажів у морських портах України залишається проблема незапитуваних вантажів, які надійшли на митну територію України та призначалися для ввезення з метою подальшого розмитнення. Так, лише на території пункту пропуску «Одеський морський торговельний порт» станом на початок 2016 року залишається більше 60 контейнерів, строк тимчасового зберігання яких під митним контролем закінчився (контейнери, які надійшли на митну територію України з червня 2012 року – дати вступу в силу нового Митного кодексу України (далі – МКУ), яким було встановлено строки тимчасового зберігання товарів). Крім того, в порту залишається велика кількість контейнерів (понад 100), які надійшли на митну територію України до червня 2012 року і на які дія МКУ не розповсюджується.

Розглянемо трактування питання зберігання вантажів новим МКУ. Частиною 2 ст. 210 МКУ визначено, що товари, вивантажені з судна в зону митного контролю на території морського, річкового порту, для митних цілей вважаються такими, що перебувають на складі тимчасового зберігання. При цьому договір на зберігання товарів не вимагається [1].

Стаття 204 МКУ визначає, що загальний строк тимчасового зберігання товарів під митним контролем становить 90 календарних днів. Товари, які швидко псується або мають обмежений строк зберігання, можуть перебувати на тимчасовому зберіганні під митним контролем у межах строку збереження їх якостей, які дають можливість використовувати такі товари за призначенням, але не більше строку, встановленого ч. 1 цієї статті. Строк тимчасового зберігання товарів, зазначений у ч. 1 цієї статті, за заявою власника або уповноваженої ним особи може бути продовжений (але не більше ніж на 30 днів) фіскальним (митним) органом, за дозволом якого товари були розміщені на складі. Якщо особа, яка зберігає товари на складі тимчасового зберігання відкритого типу або митному складі відкритого типу, не є утримувачем цього складу, її заява про продовження строку тимчасового зберігання зазначених товарів попередньо погоджується з утримувачем складу. У разі відмови у продовженні строку тимчасового зберігання фіскальним органом зобов'язаний невідкладно, письмово або в електронній формі, повідомити власника товару або уповноважену ним особу про причини і підстави такої відмови.

До закінчення строків зберігання, зазначених у частинах 1–3 цієї статті, товари, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем, повинні бути:

- 1) задекларовані власником або уповноваженою ним особою до відповідного митного режиму; або
- 2) передані власником або уповноваженою ним особою, утримувачем складу тимчасового зберігання, митному складу, організацією – утримувачем гуманітарної допомоги відповідному органу доходів і зборів для зберігання та/або розпорядження відповідно до цього Кодексу; або
- 3) відправлені під митним контролем до інших органів доходів і зборів для їх подальшого митного оформлення; або
- 4) вивезені за межі митної території України.

Якщо товари, що перебувають на тимчасовому зберіганні під митним контролем, декларувалися митниці, але

щодо них після закінчення строків зберігання, зазначених у частинах 1–3 цієї статті, двічі надавалася відмова у митному оформленні в порядку, встановленому МКУ, такі товари підлягають обов'язковій передачі власником або уповноваженою ним особою, утримувачем складу тимчасового зберігання, митного складу, організацією – утримувачем гуманітарної допомоги на склад фіскального органу.

Фіскальний орган встановлює строк для вивезення товарів із складу, виходячи з можливостей наявних засобів для транспортування цих товарів та навантажувально-розвантажувальної техніки.

В той же час, існує протиріччя з приводу строків зберігання в портах товарів, за якими власник не звернувся, встановлене Кодексом торговельного мореплавства України (далі – КТМУ).

Так, ст. 167 КТМУ визначає, що якщо для перевезення вантажу було надано не все судно і в порту призначення одержувач не запитав цей вантаж, не розпорядився ним або відмовився від нього, перевізник вправі, повідомивши про це відправника, здати вантаж на зберігання на склад або в інше надійне місце за рахунок і на ризик відправника.

Тією ж статтею передбачається, що якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються правилами, що встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, згідно зі ст. 3 КТМУ.

Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією витрат на зберігання відповідно до правил ст. 169 КТМУ, в якій сказано, що суми, виручені від продажу вантажу, зазначеного у ст. 167 цього Кодексу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються на депозит перевізника для видачі за належністю.

Якщо виручених від продажу вантажу сум виявиться недостатньо для покриття належних перевізнику платежів і витрат, пов'язаних із зберіганням і продажем вантажу, перевізник вправі стягнути недоодержані суми з відправника.

Якщо протягом шести місяців з дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від його продажу, то ця сума, за вирахуванням належних перевізнику платежів, надходить до державного бюджету України, а сума, виручена від продажу бездокументного вантажу, – в дохід перевізника на покриття збитків, викликаних задоволенням вимог, зв'язаних з втраченою або нестачею вантажів [2].

У Господарському кодексі України умови визнання вантажу незатребуваним відрізняються від аналогічних норм КТМУ та МКУ. Так, відповідно до ч. 4 ст. 310 Кодексу, вантаж, не одержаний протягом місяця після повідомлення перевізником одержувача, вважається невitreбуваним і реалізується в установленому законодавством порядку [3].

Таким чином, наявні розбіжності в чинному законодавстві дають змогу здійснювати спекуляції, пов'язані з вантажами, за якими власник не звернувся, зокрема, з боку перевізників.

Така ситуація сприяє накопиченню вантажів у портах, довгострокове зберігання яких призводить до їхнього псування та втрати споживчих властивостей.

На прикладі Одеської філії ДП «АМПУ» необхідно зазначити, що складські площі, які знаходяться в оперуванні портових операторів, мають статус складів тимчасового зберігання.

Відповідно, пп. 11.11-11.12 Правил надання послуг у морських портах України передбачають, що вантажі, строки перебування яких на складі портового оператора (оператора терміналу) обмежені вимогами чинного законодавства, можуть перебувати на складі в межах цих строків. Якщо закінчилися строки, передбачені договорами перевалки або законодавства, перебування вантажів на складі портового оператора (оператора терміналу) або адміністрації морського порту, такі вантажі можуть бути реалізовані або знищені в установленому законодавством порядку [4].

На виконання вимог п. 3 ст. 238 МКУ товари, які до закінчення встановлених ст. 204 МКУ строків тимчасового зберігання товарів під митним контролем не були задекларовані власником або уповноваженою ним особою до відповідного митного режиму, підлягають передачі на склад органу доходів і зборів.

Відповідно до положення ст. 243 МКУ, товари, що зберігаються на складах фіскальних органів, за якими власник або уповноважена ним особа не звернулася до закінчення строків зберігання, підлягають реалізації, а у випадках, передбачених законодавством, – безоплатній передачі у володіння й користування або переробці, утилізації чи знищенню, про що відповідний орган доходів і зборів повідомляє власника зазначених товарів або уповноважену ним особу не пізніше ніж за 15 днів до закінчення строків зберігання. Переробка, утилізація та знищення товарів здійснюються за кошти державного бюджету [1].

На практиці ж реалізація ст. 243 МКУ практично не відбувається, й товари, передбачені для передачі на склад фіскального органу, залишаються на території морських портів для розпорядження і під відповідальність оператора терміналу в контейнерному обладнанні, у якому вони прибули до морського порту України.

Морський порт, після набуття чинності Законом України «Про морські порти України», за своїми ознаками став географічним об'єктом, тому не може бути суб'єктом будь-яких правовідносин, у тому числі виконувати обов'язки з реалізації вантажів, що знаходяться у портах понад установлені терміни.

Згідно зі ст. 1 Закону України «Про морські порти України» єдиним суб'єктом, що забезпечує функціонування усіх морських портів України є ДП «АМПУ» [5]. Згідно зі Статутом підприємства, затвердженого Наказом Міністерства інфраструктури України від 25 березня 2016 року № 119, одним із предметів діяльності підприємства є, зокрема, діяльність з реалізації вантажів, які знаходяться на зберіганні в морських портах понад встановлені терміни, та вантажів, що знаходяться в портах без документів [6].

Окрім того, ст. 321 МКУ визначено, що граничний строк перебування товарів, транспортних засобів комерційного призначення під митним контролем до моменту поміщення цих товарів, транспортних засобів у відповідний митний режим не може перевищувати 180 календарних днів. Товари, транспортні засоби комерційного призначення, які перебувають під митним контролем і за якими власник або уповноважена ним особа не звернулася до закінчення граничного строку, встановленого цією статтею, набувають статусу таких, що зберігаються на складі фіскального (митного) органу [1].

Відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Митного кодексу України», Декрету Кабінету Міністрів України «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» від 08 квітня 1993 року № 33-93 внесені зміни, згідно

з якими дія Декрету не поширюється на вантажі, терміни зберігання яких під митним контролем закінчилися і митницею не вжито заходів щодо їх реалізації [7]. Однак, на складах стивідорних компаній ще зберігаються вантажі, розміщені під митним контролем до 01 червня 2012 року. Тому необхідно передбачити можливість вилучення та реалізації вантажів, які були розміщені на зберігання під митним контролем до 01 червня 2012 року.

Неможливість реалізації вантажів, що знаходяться у морських портах понад установлені терміни не дає змогу звільнити приміщення для зберігання вантажів, що надходять. Залишення існуючої ситуації без змін знижує комерційну привабливість морських портів України і такий варіант не є прийнятним.

Отже, щодо правового регулювання питання зберігання вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах понад установлені терміни на сьогоднішній день діють такі нормативно-правові акти: МКУ; Закон України «Про морські порти України»; Постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 року № 536 «Про реалізацію вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни»; Постанова Кабінету Міністрів України від 28 травня 2001 року № 574 «Про часткову зміну постанови Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 року № 536»; Постанова Кабінету Міністрів України від 25 серпня 1998 року № 1340 «Про Порядок обліку, зберігання, оцінки конфіскованого та іншого майна, що переходить у власність держави, і розпорядження ним»; Декрет Кабінету Міністрів України від 08 квітня 1993 року № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни».

Але, перелічених правових актів недостатньо для вирішення нашої проблеми.

На сьогоднішній день підготовлено Проект постанови Кабінету Міністрів України «Про реалізацію вантажів, що знаходяться у морських портах понад установлені терміни» (далі – Проект), розроблений Міністерством інфраструктури України з метою приведення процедури реалізації вантажів, передбаченої Декретом Кабінету Міністрів України від 08 квітня 1993 року № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах понад установлені терміни» (далі – Декрет) у відповідність до МКУ та Закону України «Про морські порти України».

Але, знову ж таки, запропонований Проект не врегулює процедуру реалізації вантажів, що знаходяться на припортових залізничних станціях понад установлені терміни, оскільки згідно ст. 48 Статуту залізниць України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року [8], залізниця має право реалізувати вантаж, що надійшов, у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, встановлені Правилами зберігання вантажів, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 [9].

Отже, очевидно, що вирішення даної проблеми знаходиться у правовій площині і всі інші способи, як то надання ДП «АМПУ» функцій щодо вилучення та реалізації вантажів, які знаходяться у морських портах понад установлені терміни, є неприйнятними.

Необхідне прийняття такого регуляторного акта, який сприятиме повноцінному розвитку морських портів України із збільшенням їх виробничих потужностей та реалізації інвестиційних проектів, із залученням приватного капіталу. Тим більше, що його прийняття та впровадження не спричинить додаткових витрат з державного бюджету.

Проект [10] та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяль-

ність» з метою отримання зауважень та пропозицій до нього.

Проект потребує погодження з Міністерством фінансів України, Міністерством економічного розвитку і торгівлі України, Міністерством внутрішніх справ України, Службою безпеки України, Державною фіскальною службою України, Донецькою, Запорізькою, Миколаївською, Одеською, Херсонською обласними державними адміністраціями та Державною регуляторною службою України.

Вироблення адаптованого механізму втілення Проекту дозволить врегулювати питання щодо вилучення та реалізації вантажів, які знаходяться у морських портах понад установлені терміни.

Отже, питання гармонізації чинного вітчизняного законодавства щодо строків зберігання вантажів у морських портах України дасть змогу уникнути конфлікту інтересів державних органів і суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності.

ЛІТЕРАТУРА

1. Митний кодекс України : Закон України від 13 березня 2012 року № 4495-VI // *Голос України*. – 2012. – № 73.
2. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР // *Відомості Верховної Ради України*. – 1995. – № 47–52. – Ст. 349.
3. Господарський кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18. – Ст. 144.
4. Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 року № 348 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z1401-13/page>
5. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 року № 4709-VII // *Відомості Верховної Ради України*. – 2013. – № 7. – Ст. 65.
6. Статут державного підприємства «Адміністрація морських портів України» : Наказ Міністерства інфраструктури України від 25 березня 2016 року № 119 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D0%B0%D1%82%D1%83%D1%82%D0%90%D0%9C%D0%9F%D0%A3.pdf>
7. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку з прийняттям Митного кодексу України : Закон України від 13 березня 2012 року № 4496-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/4496-17>
8. Статут залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 року № 457 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>
9. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів : Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/z0861-00>
10. Про реалізацію вантажів, що знаходяться у морських портах понад установлені терміни : Проект постанови Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mdoffice.com.ua/pls/MDOoffice/aSNewsDic.getNews?dat=15042015&num_c=471381

УДК 35.077.2

ПИТАННЯ КІБЕРНЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ РОЗБУДОВИ ІНФОРМАЦІЙНОГО СУСПІЛЬСТВА

QUESTION OF CYBER SECURITY UNDER DEVELOPMENT INFORMATION SOCIETY

Волох О.К.,

к.ю.н., доцент кафедри адміністративного права і процесу
Національна академія внутрішніх справ

У статті розглядаються проблеми нормативно-правового регулювання забезпечення кібернетичної безпеки. Досліджується сутність окремих нормотворчих ініціатив у розглядуваній сфері. Аналізується співвідношення понять «національна безпека», «інформаційна безпека» та «кібернетична безпека». Висвітлюються питання вже наявних повноважень суб'єктів забезпечення кібернетичної безпеки.

Ключові слова: національна безпека, кібернетична безпека, кібернетичний простір, інформаційна безпека, інформаційне суспільство.

В статье рассматриваются проблемы нормативно-правового регулирования обеспечения кибернетической безопасности. Исследуется сущность отдельных нормотворческих инициатив в рассматриваемой сфере. Анализируется соотношение понятий «национальная безопасность», «информационная безопасность» и «кибернетическая безопасность». Освещаются вопросы уже имеющихся полномочий субъектов обеспечения кибернетической безопасности.

Ключевые слова: национальная безопасность, кибернетическая безопасность, кибернетическое пространство, информационная безопасность, информационное общество.

The article is a study of current legislation and current legislative initiatives in the field of cyber security of Ukraine.

Given the rapid development of the global information society, the use of ICT in all spheres of life are particularly important issues of information security. The legislator defines it as a state of protection of vital interests of man, society and the state in which the damage is prevented through: incomplete, untimely and unreliability of information used; negative information influence; the negative effects of information technology; unauthorized distribution, use and violation of the integrity, confidentiality and availability of information.

One element of information security is cybersecurity safety. Today in domestic science and law, no uniform approach to the definition of «cyber security» (the same applies to the term «cyberspace»). Given the existing definition of cybersecurity bills, we propose to define the term as follows: cyber security – a state of protection of vital interests of man and citizen, society and the state in the functioning of information, telecommunication and information and telecommunication systems.

As defined in the UN General Assembly resolution of December, 20, 2002 № 57/239, security should be provided in a way consistent with the values recognized by democratic society, including the freedom to exchange thoughts and ideas, the free flow of information, confidentiality and communication adequate protection of personal information, openness and transparency.

An analysis of the current legislation, the problems that arise in the area of cyber security Ukraine is not so much the result of a lack of sufficient legal framework because of inefficient relevant state bodies authorized to ensure data protection in the use of computer systems and computer networks and telecommunications.

Key words: national security, cyber security, cyberspace, information security, information society.