

IACS підтримує тісні зв'язки з численними товариствами з морської безпеки, окремими групами, які працюють у галузі судноплавства: Міжнародна Палата Судноплавства (ICS), Міжнародний Морський Форум Нафтових Компаній (Oil Companies International Maritime Forum – OCIMF), INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO та Міжнародна Спілка Морських Страхових Компаній (IUMI) [13, с. 29].

Висновки та перспективи подальших досліджень. На сьогодні класифікаційні товариства-члени IACS здійснюють повноваження, які надані їм більш ніж 100 державами-членами ІМО, щодо здійснення нагляду за відповідністю суден міжнародним та національним вимогам, який супроводжується наданням певних свідоцтв від імені цих держав.

За умови таких обставин слід визнати наявну необхідність додаткових досліджень щодо ролі та місця IACS та її членів у галузі забезпечення безпеки судноплавства.

### Література

1. Международная деятельность Российского морского Регистра судоходства // Бизнес-Марин. – 2005. – № 11 (июнь).
2. Любченко В. Новая стратегия председателя МАКО // Бизнес-Марин. – 2001. – Сент.
3. Тут і далі подробиці про зустріч див.: Замарянов В. Члены МАКО будут работать по унифицированным общим правилам // Морские вести России. – 2005. – № 9-10.
4. Там само.
5. Классификационные общества против идеи ЕС // Морская правда. – 2006. – № 43.
6. Див.: Ле Гард Я. Классификационные общества – «генеральная чистка» // Судоходство. – 1994. – Июль. – С. 32-33 (статья была предоставлена филиалом Бюро Веритас).
7. Вехи истории // Судоходство. – 2001. – № 8-9.
8. Щодо подробиць скасування членства PRS див.: Vox B. IACS on the spot // Seatrade Review. – 2000. – Vol. 29. – № 7 (July/August). – P. 42-43.
9. Международная деятельность Российского морского регистра судоходства // Бизнес-Марин. – 2005. – № 11 (июнь).
10. Шевченко М. Почти классовая борьба // Порты Украины. – 2007. – № 1. – С. 52-53.
11. Жуков А. Дальнейшие перспективы развития // Воронцовский маяк. – 2006. – № 3 (февр.).
12. Дацко С. Обзор проектов классификационных обществ // Судоходство. – 2004. – № 1-2.
13. Дацко С. Новая стратегия МАКО // Судоходство. – 2001. – № 8-9.

УДК 351.713+656.033.9

О.С. Бригар

### СПІВВІДНОШЕННЯ ПОРТОВИХ ТА МИТНИХ ЗБОРІВ У ПРАВОВОМУ АСПЕКТІ

Україна є транзитним серцем Європи. Наша держава розташована таким чином, що більшість транспортних вузлів проходить саме через цю територію. І досить важливе значення в цьому питанні займають морські ворота України. Але для того щоб порт був конкурентноздатним та привабливим для судноплав-

них компаній, необхідно постійно вживати заходів для забезпечення стандартів безпеки судна в ньому, а також надання відповідних послуг.

У світовій практиці так сталося, що основним джерелом покриття витрат з утримання портової інфраструктури є доходи від портових тарифів, включаючи прибутки від портових зборів. Портові тарифи України становлять собою плати за послуги, які надаються вантажовласникам при перевалці вантажу через порти й судновласникам при вході судна в порт, стоянці в порту та виході з порту.

Але крім цих зборів, у порту можуть стягуватися і митні збори. А чи витрачаються ці кошти на покриття видатків порту з утримання портових об'єктів та служб чи вони мають іншу природу?

Чи можливе перейменування портових зборів у податки або більш доцільно називати їх саме зборами? Меті виявлення відмінностей між зборами та податками і присвячена дана стаття. Адже для ефективного стягнення та використання коштів, які надходять від цих платежів, важливо правильне розуміння їх призначення і схеми стягнення.

Часто можна зустріти визначення, в яких до переліку портових зборів відносять і митні збори. Але ж найменування та суть цих платежів говорить про те, що стягуються вони у різноманітних цілях. І власне виявленню цієї суперечності також присвячено дане дослідження.

Відповідно до загальних принципів ціноутворення, формування портових тарифів має свої особливості. Це викликано специфікою виробничої діяльності морських портів, певну частину видатків яких при перевалці вантажу вантажовласник сплачує безпосередньо порту. Іншу частину витрат вантажовласник сплачує опосередковано, через оплату фрахту за перевозку вантажу, в якому судновласник враховує всі затрати судна на сплату судових портових зборів та за надані йому послуги.

Велике розмаїття портових зборів, а також незрозумілість призначення деяких з них у поєднанні з відсутністю єдиної точки зору стосовно джерел фінансування витрат порту призвели до того, що інколи окремим портовим зборам приписуються риси податків. Вказане стосується, як правило, зборів, які пов'язані з видатками порту на утримання загальнопортових гідротехнічних споруд, – корабельного, докового, каналного, причального та ін.

Для того щоб скасувати або, навпаки, підтримати дану позицію, необхідно провести аналіз визначень цих двох понять, намагаючись виділити їх подібність, а головне, відмінності. Під поняттям «збір» слід розуміти обов'язковий внесок, який стягується з організацій та фізичних осіб, сплата якого є однією з умов здійснення стосовно його платника державними органами, органами місцевого самоврядування, іншими уповноваженими органами та посадовими особами юридично значимих дій, включаючи надання певних прав чи видачу дозволів (ліцензій). Основними видами зборів є: адміністративні, які стягуються з юридичних і фізичних осіб за адміністративні дії в їх інтересах; консульські, які стягуються за послуги консульств; ліцензійний, який стягується за отримання ліцензій на експорт та імпорт; патентний, який стягується з юридичних та фізичних осіб, які отримують доходи при зайнятті промис-

лом; портові платежі, які порт стягує із судна і вантажу; митні збори, які стягуються понад мита, та ін.

Податок, у свою чергу, становить собою встановлений вищим органом законодавчої влади безеквівалентну плату, яку сплачують юридичні й фізичні особи з доходів та майна у розмірі й у встановлені строки в бюджет відповідного рівня, яка забезпечується примусовою силою. Як виду обов'язкового платежу в бюджет йому властиві такі характерні риси: обов'язковість, перехід права власності при його сплаті, адресності в конкретний бюджет, індивідуальна безвідплатність, регулярність стягнення [1, с. 17].

Основною рисою податку як економічної та правової категорії є (за необхідності) примусовий спосіб стягнення. Але крім примусового характеру, податку властива риса безеквівалентності, яка складається з того, що за долю прибутку, доходу, яка відчужується, держава не відшкодовує індивідуальному платникові в адекватному розмірі товарами або послугами. Таким чином, податок становить собою безеквівалентний платіж, а збір, у свою чергу, – плату за послугу.

Отже, припущення стосовно тотожності понять «збір» та «податок» неможна визнати обґрунтованою. Від податку, зокрема, портові збори відрізняє зворотність послуг. І розмір податку зазвичай не відповідає розміру зворотних послуг держави, якими користується платник податку. Ця особливість податку є найбільш характерною для розрізнення його з портовими зборами і платами. Наприклад, у ситуації з портовими зборами при сплаті корабельного збору судновласник має право вимагати певну послугу, яка в даному разі містить у собі отримання можливості користуватися окремими спорудами порту. Це право платник набуває не з якогось загального положення, яке впливає із загальнодоступних тез (як це буває при податку), а саме виходячи з конкретної плати за вхід та вихід з порту, які передбачаються корабельним збором. Вказане характерне і для вантажного збору як плати вантажовласника за надання можливості проведення вантажних робіт.

Кожний збір становить собою плату за користування тими чи іншими портовими спорудами: корабельний, судновий, портовий, тоннажний – збори за користування гідротехнічними спорудами та акваторією порту, де забезпечені безпечні для судна глибина і захист від морського хвилювання під час стоянки біля причалу; доковий – за користування штучними басейнами (доками), які забезпечують захист судна від припливно-відливних явищ при стоянці біля причалу; каналний, річковий, днопоглиблюваний – за користування підхідними каналами и фарватерами; причальний – за користування причалами; шлюзовий – за користування шлюзами; фарватерний, льодовий – за користування каналами, фарватерами й акваторією порту в зимових умовах тощо [2, с. 5]

При визначенні характеру портових зборів слід виходити не з правової структури, відшукуючи спільні з податками риси, а з точки зору їх економічної сутності та основного призначення.

Зрозуміло, ці збори надходять тим, хто несе відповідальність за утримання в належному стані та за будівництво перерахованих об'єктів.

Основною нормою, яка регулює стягнення портових зборів, є ст. 84 Кодексу

торговельного мореплавства України [3], згідно з якою в морському порту стягуються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маячний, вантажний, адміністративний і санітарний.

Виходячи з призначення та порядку стягнення, на сучасному етапі в юридичній науці існують різні варіанти визначень портових зборів. Так, під портовими зборами пропонують розуміти грошові суми, які стягуються із судновласників і вантажовласників у торговельних портах світу портовою владою, муніципалітетами, митними й іншими органами для покриття витрат на будівництво й утримання порту, підхідних шляхів до нього, маяків, наглядових органів і т.д. [4, с. 129] Іноді під портовими зборами розуміють платежі, які стягуються в портах із суден та вантажів, що нараховуються за встановленими та офіційно опублікованими тарифами. Таким чином, до основних зборів, які стягуються із суден у портах всіх країн світу, можуть бути віднесені маячний, корабельний або портовий, чи тоннажний, навігаційний, якірний, причальний, доковий, каналний, льодовий, річковий, шлюзовий, вантажний та інші збори за надання суднам можливості безпечно входити, знаходитись і виходити з порту. Інколи до цього переліку додають ще й митний збір.

Наводячи положення статті КТМ і наукове визначення портових зборів, виникає запитання: чи є митні збори видом портових чи це самостійний вид?

У зонах митного контролю на території морських та річкових портів, а також у акваторії портів, відкритих для міжнародних перевезень, відповідно до ст. 121 Митного кодексу України [5], митні органи проводять митні процедури, під якими слід розуміти операції, пов'язані із здійсненням митного контролю за переміщенням товарів і транспортних засобів через митний кордон України, митного оформлення цих товарів і транспортних засобів, а також із стягненням передбачених законом податків та зборів.

Стаття 76 МКУ [6] передбачає, що за митне оформлення транспортних засобів (у тому числі транспортних засобів індивідуального користування), товарів, спадщини, речей, які переміщуються через митний кордон України (у тому числі в міжнародних поштових посилках і вантажем), та інших предметів, а також за перебування їх під митним контролем здійснюється стягнення митних зборів.

Митні збори – це додаткові збори, що стягуються митними органами понад мита з товарів, які ввозяться (вивозяться), за специфічні послуги поставок та інші послуги, які надає митниця (оформлення транспортних засобів, зберігання товарів під відповідальністю митниці та ін.).

За митне оформлення товарів та інших предметів у зонах митного контролю на територіях і в приміщеннях підприємств, які зберігають такі товари та інші предмети, або понад робочого часу, встановленого для митниці, та за зберігання товарів та інших предметів під відповідальність митниці у випадках, коли передача їх на зберігання митниці необов'язкова, також стягуються митні збори (ст. 77 МКУ).

Розміри ставок митних зборів встановлюються Кабінетом Міністрів України. Нині діє Постанова Кабінету Міністрів України від 27.01.97 р. № 65 «Про

ставки митних зборів» [7] із змінами та доповненнями. Звільнення від сплати митних зборів можливе лише на підставі відповідного рішення Кабінету Міністрів України.

Перша тотожність, це найменування – збори. Саме збори, а не податки чи інші обов'язкові платежі, бо з цього виходить, що за надану послугу стягується відповідна за розміром плата. По-друге, розмір ставок портових зборів і митних зборів встановлюється Кабінетом Міністрів України, що зазначено у відповідних кодексах.

До відмінностей можна віднести те, що, по-перше, стягуються ці збори органами, які мають зовсім різну сферу діяльності, по-друге, відрізняється мета їх стягнення і подальшого використання, по-третє, не завжди ці збори стягуються одночасно. Тобто якщо стягуються портові збори, то не є відповідно обов'язковою сплата митних зборів.

Отже, провівши аналіз етимології слів «податок» та «збір», можна дійти висновку, що виходячи з природи платежу, який стягується в порту за надання певних послуг безпосередньо судну чи утримання відповідних об'єктів портовою інфраструктурою, необхідних для забезпечення його безпеки в порту, правильно називати саме збір.

Що стосується ототожнення портових та митних зборів, то тут є низка подібних рис, але при цьому очевидні й суттєві відмінності. І досить необачливо їх не розрізняти чи говорити, що митний збір є одним із різновидів портових зборів.

### Література

1. Бекерська Д.А. Податкове право та податкове законодавство в Україні. – О.: Юрид. літ., 2000. – 224 с.
2. Юрьев В., Грязев Р. Экономическая природа портовых сборов // Морской флот. – 2000. – № 9/10. – С. 3-5.
3. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
4. Соколов А.И. Краткий морской коммерческий словарь: Справочник. – О.: Латстар, 2001. – 216 с.
5. Митний кодекс України // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 38-39. – Ст. 288.
6. Митний кодекс України // Відомості Верховної Ради. – 1992. – № 16. – Ст. 203.
7. Про ставки митних зборів: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 січня 1997 р. № 65 // Урядовий кур'єр. – 1997. – № 2.

УДК 347.965(477).001.73

*Н.Ф. Узун*

## СУЧАСНА АДВОКАТУРА УКРАЇНИ ТА АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЇЇ РЕФОРМУВАННЯ

В Україні після прийняття Конституції були створені нові політико-правові умови реформування інститутів публічної влади, включаючи реформування правоохоронної функції держави і такого її важливого правового інституту, як адвокатура.