

## АНАЛІЗ ОСНОВНИХ МІЖНАРОДНИХ АКТІВ І НОРМ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ І ОБРОБКИ КОНТЕЙНЕРНИХ ВАНТАЖІВ

### ANALYSIS OF MAJOR INTERNATIONAL ACTS AND NATIONAL LEGISLATION IN THE FIELD OF TRANSPORTATION AND PROCESSING OF CONTAINER LOADS

Мельник А.А., аспірант кафедри  
господарського права і процесу

*Національний університет «Одеська юридична академія»*

Стаття присвячена розгляду міжнародно-правових і національних нормативних актів, що стосуються регулювання контейнерних перевезень, які є найбільш ефективним видом доставки вантажів як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні.

У статті перелічені чинні акти міжнародного регулювання контейнерних перевезень. Зазначено, що у документах, прийнятих у ЄС щодо транспорту, окремо не вказуються аспекти контейнеризації та залишаються поза увагою стандартизація і безпека контейнерних перевезень. Також у статті розглядаються угоди щодо регулювання контейнерних перевезень, прийняті між країнами СНД у рамках співробітництва, та визначено, що усі вони стосуються перевезення вантажів у контейнерах залізничним транспортом.

На підставі проведеного аналізу норм національного законодавства щодо регулювання контейнерних перевезень вантажів зауважено на відсутності уніфікованої правової регламентації цього виду перевезень і зроблено висновок, що ці норми присвячені переважно контейнерним перевезенням залізничним і морським транспортом, залишаючи поза увагою автомобільний транспорт. Будь-які інші нормативно-правові акти, крім перелічених у статті, щодо регулювання діяльності з перевезення контейнерних вантажів в Україні відсутні. Крім того, у статті наведені стратегічні документи, присвячені розвитку транспортного сектору економіки України, зокрема контейнерним перевезенням. Вказано, що позитивним моментом чинної «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30 травня 2018 р. № 430-р є масова контейнеризація перевезень.

Щодо питання правової регламентації обробки контейнерних вантажів, то у статті звертається увага на розбіжності в термінології стосовно поняття «обробки вантажів», що призводить до відсутності єдиного розуміння цього поняття. Розглянуті основні моменти проекту Закону «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», перелічені недоліки та зауваження, надані Міністерством доходів і зборів України до цього законопроекту.

Зроблено висновок, що, окрім створення дієвої нормативно-правової бази стосовно регулювання контейнерних перевезень та обробки вантажів, необхідно також створити можливості для спрощення процедурних моментів обробки вантажів. Досягнення розвитку масової контейнеризації перевезень дозволить підвищити конкурентоспроможність всієї транспортної системи України на міжнародному рівні.

**Ключові слова:** перевезення, перевезення вантажів, контейнерні перевезення, обробка вантажів, міжнародні акти, національне законодавство.

The article deals with the consideration of international legal and national regulations, which are related to the regulation of container transportation, which are the most efficient form of cargo delivery.

The article lists the current acts of international regulation of container transportation. It is noted that the documents adopted in the EU on transport do not specifically discuss the aspects of containerization and the standardization and safety of container transportation are not taken into account. Also, the article deals with the agreements on the regulation of container transportation adopted between the CIS countries in the framework of cooperation and determines that they all relate to the carriage of goods in containers by rail.

Based on the analysis of the rules of national legislation on the regulation of container transportation of goods, it was noted that there is no unified legal regulation of this type of transportation and it is concluded that these rules are mainly focused on container transportation by rail and sea transport, leaving out the attention of road transport. There are no other legal acts, other than those listed in the article, regarding the regulation of container cargo transportation activities in Ukraine. In addition, the article presents strategic documents on the development of the transport sector of the Ukrainian economy, in particular container transportation. It is pointed out that mass containerization of transportations is a positive aspect of the current "National Transport Strategy of Ukraine for the period until 2030".

Concerning the legal regulation of container cargo handling, the article draws attention to the differences in terminology regarding the concept of "cargo handling", which leads to the lack of a common understanding of this concept. It describes in detail the attempt to adopt the draft law "On the peculiarities of processing and registration of cargo in containers, containers and vehicles that transport them", lists the shortcomings and comments provided by the Ministry of Revenue and Duties of Ukraine regarding this bill.

In conclusion, to creating an effective regulatory framework for the regulation of container transportation and cargo handling, it is also necessary to create opportunities to simplify the procedural moments of cargo handling. Achieving the development of mass containerization of transportation will increase the competitiveness of the entire Ukrainian transport system at the international level.

**Key words:** transportation, cargo transportation, container transportation, cargo handling, international acts, national law.

Контейнерні перевезення вантажів складають важливу частку у міжнародних вантажних перевезеннях, що об'єктивно зумовлено відносно низькою вартістю і зручністю таких перевезень. Безпосередньо універсальність контейнерів є однією з найголовніших причин, які дозволили перевезенням такого типу стати найпопулярнішим способом транспортування вантажу.

Вперше на міжнародному рівні відносини щодо обігу контейнерів були врегульовані Митною конвенцією, що стосується контейнерів, від 18 травня 1956 р., яка прийнята Організацією Об'єднаних Націй і Радою митного співробітництва [1].

02 грудня 1972 р. прийнята друга Митна конвенція, що стосується контейнерів [2], у якій міститься поняття «кон-

тейнер» і його технічні характеристики, розроблені з метою спрощення митного оформлення та безпеки. Крім того, основні положення Митної конвенції 1972 р. були включені у Конвенцію про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 р., до якої у 2004 р. приєдналася Україна [3].

02 грудня 1972 р. Міжнародною морською організацією була прийнята Міжнародна конвенція про безпечні контейнери [4], яка вступила в силу 06 вересня 1974 р. та вважається основою міжнародного регулювання контейнерних перевезень. Ключовими моментами зазначеної Конвенції можна вважати, по-перше, те, що вона визнає контейнер як предмет транспортного обладнання, спеціально сконструйованого для полегшення перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без про-

міжного перевантаження; по-друге, наявність вимоги стосовно відповідальності власника за утримання контейнера в безпечному стані та за його періодичні огляди. Кожний контейнер повинен пройти огляд, випробування й отримати сертифікат відповідності умовам безпеки. Можна виділити дві основні цілі Міжнародної конвенції про безпечні контейнери 1972 р. Однією з них є підтримання високого рівня безпеки під час транспортування й обробки контейнерів шляхом забезпечення загальноприйнятих процедур їх випробування. Іншою метою є полегшення міжнародних контейнерних перевезень завдяки забезпеченню єдиних правил безпеки, які рівною мірою застосовуються до усіх видів наземних перевезень.

Як вже було вказано вище, у 2004 р. Україна приєдналася до Конвенції про тимчасове ввезення від 26 червня 1990 р. [3]. Ця Конвенція та Додаток В.3 до неї визначає сутність поняття «контейнер» і додаткового обладнання до нього, а також особливості застосування режиму тимчасового ввезення контейнерів і їх маркування.

У документах, прийнятих у ЄС щодо транспорту (Біла книга 1992 р. [5]; План розвитку транспортного сектору ЄС і план дій до 2020 р. [6, с. 156], Дорожня карта єдиного європейського транспортного простору 2011 р. [7, с. 34] тощо), окремо не вказуються аспекти контейнеризації та не звертається увага на стандартизацію і безпеку контейнерних перевезень [8, с. 126].

До документів ЄС, у яких згадується про застосування контейнерів, можна віднести Директиву ЄС 92/106 «Про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами» від 07 грудня 1992 р., що застосовується до операцій комбінованого транспорту, оскільки, як зазначає О.В. Марченко, контейнерні перевезення є одним із об'єктів комбінованих перевезень [9, с. 117].

Так, у ст. 1 Директиви ЄС 92/106 вказано, що для цілей цієї Директиви «комбінований транспорт» означає транспортування товарів між державами-членами, за якого вантажний чи напіввантажний автомобіль, з або без тягача, заміної частини або *контейнера* довжиною 20 футів або більше використовує дорогу на початковому або кінцевому етапі подорожі та, на іншому етапі, використовує залізницю чи внутрішні річні або морські транспортні послуги, де ця частина перевищує 100 км навпростець і є початковим або кінцевим етапом дорожнього транспортування [10].

Між країнами СНД у рамках співробітництва також були прийняті угоди щодо регулювання контейнерних перевезень.

12 березня 1993 р. підписано «Угоду про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки» [11]. Відповідно до ст. 1 цієї Угоди на залізницях Сторін застосовується технологія спільної експлуатації вантажних вагонів і контейнерів у міждержавному сполученні, яка передбачає їх ефективне використання, належний технічний стан і забезпечує безпеку руху поїздів.

До спільного використання допускаються вантажні вагони і контейнери, які відповідають конструкторським, технологічним та іншим нормативно-технічним документам, погодженим залізничними адміністраціями Сторін.

15 жовтня 1993 р. прийнято «Тимчасову угоду про порядок передачі вагонів та контейнерів з вантажами через міждержавні передавальні переходи держав-учасниць Співдружності» [12]. У зазначеній Тимчасовій угоді містяться норми стосовно оформлення передачі вантажів у контейнерах; перевірки відповідності номерів контейнерів відомостям перевізних документів і зовнішнього вигляду контейнерів при передачі завантажених контейнерів; місяця проведення перевірки стану контейнерів і пломб тощо.

20 червня 2001 р. на 29-му засіданні Ради із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності були затверджені «Правила перевезення вантажів універсальними контейнерами залізницями держав-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки» [13]. Ці Правила встановлюють порядок та умови перевезень вантажів в універсальних контейнерах (далі – контейнери), основні вимоги до контейнерів і застосовуються незалежно від належності контейнера залізничним адміністраціям або вантажовідправникам, вантажоодержувачам, експедиторам. Крім того, у вказаних Правилах використовуються такі терміни, як універсальний контейнер; універсальний середньотоннажний контейнер; універсальний великотоннажний контейнер; власний (приватний) контейнер.

30 травня 2008 р. прийнятий «Порядок перевезень швидкопсувних вантажів в універсальних контейнерах у міжнародному залізничному сполученні між державами-учасницями Співдружності, Латвійською Республікою, Литовською Республікою та Естонською Республікою» [14]. Відповідно до загальних положень цей Порядок встановлює перелік, умови та граничні терміни перевезень швидкопсувних вантажів в універсальних контейнерах інвентарного парку залізничних адміністрацій та інших власників у міжнародному сполученні між державами-учасницями Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки

Як вбачається з перелічених вище нормативно-правових актів, всі вони стосуються перевезення вантажів у контейнерах залізничним транспортом у межах країн СНД.

Переходячи до національних нормативно-правових актів у сфері контейнерних перевезень вантажів, слід звернути увагу на часткове регулювання та відсутність уніфікованої правової регламентації цього виду перевезень.

21 листопада 2000 р. наказом Міністерства інфраструктури України № 644 затверджені «Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів (ст. 54 Статуту)» [15]. Згідно з п. 1 цих Правил для перевезення вантажів можуть застосовуватися спеціальні та спеціалізовані контейнери, що належать відправникам або одержувачам і призначені для перевезення залізничним транспортом певних видів вантажів, які вимагають дотримання особливих умов при транспортуванні. Ці контейнери за розмірами та вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов).

20 серпня 2001 р. наказом Міністерства транспорту України № 542 затверджені «Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах (ст. 7, 38, 54, 119 Статуту)» [16], які встановлюють порядок та умови перевезення вантажів залізничним транспортом в універсальних контейнерах незалежно від їх належності. Відповідно до п. 4 зазначених Правил перевезення вантажів в універсальних контейнерах провадиться між станціями, відкритими для операцій із контейнерами, між залізничними станціями та портами, включеними до прямого змішаного залізнично-водного сполучення.

02 квітня 2009 р. постановою Кабінету Міністрів України № 320 затверджено «Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні» [17], який передбачає полегшені правила митного оформлення контейнерних вантажів у морських портах України. У вказаному Порядку передбачено, що до судна, яке здійснює контейнерні перевезення, за рішенням підрозділів охорони державного кордону, митних органів та інших контролюючих органів застосовується вільна практика. Також позитивним моментом є те, що відповідно до п. 3 цього Порядку навантаження та розвантаження суден

закордонного плавання, а також проведення допоміжних операцій із товарами (кріплення, розкріплення, переміщення по судну) допускається без участі комісії у разі застосування для судна вільної практики.

29 грудня 2012 р. постановою Кабінету Міністрів України № 156 [18] до «Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, розташованих на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні» були внесені зміни. Цими змінами встановлено, що навантаження та розвантаження судна з товарами, які переміщуються у контейнерах, що зберігаються у межах одного пункту пропуску або зони митного контролю на території морського торгового порту до моменту їх вивезення іншим судном, а також від'їзд судна з порту здійснюються без подання контролюючим органам документів, необхідних для проведення відповідних видів контролю таких товарів. Крім того, встановлено обмеження тривалості митного контролю товару, що переміщується транзитом через митну територію України у контейнері та у разі проведення попереднього документального контролю до чотирьох годин із моменту подання передбачених законодавством документів.

03 березня 2012 р. був прийнятий Митний кодекс України, у п. 16 ст. 4 якого зазначено визначення поняття «контейнер» і перелічені його основні ознаки. Також термін «контейнер» міститься у ст. 143 Митного кодексу України під назвою «Особливості здійснення митного контролю товарів, що постачаються магазинами безмитної торгівлі на повітряні, водні або залізничні транспортні засоби комерційного призначення, які виконують міжнародні рейси, для реалізації пасажиром цих рейсів» [19].

Також до нормативно-правових актів, що стосуються регулювання контейнерних перевезень, можна віднести Закон України «Про транзит вантажів» [20] від 20 жовтня 1999 р., оскільки він визначає контейнер засобом транзиту та вказує, що контейнери вважаються прохідними через територію України у разі, якщо проходження цих вантажів із перевантаженням, складуванням, подрібненням на партії, зміною транспортного засобу транзиту чи без таких операцій є частиною повного маршруту перевезення, що розпочинається і закінчується за межами території України.

Проаналізувавши норми національного законодавства щодо регулювання контейнерних перевезень вантажів, можна дійти висновку, що вони присвячені переважно контейнерним перевезенням залізничним і морським транспортом (окрім Закону України «Про транзит вантажів»), залишаючи поза увагою автомобільний транспорт. Будь-які інші нормативно-правові акти, крім перелічених вище, щодо регулювання діяльності з перевезення контейнерних вантажів в Україні відсутні, що незрозуміло, оскільки, як вже було зазначено, контейнерні перевезення є найбільш ефективним видом доставки вантажів, який використовується як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні, а обсяги контейнерних перевезень постійно збільшуються.

Однією з фактичних спроб стати на шлях розвитку транспортного сектору економіки України, у т. ч. й контейнерних перевезень, стала розробка документа Міністерством транспорту та зв'язку у співробітництві з представниками ЄС наприкінці 2009 р. – Транспортної стратегії України на період до 2020 р., затвердженої на засіданні КМУ 20 жовтня 2010 р., яка сьогодні втратила чинність [21].

Як зазначає В.В. Гаверський, у вказаній Транспортній стратегії лише тричі згадувалося про контейнери та контейнерні перевезення: як один зі шляхів розвитку транспортної інфраструктури передбачено будівництво і реконструкцію терміналів (насамперед контейнерних) у морських портах; як один зі шляхів забезпечення доступності та підвищення якості транспортних послуг – збільшення обсягу та номенклатури вантажів, що пере-

возяться в контейнерах, а також створення комплексних інформаційних систем управління, контролю та ідентифікації вантажів і контейнерів, повідомлення про їх прибуття [8, с. 130–131].

Таким чином, Транспортна стратегія України на період до 2020 р. не відповідала дійсним реаліям і не враховувала важливість такого напрямку реалізації стратегії, як розвиток контейнерних перспектив України.

Сьогодні чинна «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року», схвалена розпорядженням КМУ № 430-р від 30 травня 2018 р. [22]. Позитивним є те, що однією з основних цілей вказаної Стратегії є масова контейнеризація перевезень. Також у Стратегії визначені загальні проблеми, які потребують розв'язання: створення мережі маршрутів регулярних контейнерних / мультимодальних вантажних поїздів, синхронізованих із маршрутами поїздів держав-членів ЄС, і збільшення частки контейнерних перевезень і стимулювання розвитку контейнерних перевезень.

Згідно зі Стратегією планується збільшення обсягу перевезених вантажів і включення морських портів України до топ-100 найбільших портів світу за показниками обсягу обробки контейнерів.

Крім того, планується збільшення перевезень контейнерів та інших вантажів через територію України, зокрема в рамках розвитку транспортних маршрутів: країни ЄС – Китай («Новий Шовковий шлях»), країни ЄС – Іран, Індія, країни ЄС – Туреччина та ін. (не менше 1 млн TEU в 2025 р. та 2 млн TEU в 2030 р.).

Щодо питання правової регламентації обробки контейнерних вантажів, то необхідно зауважити, що, наприклад, у Правилах надання послуг у морських портах, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 р. № 348 (п. 2.1.), наводиться визначення вантажних операцій, до яких належать навантаження, вивантаження і перевантаження вантажу, завантаження і розвантаження транспортного засобу. В наведеному пункті зазначається, що послуги з вантажних операцій здійснюються за договором про надання вантажних операцій (договір перевалки) [23]. У Класифікаторі видів економічної діяльності ДК 009:2010, затвердженого наказом Держспоживстандарту України від 11 жовтня 2010 р. № 457, існує клас 52.24 під назвою «Транспортне оброблення вантажів» [24].

Ці розбіжності в термінології призводять до відсутності єдиного розуміння поняття обробки вантажів, оскільки, на нашу думку, в це поняття входить перевалка вантажів (навантаження транспортного засобу, розвантаження (вивантаження), перевантаження з одного транспортного засобу на інший), а також додаткові послуги зі зберігання вантажів, зважування вантажів, сортування вантажів, охорони вантажів тощо.

У кінці 2011 р. робочою групою, до складу якої входили представники стивідорних кампаній, портових операторів і бізнесу, був розроблений проект Закону «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» [25]. До цілей законопроекту належало: збільшення обсягів вантажів, що переміщуються у контейнерах через порти України, та підвищення ефективності використання інфраструктури портів шляхом законодавчого визначення особливостей здійснення обробки й оформлення вантажів, які переміщуються у контейнерах, контейнерів і транспортних засобів, що їх перевозять.

Законопроектом передбачалося закріплення особливостей здійснення обробки й оформлення вантажів у контейнерах, контейнерів і транспортних засобів. Зокрема, норми законопроекту були покликані регулювати: порядок застосування до судна вільної практики; порядок навантаження, розвантаження та відходу суден із порту з вантажами, що переміщуються в режимі траншипменту; процедуру

вивозу контейнерів із порту у разі заборони його ввезення на територію України; терміни оформлення вантажів; застосування спеціальних програмних забезпечень; порядок погодження змін до товаросупровідних документів; контроль і догляд вантажів, контейнерів, транспортних засобів, що їх перевозять; розпорядження не витребуваними вантажами; специфіку функціонування сухих портів; створення та функціонування єдиної інформаційної системи.

Реалізація проекту полягала у врегулюванні правовідносин, пов'язаних зі здійсненням обробки й оформлення вантажів у контейнерах, контейнерів і транспортних засобів. Вважалося, що його прийняття дозволить значно збільшити вантажопереробку контейнерів у портах без залучення додаткових інвестицій, що створить сприятливі умови для зростання ринкової активності для вітчизняних суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності, які працюють на ринку міжнародних перевезень.

Однак законопроект «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» не був прийнятий. Так, у листі Міністерства доходів і зборів України про проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» від 21 травня 2014 р. № 9029/6/99-99-24-01-09-15 [26] зазначено, що вказаний законопроект опрацьовувався Держмитслужбою України протягом 2012 р., листом Держмитслужби України від 08 травня 2012 р. № 11.1/1.2-12.1/5246 Міністерство фінансів України проінформовано про те, що, на думку Держмитслужби України, прийняття Проекту є недоцільним з огляду на таке:

«01 червня 2012 р. набирає чинності Митний кодекс України від 13 березня 2012 р. № 4495-VI (далі – Кодекс).

Згідно зі ст. 7 Кодексу питання встановлення порядку й умов переміщення товарів через митний кордон України, їх митний контроль і митне оформлення, застосування механізмів тарифного та нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, справляння митних платежів, ведення митної статистики, обмін митною інформацією, ведення Української класифікації товарів зовнішньоекономічної діяльності тощо становлять державну митну справу.

Засади державної митної справи встановлюються Кодексом та іншими законами України. Кодекс є спеціальним Законом, що регулює засади митної справи. Інші закони України повинні прийматися з урахуванням пріоритетних норм Кодексу.

Водночас Проект не повною мірою враховує вимоги Кодексу, деякі норми Проекту є подібними до норм Кодексу, інші йому суперечать. Крім цього, Проект містить протиріччя між власними нормами» [26].

Надалі у листі Держмитслужби України від 08 травня 2012 р. № 11.1/1.2-12.1/5246 вказується, які саме норми законопроекту містять суперечності.

Основним недоліком законопроекту вважається те, що він не вирішував необхідних завдань, не було встановлено чітких критеріїв контрольних процедур, строків і відповідальності за їх виконання.

Цікаво також, що у проекті Закону «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» не надається визначення поняття «обробки вантажів», тож не зрозуміло, що саме до нього входить.

Незважаючи на вищевказані зауваження, на нашу думку, все таки необхідно прийняти Закон, який би регулював порядок здійснення обробки й оформлення вантажів у контейнерах та усунути зазначені недоліки та суперечності, які існували у проекті Закону «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», оскільки це прискорить процес нарощування контейнерної перевалки та створить сприятливі умови для збільшення обсягів перевезення контейнерних вантажів.

Питання стосовно обробки вантажів згадується у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р., затвердженій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р [27], у якій одним із основних завдань є підвищення конкурентоспроможності портової галузі шляхом удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів за рахунок впровадження новітніх інформаційних технологій. Для виконання цього завдання необхідно створити нормативно-правову базу, яка забезпечить збільшення пропускної здатності морських торговельних портів за рахунок прискорення процедури оформлення документів на перевезення морським транспортом, що забезпечить безперервний процес обробки вантажів.

Підсумовуючи, можна зробити висновок, що контейнерні перевезення найбільш нормативно врегульовані з боку міжнародного права. У свою чергу, правова регламентація контейнерних перевезень та обробки вантажів в Україні є недосконалою та потребує більш детального врегулювання. Окрім створення дієвої нормативно-правової бази щодо регулювання контейнерних перевезень та обробки вантажів, необхідно також створити можливість для спрощення процедурних моментів обробки вантажів. Крім того, досягнення мети «Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» у вигляді масової контейнеризації перевезень дозволить підвищити конкурентоспроможність всієї транспортної системи України на міжнародному рівні.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Митна Конвенція, що стосується контейнерів. 1956. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_704](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_704).
2. Митна Конвенція, що стосується контейнерів. 1972. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995\\_c34](https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/995_c34).
3. Конвенція про тимчасове ввезення. 1990. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_472/](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472/).
4. Міжнародна конвенція про безпечні контейнери. 1972. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_013](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_013).
5. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Commission of the European Communities. Brussels, 12.09.2001. COM(2001) 370 final. 124 p.
6. Stevens H. Transport Policy in the European Union. Palgrave Macmillan, 2004. 296 p.
7. Иншакова А.О. Принципы правового обеспечения свобод общего рынка в транспортной политике ЕС. *Вестник / Пермский университет*. 2012. Вып. 3 (17). С. 30–36.
8. Гаверський В.В. Правове забезпечення контейнерних перевезень: сучасний стан та розвиток в Україні. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 123–134.
9. Марченко О.В., Марченко О.Д. Правове регулювання мультимодальних перевезень в Україні та зарубіжних країнах. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2018. С. 115–118.
10. Директива ЄЕС 92/106 «Про встановлення спільних правил для окремих типів транспортування товарів між державами-членами», 1992. URL: [https://minjust.gov.ua/m/str\\_45893](https://minjust.gov.ua/m/str_45893).
11. Угода про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності держав-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, 1993. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_046](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_046).
12. Тимчасова угода про порядок передачі вагонів та контейнерів з вантажами через міждержавні передавальні переходи держав-учасниць Співдружності, 1993. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_408](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_408).

13. Правила перевезення вантажів універсальними контейнерами залізницями держав-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, 2001. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_128](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_128).
14. Порядок перевезень швидкопсувних вантажів в універсальних контейнерах в міжнародному залізничному сполученні між державами-учасницями Співдружності, Латвійською Республікою, Литовською Республікою та Естонською Республікою, 2008. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_345](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_345).
15. Правила перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів (ст. 54 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644. *Офіційний вісник України*. 2000. № 48. Ст. 2108.
16. Правила перевезення вантажів в універсальних контейнерах (ст. 7, 38, 54, 119 Статуту), затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 серпня 2001 р. № 542. *Офіційний вісник України*. 2001. № 37. Ст. 1721
17. Порядок переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 02 квітня 2009 р. № 320. *Офіційний вісник України*. 2009. № 26. Ст. 870.
18. Про внесення змін до Порядку переміщення товарів у пунктах пропуску через державний кордон, що розташовані на території морських портів України, під час контейнерних перевезень у прямому змішаному сполученні : затверджено Постановою КМУ від 29 лютого 2012 р. № 156. *Офіційний вісник України*. 2012. № 17. Ст. 618.
19. Митний кодекс України, 2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 32. Ст. 1175.
20. Про транзит вантажів. *Офіційний вісник України*. 1999. № 51. Ст. 446.
21. Транспортна стратегія України на період до 2020 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. *Офіційний вісник України*. 2010. № 92. Т. 2. Ст. 3280.
22. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
23. Правила надання послуг у морських портах України: затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 05 червня 2013 р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 65. Ст. 2352
24. Національний класифікатор України ДК 009:2010 «Класифікація видів економічної діяльності». Наказ Держспоживстандарту України від 11 жовтня 2010 р. № 457 (зі змінами) / Київ : Держспоживстандарт України, 2010. 46 с.
25. Про особливості здійснення обробки й оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять: Проект Закону України. URL: [http://www.mtu.gov.ua/uk/alias\\_50/print/29816.html](http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/print/29816.html).
26. Про проект Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять» : лист Міністерства доходів і зборів України від 21 травня 2014 р. № 9029/6/99-99-24-01-09-15. *Митна газета*. 2014. № 7. С. 11.
27. Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року : затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.