

УДК 339.543

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТАМОЖЕННЫХ РЕЖИМОВ: МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ

Михаил МЕЛЬНИК,

аспирант

Межрегиональной Академии управления персоналом

### SUMMARY

The article examines characteristics of legal consolidation of customs regimes through prism of their international regulation. Highlights particularly movement of goods and vehicles across customs border as an integral part of system of international relations. Analyze situation of a number of international conventions, which are fixed customs procedures, features of these procedures from perspective of consolidation in Ukrainian legislation. The conclusion about positive aspects of Ukraine for accession to these conventions.

**Key words:** customs regimes, customs procedures, movement of goods across customs border, regulation, international legal acts.

### АННОТАЦИЯ

В статье исследуются особенности правового закрепления таможенных режимов через призму их международно-правового регулирования. Освещены особенности перемещения товаров и транспортных средств через таможенную границу, как неотъемлемый элемент системы международных связей. Проанализированы положения ряда международных конвенций, в которых закреплены таможенные процедуры, рассмотрены особенности указанных процедур с точки зрения закрепления в украинском законодательстве. Сделан вывод о позитивных для Украины аспектах присоединения к данным конвенциям.

**Ключевые слова:** таможенные режимы, таможенные процедуры, перемещение товаров через таможенную границу, правовое регулирование, международные правовые акты.

**Постановка проблемы.** В современных условиях адаптации отечественного законодательства к требованиям европейской правовой системы и приведения его норме в соответствии с международными стандартами, совершенствование механизма правового регулирования в ключевых сферах общественных отношений является одной из основных задач построения в Украине демократического социального правового государства. В основном эти задачи выполняются путем применения системы административно-правовых режимов, в частности, таможенных.

Ключевым элементом реализации таможенной политики любого государства является таможенный режим, который выступает одним из рычагов контроля за соблюдением законодательства и международных договоров в области таможенного дела. Его конечной целью является обеспечение прав и законных интересов участников таможенно-правовых отношений, что соответствует конституционным требованиям, в соответствии с которыми интересы государства определяются интересами человека и гражданина. Именно поэтому определение места и роли органов исполнительной власти в сфере обеспечения эффективности таможенных режимов, определение специфики международной правоприменительной практики в сфере регулирования этих режимов, осуществления контрольной деятельности при трансграничном перемещении товаров, предметов, транспортных средств представляет особую важность.

**Актуальность темы.** В украинской юридической литературе особенности правового регулирования таможенного режима через призму международного опыта в сфере транзита и других таможенных процедур системно не исследовались. В связи с этим возникает насущная необходимость в разработке теоретических основ регулирования таможенных режимов в международно-правовом аспекте, анализе организационно-правового механизма их осуществления, выявлении конкретных направлений со-

вершенствования законодательства в этой сфере. Это обуславливает актуальность темы данной статьи.

**Цель статьи** – на основе анализа особенностей международно-правового регулирования таможенных режимов выделить их ключевые особенности.

**Изложение основного материала.** Правовые режимы являются одними из наиболее весомых юридических категорий. В качестве одного из элементов правовой системы они выполняют важнейшие функции в защите интересов государства, обеспечении социального и экономического развития страны. Кроме того, правовые режимы систематизируют деятельность государственных органов законодательной, исполнительной и судебной власти, а также поведение физических и юридических лиц – участников правоотношений.

Особое значение правовые режимы приобретают в связи с реализацией задач и функций государства в сфере регулирования внешнеторговой деятельности. Как известно, экономические системы различных стран имеют свои уникальные особенности, которые обусловлены рядом факторов: видами производимых и потребительских товаров, природными условиями, плотностью населения и др. Важное место занимает также уровень экономического развития взаимодействующих стран. Комплексный характер внешнеэкономических отношений вызывает необходимость применения специализированных методов и их правового регулирования [1, с. 54].

В науке отмечается, что регулирование правом общественных отношений включает определение общих принципов и установление конкретных вариантов поведения, четких прав и обязанностей, правового режима соответствующих материальных и духовных ценностей и благ, системы государственных учреждений. Итак, правовое регулирование внешнеторговых отношений предполагает определение статуса объектов, пересекающих таможенную границу, существование совокупности запретов и ограничений, обеспечивающих защиту инте-

ресов страны, порядка применения мер таможенно-тарифного регулирования, то есть установление таможенных режимов.

Таможенно-правовое регулирование неразрывно связано не только с внешнеторговыми отношениями, но и с внутренне-правовой и политической системами страны, что отражается в специфике таможенных режимов.

Перемещение товаров и транспортных средств через таможенную границу является неотъемлемой частью международных связей. Все формы международного взаимодействия, с научной точки зрения, можно представить, как информационный и материальный обмен. Правовое регулирование перемещения товаров и транспортных средств включает два основных уровня: международный и национальный. Национальный уровень охватывает внутригосударственное регулирование движения товаров и транспортных средств.

На международном уровне основы правового регулирования перемещения товаров и транспортных средств закреплены в источниках международного таможенного права, к которым относятся международные договоры и другие международные акты. Отметим, что акты международных органов могут иметь как обязательный, так и рекомендательный характер (кроме того, в одном акте могут содержаться как рекомендательные, так и обязательные нормы).

Совокупность международных правовых норм, регулирующих таможенные отношения, составляет международное таможенное право. В отличие от международного права, регулирующего межгосударственные отношения в целом, международное таможенное право регламентирует отношения в специальной сфере – в области перемещения товаров через таможенные границы государств, а также в сфере международного сотрудничества государств по таможенным вопросам.

Следует отметить, что в международной практике применяется не термин «таможенные режимы», а понятие «таможенные процедуры», поэтому в контексте исследуемой сферы таможенные режимы и таможенные процедуры являются тождественными понятиями.

Отметим, что институт таможенных режимов (процедур), бесспорно, признается важным институтом международного таможенного права. Он, по мнению ученых, охватывает следующие аспекты: содержание таможенных процедур и формальностей; понятие таможенных режимов; особенности помещения товаров под таможенный режим; допуск к использованию соответствующего таможенного режима; контроль за соблюдением нормативно-правовых актов, регулирующих использование соответствующего таможенного режима; разрешение коллизий международных и национальных норм и т. д. [2, с. 74].

Таможенные режимы, таким образом, являются основной категорией в правовом регулировании движения через таможенную границу. Однако, как и любое регулирование, оно не может быть бессистемным. Правовые нормы и их применение должны строиться на определенных принципах, то есть на основных принципах международного таможенного права. Например, регулирование международных перевозок строится на принципах, закрепленных в ряде международных актов – источниках международного таможенного права.

Следует отметить, что в литературе принципы регулирования отношений в сфере международных таможенных процедур рассматриваются в рамках принципов международного таможенного права, закрепленных в соответствующих актах. Однако необходимо учитывать, что принципы международного права, закрепленные в том или ином международном акте, имеют те же свойства, что и другие положения этого акта.

Разница в правовом регулировании перемещения товаров и транспортных средств на международном и национальном уровнях проявляется также и в специфике таможенных режимов.

Так, в некоторых международных актах закрепляются особые процедуры (режимы), согласно которым возможно перемещение товаров и транспортных средств между территориями государств, признающих эти акты. Кроме того, в связи с необходимостью расширения рынков происходит слияние экономических пространств различных государств, формируются интеграционные образования. Примером таких образований могут выступать Европейский Таможенный Союз, Таможенный союз России, Беларуси и Казахстана [3, с. 167].

На наш взгляд, таможенные режимы (процедуры) условно можно разделить на три группы: внутригосударственные (национальные); международные; союзные (режимы таможенных союзов).

Внутригосударственные режимы устанавливаются национальным законодательством. Государство выступает их полноправным субъектом. Она может устанавливать, изменять или отменять внутренние таможенные режимы.

Международные режимы закрепляются в соответствующих международно-правовых актах. Государства-участники соглашений ограничены в своих возможностях менять эти режимы. Однако при этом, как правило, существенную роль в регулировании перемещения играет национальное законодательство.

Союзные режимы представляют собой особый вид режимов, в которых наблюдаются черты как национальных, так и международных режимов.

Указанные группы таможенных режимов находятся во взаимосвязи, которая выражается в том, что эти группы влияют на форму и содержание друг друга. При этом развитие одной группы режимов невозможно без соответствующего развития другой.

Наиболее высокий уровень экономического объединения достигается в сфере действия национальных режимов, поскольку все остальные могут применяться на территориях различных государств, не имеющих между собой единого экономического пространства.

Следует отметить, что в основу современного международного таможенного права легло много разных документов, каждый из которых направлен на регулирование отдельных вопросов перемещения через таможенную границу.

Рассмотрим наиболее значимые акты, регулирующие международные таможенные режимы: Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (Киотская конвенция) [4]; Таможенная конвенция о международных перевозках с применением книжки МДП (Конвенция TIR 1975) [5]; Конвенция ООН о договорах международной купли-продажи товаров (1980), Международная конвенция о Гармонизированной системе описания и кодирования товаров; Таможенная конвенция о карнете АТА 1961 (Конвенция АТА) [4]; Конвенция о временном ввозе (Стамбульская конвенция) Таможенный кодекс ЕС и др.

Центральное место среди них занимает Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 (Конвенция Киото или Киотская конвенция), разработанная под эгидой Совета таможенного сотрудничества и вступившая в силу с 25 сентября 1974 года. По построению в первоначальной редакции она состояла из 19 статей основного текста и 31 приложения, которые являются интегральной составляющей этого договора [4].

Определяя место Киотской конвенции в системе публичных международных договоров, следует отметить,

что она принадлежит к массиву универсальных (общих) многосторонних договоров, которыми считаются кодификационные договора и те, объект или цели которых представляют интерес для международного сообщества.

На развитие данной Конвенции стороны, придя к согласию в том, что она требует изменений, 26 июня 1999 года в Брюсселе составили Протокол об изменении Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур, который содержит девять статей. Одной из целей этого было представление Конвенции со всеми приложениями к нему в компактном виде (форме). Благодаря этому положения Конвенции стали более удобными для применения сторонами договора. Так, в частности, в соответствии со ст. 1 Протокола измененный текст преамбулы и статей Конвенции приводятся в приложении II настоящего Протокола. А согласно его ст. 2 приложения к Конвенции заменяются на Генеральное приложение, приведенное в приложении II к настоящему Протоколу, и на специальные приложения, приведенные в приложении III к нему же. Следует также отметить, что положением п. 2 этого международно-правового документа предусмотрено: «нынешний Протокол открыт для подписания Сторонами Конвенции до 30 июня 2000 года в штаб-квартире Совета таможенного сотрудничества в Брюсселе. С окончанием этого срока он становится открытым для присоединения» [4].

Как следует из текста преамбулы к Киотской конвенции (с изменениями согласно Брюссельского протокола об изменении Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года), Стороны договора согласились заключить ее с целью устранения разногласий в таможенных правилах и процедурах, которые могут препятствовать развитию международной торговли и других видов международного обмена, и пожелали при этом внести действенный вклад в развитие торговли и обмен путем упрощения и гармонизации таможенных правил и процедур, а также стимулирование международного сотрудничества с указанием, что преимущества, которые могут быть получены благодаря облегчению условий международной торговли, должны достигаться без ущерба для соответствующих правил таможенного контроля [4].

Положениями Главы «Определение понятий» (ст. 1) данной Конвенции, в частности, определяется, что каждая из Сторон договора берет на себя обязательство содействовать упрощению и гармонизации таможенных процедур, и с этой целью соблюдать в соответствии с названной Конвенцией стандартные правила. При этом отмечается, что ничто не мешает стороне договора создавать (оказывать) более благоприятные условия, чем те, что установлены. Кроме того, положения Конвенции не препятствуют применению национального законодательства в части установления запретов и ограничений относительно товаров, подлежащих таможенному контролю (ст. 3) [4].

С целью рассмотрения вопросов обеспечения выполнения Конвенции, принятия мер по единому толкованию и применению, ст. 6 (глава III «Управление применением Конвенции») создается комитет управления (так называемый Административный комитет), членами которого являются Стороны договора. Как определено положением ст. 7, голосования на заседаниях этого комитета осуществляются отдельно по каждому из специальных приложений и каждой из глав последних.

Киотской конвенцией также регламентируются в соответствии с Венской конвенцией о праве международных договоров от 23 мая 1969 года такие вопросы: ратификация Конвенции (ст. 8, 9), ее применение (ст. 10, 11), принятие положений и оговорок (ст. 12), применение ее положений (ст. 13) и др. [4]. В Генеральном приложении к Конвенции

определяются такие вопросы, как таможенное оформление и другие таможенные формальности (глава 3), пошлина, налоги, порядок их исчисления и взимания, отсрочка от их уплаты, возврат этих платежей (глава 4), гарантии (глава 5), таможенный контроль (глава 6), применение информационных технологий (глава 7), отношения между таможенной службой и третьими лицами (глава 8), информация (общая и по конкретным делам), решения и предписания таможенной службы (глава 9), порядок обжалования решений таможенных органов по вопросам их компетенции (право на обжалование, форма и основания для подачи жалобы, рассмотрение жалобы – глава 10) и т. д. [4].

Так, условия возникновения обязательств по уплате таможенных пошлин и налогов, срок, в течение которого должно осуществляться начисление обязательных платежей, элементы, которые служат базой для их начисления, условия их определения, промежуток времени (период), на который устанавливаются ставки пошлины и налогов, формы их оплаты, перечень круга лиц, ответственных за уплату этих платежей, срок и место уплаты, срок, в течение которого таможенная служба может принять меры по взысканию платежей, не уплаченных в установленный срок, процентные ставки для расчета платежей, взимаемых сверх суммы не уплаченных заранее, условия их применения, минимальную стоимость и минимальную сумму пошлины и налогов, ниже которых они не взимаются, определяются национальным законодательством по стандартным правилам.

В главе 6 «Таможенный контроль» совершенно регламентируются определяющие аспекты одного вида деятельности. В частности, стандартными правилами 6.1, 6.2 установлено, что все товары, включая транспортные средства, ввозимые на таможенную территорию или вывозимые из нее, независимо от того, облагаются они пошлиной или налогами, подлежат таможенному контролю. При этом последний ограничивается минимумом, необходимым для обеспечения соблюдения таможенного законодательства [4].

Следует отметить, что в действующем Таможенном кодексе Украины или вообще отсутствуют некоторые понятия, которые так необходимы для надлежащей регламентации таможенных правоотношений, или определения этих понятий не достаточно четкие. Указанное, в свою очередь, мешает последовательному осуществлению таможенной политики в полном объеме, так как это делается в ведущих странах мира.

Зато положениями Киотской конвенции последовательно регламентируются такие понятия, как «контроль на основании методов аудита», «выпуск в свободное использование/оборот», «компенсирующие продукты», «окончательный вывоз», «таможенный транзит», «операция таможенного транзита», «перегрузки», «каботажная транспортировка товаров», «переработка вне таможенной территории», «возврат», «переработка товаров для свободного обращения», «временный ввоз» и другие.

Так, главой 2 Генерального приложения понятия «контроль на основании методов аудита» определяется, как совокупность мер, с помощью которых таможенная служба убеждается в правильности заполнения деклараций на товары и достоверности указанных в них данных, проверяя имеющиеся у причастных к декларированию лиц соответствующие книги учета счетов, документы, учетную документацию и коммерческую информацию [4].

А в главе 2 специального приложения В приводится определение понятия «компенсирующие продукты» – продукты, являющиеся результатом производства, переработки или ремонта товаров, в отношении которых разрешено использовать режим переработки на таможенной территории.

В специальных приложениях Е и Е приводится определение неопределенного законодательно в Украине режима перегрузки, под которым понимают таможенный режим, согласно которому товары перегружаются под таможенным контролем с транспортного средства, используемого при ввозе, на средство, которое используется при вывозе, на территории того же таможенного органа, при этом одновременно таможенным органом ввоза и вывоза [4].

Также закрепляется определение еще одного неизвестного для нашего законодательства таможенного режима – каботажной транспортировки товаров, который должен применяться (в соответствии с условиями Киотской конвенции) к товарам: находящимся в свободном обращении или ввезенным и незадекларированным (при условии, что эти товары были транспортированы морским (речным) судном другим, чем то, на котором они были ввезены на таможенную территорию); загружаемым на морское (речное) судно в одном пункте на таможенной территории и транспортирующимся в другой на той же самой территории, где осуществляется их разгрузка и регламентируется таможенный режим временного ввоза. Следует отметить, что названный режим в общих чертах напоминает его определение в соответствии со Стамбульской конвенцией от 26 июня 1990 года о временном ввозе [4].

Учитывая вышесказанное, можно сделать вывод, что фактически некоторые приложения к Киотской конвенции по своему характеру (содержанию), структуре и значению тождественны к положениям, закрепленным в отдельных самостоятельных конвенциях. Об этом также свидетельствуют и соответствующие положения ст. 4 Киотской конвенции (приложение 1 к Брюссельскому протоколу об изменении Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 26 июня 1999 года), которыми устанавливается, что Генеральное приложение и каждое из специальных приложений к настоящей Конвенции состоит, как правило, из глав, на которые делится соответствующее приложение, и которые содержат: а) определение понятий; б) стандартные правила, некоторые из которых в Генеральном приложении являются стандартными правилами с переходным сроком [4].

Известно, что Украина присоединилась к Киотской конвенции – Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур – в 2006 году [81]. Однако, в нарушение соответствующих процедур она фактически не получила статуса Договаривающейся Стороны Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур. Только 15 февраля 2011 года Верховная Рада утвердила проект Закона Украины «О внесении изменений в Закон Украины «О присоединении Украины к Протоколу о внесении изменений в Международную конвенцию об упрощении и гармонизации таможенных процедур», таким образом устранив процедурные недоразумения [6].

Еще одним существенным звеном на пути к упрощению таможенных процедур стали постановление Кабинета Министров Украины от 5 октября 2011 года № 1030 «Некоторые вопросы осуществления предварительного документального контроля в пунктах пропуска через государственную границу Украины» и постановление от 5 октября 2011 года № 1031 «Некоторые вопросы осуществления государственного контроля товаров, перемещаемых через таможенную границу Украины», закрепившие порядок осуществления и сократившие до минимума количество инстанций прохождения предварительной документальной проверки непосредственно в пунктах пропуска. Это поможет сократить время простоя при таможенных процедурах и показать, что Украина может и хочет вести торговлю с другими странами.

Также следует отметить, что универсальным, глобальным международным договором в сфере перевозки грузов считается Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки международных дорожных перевозок (МДП), принятая в Женеве 14 ноября 1975 года. Украина присоединилась к Конвенции МДП 15 июля 1994 года согласно Закону Украины «Об участии Украины в Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП».

Сегодня МДП является единственной универсальной, международно-признанной процедурой транзита, которая используется при перевозках странами практически всех частей света. На сегодня участниками Конвенции являются более 60 государств.

Конвенция МДП призвана способствовать облегчению международных перевозок товаров, а также упрощению и гармонизации таможенных процедур в этой области. Система МДП предусматривает предоставление особых льгот при таможенном оформлении как транспортерам (перевозчикам), так и таможенным органам.

Согласно ст. 2 Конвенции под операцией МДП понимают перевозки товаров, выполняемых без их промежуточной перегрузки, дорожными транспортными средствами или в контейнерах с пересечением одной или нескольких границ от таможенной страны отправления одной договаривающейся стороны в таможенную страну назначения другой стороны, или той же договорной стороны при условии, что вся процедура МДП или определенная ее часть от начала до конца осуществляется автомобильным транспортом.

Предложенная система позволяет воспользоваться не одним, а несколькими таможенными отправлениями и назначениями с применением одного провозного документа – книжки МДП – на всю операцию.

Статья 4 Конвенции МДП определяет, что товары при перевозке с соблюдением процедуры МДП освобождаются от уплаты или депозита ввозных и вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных. Однако в случае нарушений процедуры МДП причитающиеся ввозные или вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, подлежащие уплате в соответствии с таможенными законами и правилами страны, в которой обнаружено нарушение в связи с проведением операции по МДП, обязаны уплатить гарантийное объединение. Такое объединение должно быть признано таможенными органами Договаривающейся Стороны Конвенции в качестве гаранта для лиц, использующих процедуру МДП. В Украине гарантийным объединением признана Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Украины.

Система гарантий функционирует следующим образом. Международный союз автомобильного транспорта (то есть организация, членами которой являются все национальные ассоциации стран-членов Конвенции МДП) представлен в каждой стране соответствующей Ассоциацией. В случае нарушений положений Конвенции МДП таможенные органы обращаются к ассоциации, действующей в стране, на территории которой выявлены нарушения. Эта Ассоциация выступает гарантом и покрывает все расходы независимо от того, является ли транспортер резидентом страны.

**Выводы.** В последнее время Украина сделала значительный шаг в отношении адаптации своего законодательства к международным и европейским стандартам, которые непосредственно касаются перемещения через таможенную границу Украины и оптимизации таможенных процедур, что обусловлено как активизацией процессов евроинтеграции, так и совершенствованием таможенного законодательства с целью создания оптимальных условий для ведения внешнеэкономической деятельности и притока в страну зарубежных инвестиций.

В связи с присоединением Украины к рассмотренным выше Конвенциям можно выделить следующие положительные моменты: содействие развитию отношений между таможенной и бизнесом, совершенствование таможенного законодательства и практики его применения, внедрение позитивных аспектов зарубежного и международного опыта в этой области права; развитие международной торговли и улучшение имиджа Украины в сфере международных экономических отношений.

#### Список использованной литературы:

1. Крестьянінов О.О. Правове регулювання митних режимів: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. – Х., 2002. – 197 с.
2. Митне право України [Текст]: навч. посібник / За заг ред. В.В. Ченцова. – К.: Істина, 2007. – 542 с.
3. Коцан Н.Н. Територіальна організація митної діяльності України: монографія. – Луцьк: РВВ «Вежа» Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2005. – 384 с.
4. Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур от 18 мая 1973 г. в редакции Протокола от 26 июля 1999 г. (Киотская конвенция 1973 г.) // Таможенный кодекс РФ с постратейными материалами Международной конвенции об упрощении и гармонизации таможенных процедур в редакции Протокола 1999 г. / Под ред. Л.Л. Лозбенко. – М.: Норма, 2004. – 618 с.
5. Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) № 3050 от 14 ноября 1975 г. [Текст] // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – М.: Международные отношения, 1975. – 256 с.
6. Про приєднання України до Протоколу про внесення змін в Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур: Закон України від 15.02.2011р. № 3018-VI «Про внесення змін до Закону України». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=3018-17>.
7. Дубиніна А.А., Сорокіна С.В. Основи митної справи України [Текст]: навч. пос. / А.А. Дубиніна, С.В. Сорокіна – К.: Професіонал, 2004. – 360 с.
8. Жамкочьян С.С. Таможенное право Европейского Сообщества [Текст] / С.С. Жамкочьян – СПб.: Изд-во Санкт-Петербургс. им. В. Б. Бобкова фил-ла РТА, 2001. – 631 с.
9. Коляда С.П. Економічна складова діяльності митних органів у системі забезпечення державних пріоритетів України: монографія / С.П. Коляда. – Дніпропетровськ: АМСУ, 2007. – 238 с.
10. Корнева Т.В. Митна служба як інститут державного управління митною справою [Текст] / Т.В. Корнева // Вісник державної служби України. – 2005. – № 4. – С. 24–27.
11. Кунев Ю.Д. Правова організація діяльності митної служби України: теоретичні та методологічні основи [Текст]: автореферат дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / Ю.Д. Кунев; Харк. нац. ун-т внутр. справ. – Х., 2010. – 40 с.