

УДК 339.543.36:656.073.235
JEL Classification: F15

*Руда Т.В.,
канд. екон. наук, старш. наук. співроб.,
провід. наук. співроб. відділу дослідження митних зобов'язань,
Науково-дослідний центр митної справи
Науково-дослідного інституту фіскальної політики
Університету державної фіскальної служби України*

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПЕРЕМІЩЕННЯМ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДО НИХ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН

Постановка проблеми. Контейнерні перевезення морем на сьогодні є одним із найбільш сучасних і перспективних видів послуг логістики, що забезпечують переміщення вантажів між країнами. Популяризація використання морських контейнерів обумовлена низкою переваг, зокрема: високим рівнем безпеки товарів, нижчими транспортними витратами (транспортне судно вміщує на борту від 1000 до 21000 стандартних контейнерів від різних замовників, що й здешевлює вартість перевезень), дотримання строків постачання (морські судна рухаються за чітко визначеними маршрутами), необмежена відстань переміщення вантажів, розвинена інфраструктура морських перевезень (сумісність контейнерів з іншими видами транспортування), можливість транспортування будь-якого типу вантажу.

Саме тому, морські контейнерні перевезення займають 90% всієї світової торгівлі, що, у свою чергу, обумовило надання додаткових митних преференцій при їх використанні та, як наслідок, збільшення випадків зловживання ними. При цьому, режим тимчасового ввезення, який найчастіше використовується при переміщенні морських контейнерів і є найбільш нормативно врегульованими митним режимом за кордоном, викликає чимало правових колізій у вітчизняній практиці.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Досліджувана проблематика є досить вузькою й носить прикладний характер, тому на сьогодні кількість наукових публікацій та досліджень в контексті здійснення контролю за переміщенням морських контейнерів через митний кордон є незначною, серед яких варто виділити дослідження таких науковців та фахівців-практиків, як: Артеменко А. В. [1-3], Коновалов Ю. О. [4].

Поряд з цим, залишається ще багато дискусійних питань щодо особливостей переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон, що спричиняє необхідність вивчення нормативно-правових аспектів здійснення цих процедур в Україні.

Постановка завдання. З огляду на актуальність проблеми, основна мета статті полягає у дослідженні особливостей вітчизняного нормативно-правового врегулювання питань, що стосуються переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон.

Виклад основного матеріалу дослідження. У міжнародному праві відносини, що стосуються обігу контейнерів, врегульовані ще з 1972 року відповідною Митною Конвенцією ООН, основні положення якої були включені в Конвенцію про тимчасове ввезення 1990 року [5]. Приєднавшись до Конвенції про тимчасове ввезення, Україна задекларувала намір ввести на своїй території налагоджені більш, ніж 30-ти річним міжнародним досвідом, стандарти у сфері митних процедур. Таким чином, на сьогодні одним із основних нормативно-правових актів, що регламентує питання контейнерних переміщень в Україні, є Конвенція про тимчасове ввезення (далі – Конвенція) та Додаток В.3 до неї, прийнята 26 червня 1990 року у м. Стамбулі. Її положеннями визначено сутність категорії «контейнер» та додаткове обладнання до нього, особливості застосування режиму тимчасового ввезення контейнерів та їх маркування.

Зокрема, відповідно до глави I, статті 1 Додатка В.3 Конвенції (Додаток щодо контейнерів, піддонів, упаковки, зразків та інших товарів, що ввозяться в рамках торгової операції), під контейнером розуміють виріб транспортного обладнання (зйомна рамка, резервуар або інший аналогічний засіб):

- 1) що є секцією, повністю або частково закритою, призначеною для розміщення в ній товарів;
- 2) має постійний характер і тому є достатньо міцним для повторного використання;
- 3) спеціально спроектований для того, щоб полегшити перевезення товарів одним або кількома видами транспорту, без додаткового розвантаження/навантаження у ході такого перевезення;
- 4) спроектований таким чином, щоб ним було легко маніпулювати, особливо при його перевантаженні з одного виду транспорту на інший;

5) спроектований таким чином, щоб його легко було заповнювати і спорожнювати;

6) внутрішній об'єм якого становить принаймні один кубічний метр [5].

Варто зазначити, що термін «контейнер» поширюється на всі допоміжні пристосування і обладнання контейнера, залежно від його категорії, за умови, що такі пристосування і обладнання перевозитимуться з контейнером та не стосуються транспортних засобів, допоміжних пристосувань і запасних частин транспортних засобів, упаковок і піддонів. «Знімні кузови» також вважаються контейнерами [5].

При цьому, «тимчасове ввезення» у Конвенції розглядається як митний режим, що дозволяє приймати на митну територію певні товари (у тому числі транспортні засоби), умовно звільнені від ввізного мита і податків, без застосування заборон чи обмежень економічного характеру на ввезення; такі товари (у тому числі транспортні засоби) мають ввозитися з визначеною метою і призначатися для подальшого вивезення у встановлений термін, та не піддаватися змінам, за винятком нормального зниження їхньої вартості (амортизації) внаслідок їхнього використання.

Окрім того, відповідно до глави II, статті 2 Конвенції, правом на тимчасове ввезення користуються серед переліку інших товарів контейнери, завантажені або не завантажені товарами, а також тимчасово ввезені додаткові пристосування та обладнання контейнерів, які ввозяться з контейнерами з метою реекспорту окремо чи з іншим контейнером, або ввозяться окремо, з метою вивезення з контейнером; частини, які ввозяться з метою ремонту контейнерів, на яких поширюється режим тимчасового ввезення відповідно до положень Конвенції.

Відповідно до статті 4 цієї ж глави Конвенції, для того, щоб можна було скористатись правами на пільги, що надаються Додатком В.3, на контейнери повинні бути нанесені позначення з дотриманням умов, визначених у Додатку II до цього Додатка. При цьому, контейнери можуть використовуватись для внутрішніх перевезень товарів, але у такому випадку кожна договірна сторона має право встановити такі умови:

- контейнер спрямовуватиметься по маршруту, який достатньо прямо веде до місця чи близько до місця, де повинні завантажуватись товари, що підлягають вивезенню, або до місця, з якого контейнер мають вивезти порожнім;

- контейнер буде використовуватись для внутрішніх перевезень перед вивезенням після попереднього ввезення лише один раз.

Кожна договірна сторона має право відмовити у тимчасовому ввезенні контейнерів, які стали предметом купівлі, договору про довготермінову оренду з подальшим викупом, оренди чи подібного договору, укладеного особою, яка офіційно зареєстрована або постійно проживає на її території.

Відповідно до статті 5 глави II додатку В.3, право на тимчасове ввезення контейнерів надається без вимагання митного документа або гарантії. При цьому, замість митного документа та гарантії на контейнери від користувача права на тимчасове ввезення можуть вимагатися такі письмові зобов'язання:

- надавати митним органам, на їхній запит, детальні відомості стосовно пересування кожного контейнера, на який поширюється режим тимчасового ввезення, із зазначенням дати і місця надходження їх на територію тимчасового ввезення та вивезення з цієї території; або перелік контейнерів, супроводжуваний зобов'язанням щодо наступного вивезення,

- сплачувати таке ввізне мито та податки, які можуть вимагатись у випадку, коли не виконуватимуться умови, що регулюють тимчасове ввезення.

Також положеннями Конвенції визначено, що контейнери, завантажені або не завантажені товарами, а також додаткові пристосування та обладнання до них ввозяться в режимі тимчасового ввезення на термін до 6 місяців без оформлення додаткових митних документів. При цьому, тимчасове ввезення контейнерів, а також додаткових пристосувань та обладнання до них здійснюється з повним умовним звільненням від сплати митних платежів та без надання фінансових гарантій їх вивезення, що, у свою чергу, робить контейнерні переміщення ще більш популярними у сфері міжнародної торгівлі [5].

Як уже зазначалось, однією із обов'язкових умов застосування режиму тимчасового ввезення до контейнерів є їх маркування. Так, у додатку II до Додатка В.3 Конвенції наведено Положення щодо маркування контейнерів. Відповідно до нього:

1. На контейнери повинні чітко і стійкими засобами, у відповідних і добре помітних місцях, наноситись наведені нижче дані:

- ідентифікація власника чи основного користувача;

- позначки та ідентифікаційні номери контейнера, надані власником чи користувачем;

- тарна вага контейнера, разом з усіма постійно прикріпленими до нього пристосуваннями.

2. Країна, якій належить контейнер, може бути зазначена або повністю, або з використанням коду країни ISO Alpha-2, передбаченого міжнародним стандартом ISO 3166, або за допомогою розрізняючого знака, що використовується для зазначення країни реєстрації на автомобільному транспорті в міжнародному дорожньому русі. Кожна країна може встановити, що використання на контейнерах її назви чи знака має здійснюватися відповідно до її національного законодавства.

Ідентифікація власника чи користувача може бути здійснена або шляхом зазначення його повної назви (повного імені), або скорочення, яке стало звичним, за винятком таких символів, як емблеми та прапори.

3. Для того, щоб позначення та ідентифікаційні номери на контейнерах вважалися нанесеними стійкими засобами, у разі використання пластикових плівок, повинні виконуватись такі умови:

- має використовуватися високоякісний клей. Після наклеювання плівка повинна мати міцність на розрив меншу, ніж остаточна сила зчеплення, так, щоб було неможливо відклеїти смугу, не пошкодивши її. Плівка, одержана шляхом заливання, задовольняє цим вимогам. Плівка, зроблена шляхом каландрування, не підлягає використанню;

- якщо позначення та ідентифікаційні номери необхідно змінити, плівку, яку слід замінити, необхідно повністю зняти, перш ніж буде прикріплено нову плівку; накладання нової плівки на вже приклеєну не дозволяється.

4. Технічні вимоги щодо використання пластикових плівок для маркування контейнерів, викладені у пункті 3 цього Додатка, не виключають можливість використання інших способів стійкого маркування [5].

Відповідно до положень Конвенції, особа, яка будь-яким чином її порушила, несе відповідальність на території договірної сторони, де було скоєно порушення, при цьому санкції за такі дії встановлюються законодавством цієї ж договірної сторони.

Окрім того, застосування режиму тимчасового ввезення регламентується Міжнародною конвенцією про спрощення і гармонізацію митних процедур [6]. Зокрема, у розділі 1 Спеціального додатку G «тимчасовий ввіз» розглядають як митний режим, відповідно до якого визначені товари можуть бути ввезені на митну територію з умовним звільненням, повним або частковим, від сплати ввізних мита та податків; такі товари повинні ввозитися для конкретних цілей та призначатися для зворотного вивозу протягом встановленого терміну без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їхнього використання.

Також у Кіотській конвенції зазначено, що випадки надання дозволу на тимчасовий ввіз визначаються національним законодавством. До того ж тимчасово ввезені товари підлягають повному умовному звільненню від ввізних мита та податків, за винятком випадків, коли національним законодавством передбачено, що звільнення може бути тільки частковим. При цьому, тимчасовий ввіз не обмежується товарами, безпосередньо ввезеними з-за кордону, але також дозволяється для товарів, же поміщених під інший митний режим.

Також, відповідно до Кіотської конвенції, дозвіл на тимчасовий ввіз з повним умовним звільненням від мита та податків повинен надаватися щодо товарів, передбачених перерахованими вище Додатками до Конвенції про тимчасовий ввіз (Стамбульська Конвенція) від 26 червня 1990 року.

Отже, варто відмітити, що трактування режиму тимчасового ввезення та особливостей його застосування щодо контейнерів у міжнародному законодавстві є чітким, узгодженим та одностайним. При цьому, жодне з положень Конвенції, в тому числі Додаток В.3 до Конвенції, не передбачає вимог щодо виду (суті) додаткових пристосувань та обладнання контейнерів, їх функціонального призначення, матеріалів чи технічних умов виробництва, строків експлуатації чи можливості одно- або багаторазового їх використання тощо.

Відповідно до статті 1 Додатка В.3 Конвенції про тимчасове ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами зазначено, що для цілей цього Додатка «термін «товари, ввезені в рамках торгової операції» означає: контейнери, піддони, упаковка, зразки, рекламні фільми, та будь-які інші товари, що ввозяться в рамках торгової операції, при цьому власне їхнє ввезення не є торговою операцією». Саме ось цей аспект і є одним із найбільш дискусійних з точки зору контейнерних перевезень. На практиці непоодинокими є випадки відмов у митному оформленні або ж у застосуванні пільг, передбачених режимом тимчасового ввезення щодо додаткового обладнання до контейнерів, що потребує чіткого нормативного врегулювання.

Що стосується вітчизняної системи нормативно-правового забезпечення здійснення митних процедур на водному транспорті, у тому числі й переміщення контейнерів, варто зазначити, що вона включає: Митний кодекс України (2012 р. зі змінами) (далі – МКУ); наказ Державної митної служби України від 17.09.2004 р. № 678 «Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними»; Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995; постанова Кабінету Міністрів України від 21.05.2012р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів, перевізників і товарів, що переміщуються ними»; наказ Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 «Про затвердження Порядку виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті»; наказ ДФС України від 27.01.2015 р. № 34 «Про затвердження Методичних рекомендацій щодо здійснення митних процедур в міжнародних пунктах пропуску через державний кордон України для морського (річкового) і поромного сполучення при переміщенні товарів у контейнерах»; наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2015 № 348 «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України».

Аналізуючи норми МКУ, варто зазначити, що відповідно до статті 4, пункту 16, контейнер – це транспортне обладнання (клітка, знімна цистерна або подібний засіб), що:

а) являє собою повністю або частково закриту ємність, призначену для поміщення в неї вантажів;

б) має постійний характер і завдяки цьому є достатньо міцним, щоб слугувати для багаторазового використання;

в) спеціально сконструйоване для полегшення перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без проміжного перевантаження;

г) сконструйоване таким чином, щоб полегшити його перевантаження, зокрема з одного виду транспорту на інший;

г) сконструйоване таким чином, щоб його можна було легко завантажувати та розвантажувати;

д) має внутрішній об'єм не менше одного метра кубічного [7].

Термін «контейнер» включає приладдя та обладнання, необхідні для цього типу контейнера, за умови, що вони перевозяться разом із контейнером. Знімні кузови прирівнюються до контейнерів.

При цьому, в МКУ товар трактується як будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які законом поширено режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, а також електроенергія, що переміщується лініями електропередачі. Таким чином, справедливим із точки зору законодавства є ототожнення контейнера із категорією товар [7].

Основні аспекти застосування митного режиму тимчасового ввезення визначено главою 18 МКУ. Так, відповідно до статті 103 МКУ, тимчасове ввезення – це митний режим, відповідно до якого іноземні товари, транспортні засоби комерційного призначення ввозяться для конкретних цілей на митну територію України з умовним повним або частковим звільненням від оподаткування митними платежами та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності і підлягають реекспорту до завершення встановленого строку без будь-яких змін, за винятком звичайного зносу в результаті їх використання [7].

При цьому, відповідно до статті 104 МКУ, в якій визначено умови поміщення товарів в митний режим тимчасового ввезення, він може бути застосований, якщо вони надходять на митну територію України, та до товарів, що зберігаються під митним контролем або поміщені в інший митний режим, який передбачає їх перебування під митним контролем [7].

Доцільно відмітити, що законодавством України з питань державної митної справи можуть бути визначені документи, які використовуються для декларування товарів, транспортних засобів комерційного призначення в митний режим тимчасового ввезення замість митної декларації.

Статтею 105 МКУ визначено товари, транспортні засоби, які можуть бути поміщені у митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами. Зокрема, у митний режим тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами поміщуються виключно товари, транспортні засоби комерційного призначення, зазначені у статті 189 МКУ та в Додатках В.1-В.9, С, D до Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік), на умовах, визначених цими Додатками, а також повітряні судна, які ввозяться на митну територію України українськими авіакомпаніями за договорами оперативного лізингу [7].

У разі порушення умов митного режиму тимчасового ввезення особа, відповідальна за дотримання режиму, зобов'язана сплатити суму податкового зобов'язання та пеню відповідно до Податкового кодексу України [8].

Статтею 106 МКУ окреслено, що у митний режим тимчасового ввезення з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами, відповідно до положень Додатка Е до Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік), можуть поміщуватися товари (за винятком підакцизних), не зазначені у статтях 105, 189 МКУ, а також у Додатках В.1-В.9, С, D до Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік), або такі, що не відповідають вимогам зазначених Додатків.

У разі тимчасового ввезення товарів з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами за кожний повний або неповний календарний місяць заявленого строку перебування на митній території України сплачується 3 відсотки суми митних платежів, яка підлягала б сплаті у разі випуску цих товарів у вільний обіг на митній території України, розрахованої на дату поміщення їх у митний режим тимчасового ввезення [8].

Сума митних платежів сплачується при поміщенні товарів у митний режим тимчасового ввезення та розраховується за встановлений органом доходів і зборів строк дії цього митного режиму.

У такому ж порядку сплачуються митні платежі у разі продовження строку тимчасового ввезення зазначених товарів відповідно до статті 108 МКУ [7].

Сума митних платежів, сплачена на підставі умовного часткового звільнення від оподаткування митними платежами, поверненню не підлягає.

Якщо товари, поміщені у митний режим тимчасового ввезення, не можуть бути своєчасно вивезені за межі митної території України внаслідок накладення на них арешту (за винятком арешту

внаслідок позовів приватних осіб) або вилучення у справі про порушення митних правил, перебіг строку тимчасового ввезення зупиняється на час такого арешту (вилучення).

Відповідно до статті 110 МКУ, «1. Забезпечення дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення здійснюється шляхом:

1) застосування міжнародного митного документа (книжки А.Т.А. або книжки CPD), що містить чинну міжнародну гарантію сплати митних платежів, встановлених законом на імпорту товарів;

2) надання фінансової гарантії у порядку, передбаченому розділом X цього Кодексу.

2. Фінансова гарантія повертається (вивільняється) у порядку, передбаченому розділом X цього Кодексу, після завершення режиму тимчасового ввезення.

3. Гарантія дотримання вимог митного режиму тимчасового ввезення не вимагається щодо контейнерів, піддонів та упаковок» [7].

Відповідно до статті 112 МКУ, митний режим тимчасового ввезення завершується шляхом реекспорту товарів, транспортних засобів комерційного призначення, поміщених у цей митний режим, або шляхом поміщення їх в інший митний режим, що допускається МКУ, а також у випадках, передбачених частиною третьою цієї статті [7].

Окрім того, застосування цього режиму може бути припинено органом доходів і зборів у разі конфіскації товарів, транспортних засобів комерційного призначення, їх повної втрати внаслідок аварії або дії обставин непереборної сили за умови підтвердження факту аварії або дії обставин непереборної сили у порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику. У такому випадку реекспорт товарів, транспортних засобів комерційного призначення не вимагається, а гарантії, надані відповідно до статті 110 МКУ, підлягають поверненню (вивільненню).

Доцільно відмітити, що зазначені норми відповідають положенням розділу 1 «Тимчасове ввезення» спеціального додатка G до Конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур, відповідно до яких дозвіл на тимчасове ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування митними платежами має надаватися стосовно товарів, перелічених у певних додатках до Конвенції про тимчасове ввезення, у тому числі стосовно контейнерів, піддонів, упаковки, зразків та інших товарів, що ввозяться в рамках торгової операції, зазначених у Додатку B.3 до Конвенції про тимчасове ввезення.

Дослідження вітчизняних нормативно-правових актів, що регламентують питання переміщення морських контейнерів, вказує на повну репрезентативність основних положень Конвенції, проте, більшість фахівців схилиються до думки про необхідність уточнення перекладу на українську мову її тексту, зокрема, в частині визначення сутності категорії «транспортно-експедиторські послуги» в контексті Конвенції. За твердженням експертів, офіційний текст Конвенції викладено англійською та французькою мовами, і, як досить часто буває, є кілька недоліків в перекладі документа українською мовою. Як стверджують юристи, формулювання «товари, ввезені в рамках торгової операції» є тільки в українській версії перекладу Конвенції, в оригіналі цей термін має інше значення, автентичне російському перекладу, яке має більший спектр можливостей з боку законодавчої бази, що включає і допоміжні операції з транспортування товарів.

Висновки з проведеного дослідження. Отже, варто відмітити, що на сьогодні в Україні питання контролю за режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них залишається практично не врегульованим й потребує додаткового дослідження. Зокрема, на сьогодні не здійснюється відстеження поворотності контейнерів, які були ввезені на митну територію України в режимі тимчасового ввезення, і, як наслідок, самі контейнери стають предметом незаконної торгівлі. Окрім того, досить складним та дискусійним залишається ввезення додаткового обладнання до морських контейнерів. А відтак, на сьогодні необхідним є напрацювання пропозицій щодо вдосконалення здійснення контролю за режимом тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання до них шляхом розробки проектів нормативно-правових актів у даній сфері.

Бібліографічний список

1. Артеменко А.В. Актуальні питання захисту економічних інтересів держави під час перевезень товарів у контейнерах. *Сучасні проблеми та перспективи розвитку міжнародних економічних відносин і світового господарства*: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Хмельницький – Сатанів, 19-20 квітня 2019 року). Хмельницький – Сатанів, 2019. С. 5-10.

2. Артеменко А.В. Правові аспекти врегулювання питань ввезення додаткового обладнання до морських контейнерів в Україні. *Актуальні проблеми забезпечення національної безпеки та спрощення процедур міжнародної торгівлі*: збірник тез III науково-практичної інтернет-конференції (м. Ірпінь – м. Хмельницький, 17-24 травня 2019 року). Хмельницький: Науково-дослідний центр митної справи НДІ фіскальної політики УДФСУ, 2019. С. 55-59.

3. Руда Т.В., Артеменко А.В. Особливості здійснення контейнерних перевезень із врахуванням положень Конвенції про тимчасове ввезення. *Фіскальна політика в умовах макроекономічної*

стабілізації: збірник матеріалів науково-практичного інтернет-семінару (м. Ірпінь, 25 лютого – 7 березня 2019 року). Ірпінь, 2019. С.65-69.

4. Коновалов Ю.О. Зарубіжний досвід впровадження автоматизації процедур здійснення контролю за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них. *Протидія мінімізації сплати податків: світовий досвід та практика України*: збірник тез науково-практичного круглого столу (м. Ірпінь, 16–17 травня 2019 року). Ірпінь, 2019. С. 48-52.

5. Конвенція про тимчасове ввезення від 26.06.1990 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472 (дата звернення: 21.05.2019).

6. Міжнародна конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур від 15.09.2011. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643 (дата звернення: 21.05.2019).

7. Митний кодекс України: Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (дата звернення: 20.05.2019).

8. Податковий кодекс України: Закон України від 02.12.2010 р. № 2755-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (дата звернення: 20.05.2019).

References

1. Artemenko, A.V. (2019), "Actual questions of protection of economic interests of the state during transportation of goods in containers", *Suchasni problemy ta perspektyvy rozvytku mizhnarodnykh ekonomichnykh vidnosyn i svitovoho hospodarstva: materialy XV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* [Modern problems and prospects for the development of international economic relations and the world economy: materials of the XV International scientific and practical conference], (Khmelnitskyi – Sataniv, 19-20 April 2019), Khmelnitskyi – Sataniv, Ukraine, pp. 5-10.

2. Artemenko, A.V. (2019), "Legal aspects of regulation of issues of importing additional equipment to marine containers in Ukraine", *Aktualni problemy zabezpechennia natsionalnoi bezpeky ta sproshchennia protsedur mizhnarodnoi torhivli: zbirnyk tez III naukovo-praktychnoi internet-konferentsii* [Actual problems of ensuring national security and simplification of international trade procedures: Collection of theses of the 3rd scientific and practical Internet conference], (Irpina – Khmelnitskyi, 17-24 May 2019), Naukovo-doslidnyi tsentr mytnoi spravy NDI fiskalnoi polityky UDFSU, Khmelnitskyi, Ukraine, pp. 55-59.

3. Ruda, T.V. and Artemenko, A.V. (2019), "Features of container transportation taking into account the provisions of the Convention about Temporary Importation", *Fiskalna polityka v umovakh makroekonomichnoi stabilizatsii: zbirnyk materialiv naukovo-praktychnoho internet-seminaru* [Fiscal policy in macroeconomic stabilization: a Collection of materials of a scientific and practical internet seminar], (Irpina, 25 February – 7 March 2019), Irpin, Ukraine, pp. 65-69.

4. Kononov, Yu. O. (2019), "Foreign experience in the implementation of automation of procedures for the control of the movement of sea containers and additional equipment to them", *Protydiia minimizatsii splaty podatkov: svitovyi dosvid ta praktyka Ukrainy: zbirnyk tez naukovo-praktychnoho kruhloho stolu* [Opposition to minimize taxes: international experience and practice of Ukraine: a collection of abstracts of scientific and practical round table], (Irpina, 16–17 May 2019), Irpin, Ukraine, pp. 48-52.

5. *Konventsiiia pro tymchasove vvezennia vid 26.06.1990* [Convention about Temporary Import of 26.06.1990], available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_472/print (access date May 21, 2019).

6. *Mizhnarodna konventsiiia pro sproshchennia i harmonizatsiiu mytnykh protsedur vid 15.09.2011* [International Convention on the simplification and harmonization of customs procedures of 15.09.2011], available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_643 (access date May 21, 2019).

7. Verkhovna Rada Ukrainy (2012), *Mytnyi kodeks Ukrainy* [Customs Code of Ukraine], Zakon Ukrainy dated 13.03.2012 no. 4495-VI, available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (access date May 20, 2019).

8. Verkhovna Rada Ukrainy (2010), *Podatkovyi kodeks Ukrainy* [Tax Code of Ukraine], Zakon Ukrainy dated 02.12.2010 no. 2755-VI, available at: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2755-17> (access date May 20, 2019).

Руда Т.В. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗДІЙСНЕННЯ КОНТРОЛЮ ЗА ПЕРЕМІЩЕННЯМ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРІВ ТА ДОДАТКОВОГО ОБЛАДНАННЯ ДО НИХ ЧЕРЕЗ МИТНИЙ КОРДОН

Мета. Дослідження особливостей вітчизняного нормативно-правового врегулювання питань, що стосуються переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон.

Методика дослідження. Для досягнення поставленої мети в статті використано такі методи: індукції та дедукції, теоретичного узагальнення, абстрагування, діалектичного пізнання – при вивченні наукових джерел та дослідженні нормативно-правових актів з питань особливостей здійснення морських контейнерних перевезень; абстрактно-логічний – для узагальнення теоретичних положень, формування висновків та пропозицій.

Результати. Проведено аналіз та наведено характеристики нормативно-правових актів в контексті здійснення контролю за переміщенням морських контейнерів та додаткового обладнання до них через митний кордон. Визначено проблемні аспекти практичного використання норм Конвенції про тимчасове ввезення 1990 року. Зокрема, на сьогодні нагальною є потреба в уточненні перекладу українською мовою понятійного апарату,

що використовується в Конвенції, оскільки відмінність у трактуванні основних понять призводить до виникнення правових колізій при ввезенні додаткового обладнання до морських контейнерів в Україну. Вивчено особливості тимчасового ввезення морських контейнерів та додаткового обладнання відповідно до вітчизняного законодавства й окреслено напрями удосконалення зазначених процедур.

Наукова новизна. Систематизовано підходи до нормативного врегулювання питань, що стосуються переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання для них.

Практична значущість. Основні положення даного дослідження можуть бути використані в процесі напрацювання пропозицій та внесення змін і доповнень до законодавчих актів, що регламентують особливості переміщення морських контейнерів та додаткового обладнання до них.

Ключові слова: контейнер, морських контейнер, режим тимчасового ввезення, контейнерні перевезення, Конвенція про тимчасове ввезення 1990.

Ruda T.V. NORMATIVE AND LEGAL SUPPLY OF CONTROLLING THE MOVEMENT OF THE MARINE CONTAINERS AND ADDITIONAL EQUIPMENT TO THEM THROUGH THE CUSTOMS BORDER

Purpose. The aim of the article is investigation of the peculiarities of domestic normative and legal regulation of issues related to the movement of sea containers and additional equipment to them through the customs border.

Methodology of research. The following methods are used in the article in order to achieve this goal: induction and deduction, theoretical generalization, abstraction, dialectical knowledge – in the study of scientific sources and the study of normative legal acts on the peculiarities of the implementation of marine container transportation; abstract and logical – for generalization of theoretical positions, formation of conclusions and proposals.

Findings. The analysis and characterization of normative legal acts in the context of control over the movement of sea containers and additional equipment to them through the customs border is carried out. The problematic aspects of the practical application of the provisions of the Convention on Temporary Importation of 1990 are determined. In particular, today it is urgent to clarify the translation of the Ukrainian language of the conceptual apparatus used in the Convention, since the difference in the interpretation of the basic concepts leads to legal conflicts in the import of additional equipment to sea containers in Ukraine. The peculiarities of temporary import of marine containers and additional equipment in accordance with the domestic legislation are studied and directions of improvement of these procedures are outlined.

Originality. The approaches to the normative regulation of issues related to the movement of sea containers and additional equipment for them are systematized.

Practical value. The main provisions of this study can be used in the process of elaboration of proposals and amendments and additions to legislative acts regulating the peculiarities of the transfer of marine containers and additional equipment to them.

Key words: container, sea container, temporary admission regime, container transportation, Temporary Importation Convention 1990.

Руда Т.В. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ ЗА ПЕРЕМЕЩЕНИЕМ МОРСКИХ КОНТЕЙНЕРОВ И ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ К НИМ ЧЕРЕЗ ТАМОЖЕННУЮ ГРАНИЦУ

Цель. Исследование особенностей отечественного нормативно-правового урегулирования вопросов, касающихся перемещения морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним через таможенную границу.

Методика исследования. Для достижения поставленной цели в статье использованы следующие методы: индукции и дедукции, теоретического обобщения, абстрагирования, диалектического познания – при изучении научных источников и исследовании нормативно-правовых актов по вопросам определения особенностей морских контейнерных перевозок; абстрактно-логический – для обобщения теоретических положений, формирования выводов и предложений.

Результаты. Проведен анализ и приведена характеристика нормативно-правовых актов в контексте осуществления контроля за перемещением морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним через таможенную границу. Определены проблемные аспекты практического использования норм Конвенции о временном ввозе 1990 года. В частности, сегодня неотложной является потребность в уточнении перевода на украинский язык понятийного аппарата, используемого в Конвенции, поскольку отличие в трактовке основных понятий приводит к возникновению правовых коллизий при ввозе дополнительного оборудования к морским контейнерам в Украине. Изучены особенности временного ввоза морских контейнеров и дополнительного оборудования согласно отечественному законодательству и обозначены направления совершенствования указанных процедур.

Научная новизна. Систематизированы подходы к нормативному урегулированию вопросов, касающихся перемещения морских контейнеров и дополнительного оборудования для них.

Практическая значимость. Основные положения данного исследования могут быть использованы в процессе выработки предложений и внесении изменений и дополнений в законодательные акты, регламентирующие особенности перемещения морских контейнеров и дополнительного оборудования к ним.

Ключевые слова: контейнер, морской контейнер, режим временного ввоза, контейнерные перевозки, Конвенция о временном ввозе 1990.