

Міжнародної конвенції про спрощення та гармонізацію митних процедур (Кіото, у редакції 2000 р.);

— Конвенції ООН з міжнародних та мультимодальних перевезень вантажів (1980 р.);

— Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (19.05.1956);

— Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних продуктів та про спеціальні засоби, які призначені для таких перевезень (01.09.1970) [1].

Таким чином, потрібно акцентувати увагу на основні міжнародно-правові акти та основні акти європейського права. Також необхідно переглянути законодавчу базу України у всіх її проявах.

Література

1. Про затвердження Рекомендацій «Зasad адаптації транспортного законодавства України до законодавства Європейського Союзу»: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 18.02.2006 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://rise.odessa.ua/texts/mt153_06.php3

2. Украина осуществляет адаптацию законодательства к законодательству ЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.minjust.gov.ua

3. Гіжевський В.К. Транспортне право України: підруч. / В.К. Гіжевський, Е.Ф. Демський, А.В. Мілашевич. – К.: Атіка, 2016. – 332 с.

УДК 346.543(043.2)

Веремєєв К. Е., студент,
Київський університет права НАН України, м. Київ
Науковий керівник: Кабенюк Ю.В., викладач

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНЗИТНИХ ПРЕВЕЗЕНЬ

Важливою передумовою підвищення ролі України як транзитної держави, розвитку зовнішньоекономічних зв'язків і розширення міжнародної торгівлі на даному етапі стає впорядкування і систематизація джерел митно-правового режиму транзиту, тобто встановлених державою офіційних форм вираження і закріплення норм права, які регулюють порядок транзитного переміщення товарів митною територією України.

Норми законодавчих актів визначають «транзит вантажів» як:

— Митний кодекс України: митний режим, відповідно до якого товари і транспортні засоби переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності одного митного органу без будь-якого використання таких товарів і транспортних засобів на митній території України» [1];

— Закон України «Про транзит вантажів»: перевезення

транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України [2];

— Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність»: переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території [3].

Міжнародна Конвенція про спрощення і гармонізацію митних процедур (конвенція Кіото) 1973 року (переглянута у 2000 році), яка складається з 19 статей основного тексту та 31 Додатку. Додаток Е. 1 присвячений митному транзиту, який в Конвенції визначено як митний режим, що застосовується при переміщенні товарів, потенційно підлягаючих збору податків та мита на імпорт чи експорт з одного митного пункту в інший – під контролем митниці. З метою полегшення міжнародних перевезень товарів країни-учасниці погодилися застосовувати стандартні режими по відношенню до товарів, переміщуваних згідно з митним транзитом через їх території. Суттєвим моментом є те, що дія додатку поширюється на національний та міжнародний митний транзит. В додатку закріплено ще один стандарт: товари, що переміщуються згідно з митним транзитом, не підлягають сплаті податків та мита за умови виконання вимог, що їх розроблено митними властями.

Особливу роль відіграє Генеральна Угода про Торгівлю і Тарифи (далі – ГАТТ) від 30 жовтня 1947 року, яка у 1993 році трансформувалась у Світову організацію торгівлі (далі – СОТ). Ця міжнародна структура надає організаційно-правову основу для здійснення міжнародної торгівлі. Її акти визначають ті ключові договірні зобов'язання, яких мають додержуватися уряди під час створення та практичного застосування національних законодавчих та нормативних актів в галузі торгівлі. Членами СОТ на сьогодні є 143 країни світу, на долю яких припадає понад 90 % всієї світової торгівлі.

Вітчизняні науковці та фахівці з організації й здійснення транзитних перевезень досліджують сьогоdnішній стан таких перевезень та виявляють причини, які призвели до зменшення їх обсягів. За результатами дослідження Шелухіна М.Л. [4, с. 84-85], причиною є низький коефіцієнт використання наявного транзитного потенціалу, а також:

— відсутність можливості надання перевізником якісної послуги щодо перевезення;

— відсутність гнучкої тарифної політики та неузгодженість дій усіх учасників процесу транзитного перевезення;

— не виправдано великий обсяг документообігу та не порядкованість процедури оформлення документів на транзитні вантажі;

— непрозорість процедур митного оформлення транзитних вантажів;

— наявність корупційних схем в системі управління транспортом під час організації транзитних перевезень.

Отже, утвердження України як транзитної держави безпосередньо пов'язане з приєднанням до Міжнародної конвенції про спрощення і гармонізацію митних процедур. Адже в положеннях цієї угоди закріплені важливі передумови такого процесу – принцип міжнародної стандартизації процедури транзиту та спрощений порядок проведення митних процедур в рамках режиму.

Література

1. Митний кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44-45, № 46-47, № 48. – Ст. 552.

2. Про транзит вантажів: Закон України із змінами від 04.07.2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1172-14>. – Назва з екрану.

3. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України із змінами від 27.03.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/959-12>. – Назва з екрану.

4. Шелухин Н.Л. Транзитные перевозки в Украине глазами юриста: проблемы и возможные пути решения / Н.Л. Шелухин // Вестник ИЭПИ НАН Украины. – 2011. – № 1. – С. 82-87.

УДК 346.9 (043.2)

Галайко Ю.В., Пугач Д.С., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козачок І.Я., к.ю.н.

ОСОБЛИВОСТІ ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

Господарсько-правова відповідальність визначається ст. 216 Господарського кодексу України і має особливий предмет регулювання – господарські правопорушення. Господарське правопорушення – це протиправна дія або бездіяльність суб'єкта господарських відносин, яка не відповідає нормам господарського права, не узгоджується з юридичними обов'язками зазначеного суб'єкта, порушуючи суб'єктивні права іншого учасника відносин або третіх осіб.

Юридична відповідальність, а саме господарсько-правова, нині істотно зростає у зв'язку з підвищенням ролі правового засобу вирішення завдань регламентації господарського обігу. Відповідальність, хоча і передбачається у господарському праві, але як всяка юридична відповідальність має імперативний характер і настає лише в разі