

Література

1. Стрельцова Є.Д. Правові проблеми безпеки мореплавства в сучасних умовах // Юрид. вісник України. – 2007. – № 46. – С. 1, 5-7.
2. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою: Закон України від 04.07.2002 р. // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
3. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года: Федеральный закон РФ от 02.01.2000 г. № 27-ФЗ // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
4. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002. – 478 с.
5. Мусин В.А. Гражданско-правовая ответственность за убытки от загрязнения нефтью в современном международном морском праве // Тр. ЦНИИМФ. – 1981. – Вып. 263. – С. 17-22.
6. Короткий Т.Р. Некоторые вопросы имплементации международных договоров о гражданской ответственности за загрязнение морской среды в Украине // Актуальні проблеми політики: Зб. наук. пр. / Гол. ред. С.В. Ківалов; Відп. за вип. Л.І. Кормич. – О.: Фенікс, 2005. – Вип. 27. – С. 220-226;
7. Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – О.: Фенікс, 2006. – 20 с.;
8. Короткий Т.Р. Імплементация міжнародно-правових норм про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення із суден у законодавство України // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – О.: Юрид. літ., 2007. – Вип. 34. – С. 53-59.

УДК 351.813.12(477)

В.С. Петренко

НАСЛІДКИ ПРИЙНЯТТЯ ЗАКОНУ «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ»

Географічне положення України сприяє розвитку її транспортного комплексу. Особливої уваги заслуговують морські порти, адже саме через них проходять близько 90% транзитних вантажів, що перевозяться через митну територію України. Вони відіграють стратегічну роль у забезпеченні торговельно-економічних зв'язків нашої держави.

На жаль, недосконале законодавство, що склалося в цій сфері, сповільнює розвиток діяльності портів. На сьогоднішній день не існує єдиного нормативно-правового акта, який би комплексно регулював відносини у сфері діяльності портів.

10 січня 2007 р. у першому читанні був прийнятий проект закону «Про морські порти України», що його внесли народні депутати України Ю.Б. Крук, М.П. Круглов і С.О. Чукмасов. Законопроектом пропонується визначити правові, організаційні, економічні та соціальні принципи створення, розвитку і діяльності морських портів [4].

Чи є доцільним цей закон? Чи вирішить він існуючі проблеми в даній сфері? Чи не призведе до колізій в національному законодавстві? Для того щоб відповісти на ці запитання, необхідно проаналізувати чинне українське законодавство, а також міжнародно-правові акти, що регулюють дану сферу.

Сьогодні вже є нормативний акт, що регулює правове становище морських портів, – це Кодекс торговельного мореплавства, прийнятий 23 травня 1994 р. [1]. З того часу відбулися значні зміни в економічній моделі України, були прийняті тисячі законів, у тому числі Цивільний та Господарський кодекси, здійснена конституційна реформа. Змінилася правова, якщо можна так висловитися, атмосфера. За ці роки великий крок вперед зробило міжнародне законодавство в галузі морського права. Україна стала стороною в Конвенції ООН з морського права.

Наслідком прийняття спеціального закону про морські порти стане поява правових норм більшої юридичної сили, які слід застосовувати при їх суперечності з КТМ та іншими нормами, крім конституційних [8].

По-перше, необхідно розглянути питання, що стосується поняття «морський порт». Згідно зі ст. 1 проекту закону морський порт – це транспортний комплекс, розташований на земельній ділянці і площах штучного походження та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів на морському транспорті, на якому здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи, надаються спеціалізовані послуги, а також забезпечуються безпечне плавання та стоянка суден. Таким чином, порт розглядається як об'єкт права [4].

Згідно із ст. 80 Цивільного кодексу України юридичною особою є організація, створена і зареєстрована у встановленому законом порядку. Законопроектом у ст. 10 передбачена державна реєстрація порту, але поняття «транспортний комплекс» (як організаційно-правова форма юридичної особи) відсутнє в законодавстві [3].

Визначення поняття порту в законопроекті конфліктує з існуючим трактуванням поняття морського порту, яке наведене у ст. 73 КТМ: «Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту».

Підприємство, згідно з Господарським кодексом України, це самостійний суб'єкт господарювання, який здійснює виробничу, торговельну, науково-дослідницьку та іншу господарську діяльність [2].

За Цивільним кодексом, підприємство – це єдиний майновий комплекс, який використовується для здійснення підприємницької діяльності, є нерухомістю, може бути об'єктом купівлі-продажу та інших правочинів.

Необхідно визначити, що поняття підприємства як суб'єкта правовідносин набуло поширення і використовується в Європейському Союзі. При визначенні поняття в українському законодавстві слід враховувати прагнення нашої держави до європейської інтеграції [12].

Водночас у морському праві класичною концепцією є уявлення про підприємство як про майновий комплекс. А морський порт сприймається як частина акваторії, призначена й обладнана для заходу та обслуговування морських суден.

Деякі фахівці вважають, що визначення порту просто як державного підприємства зменшує його інвестиційну привабливість, а керівництво порту втрачає відому долю свободи при прийнятті управлінських рішень.

Стаття 11 Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 р., прийнята в Монтего-Бей (Ямайка), також визначає порт як об'єкт [8].

Законопроект передбачує, що функції управління морським портом будуть здійснювати дві юридичні особи:

1) державна адміністрація порту – державне унітарне комерційне підприємство, що входить до сфери управління центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту;

2) морська адміністрація порту – державна некомерційна організація, яка здійснює функції державного портового нагляду за безпекою судноплавства і входить до сфери управління центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту.

Згідно з КТМ морський порт очолює начальник порту (ст. 77). Державний нагляд за мореплавством в порту здійснює капітан, який підзвітний Міністерству транспорту України й очолює Інспекцію державного портового нагляду.

КТМ у ст. 74 встановлює, що за користування намитими, насипаними або створеними із застосуванням інших гідротехнічних технологій площами, створеними за рахунок порту, які належать до території порту, плата не стягується. Згідно із Законом України «Про транспорт» до земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів, також у цьому Законі зазначено, що до земель морського транспорту належать землі, надані в користування [5].

Законопроект відносить до території порту земельні ділянки, а також території штучного походження, які намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій, площі, що не є землею. У Земельному кодексі йдеться про території, які є землею і передаються транспорту, зокрема морському і річковому. Тому площі, створені штучним шляхом і які не є землею, повинні зараховуватись до майна порту, перебувати на його господарському балансі. Ці площі ніхто в користування не надавав – порт намив їх самостійно, отже є їхнім власником. Природно, що за такі площі порт нічого не повинен платити. Але у статтях законопроекту відсутні вказівки про звільнення портів від плати за штучно створені території. Тобто можна припустити, що автори законопроекту не виключали стягування такої плати [11].

Слід також зупинитися на питанні стосовно портових зборів. Вони можуть бути класифіковані по багатьох підставах. Найбільш важлива класифікація – поділ портових зборів у залежності від умов стягнення на обов'язкові, які стягуються незалежно від надання судну конкретних послуг, а тільки у зв'язку з тим, що воно зайшло в порт; не обов'язкові, які стягуються в залежності від користування тими послугами, що надаються в порту [6].

У законопроекті зберігається спеціальний правовий статус портових зборів як цільових виплат, доходи від яких повинні використовуватися тільки для визначеної спеціальної мети. У ст. 36 «Портові та інші збори», з одного боку, перелік зборів є вичерпним. Вказано, що введення інших цільових зборів здійснюється шляхом внесення змін у цей закон. Одночасно остання частина тієї самої статті вказує на наявність ще й інших зборів, але яких – невідомо.

Світова практика пішла шляхом встановлення в різних портах різних портових зборів, індивідуалізованих для конкретного морського порту державною та місцевою владою, портовими адміністраціями та іншими органами, що беруть участь в управлінні портом. Чітка державна регламентація в законі однакового для всіх портів вичерпного переліку портових зборів не є виправданою та не відповідає ринковим принципам економіки [10].

У законопроекті автори дуже чітко визначили процедуру створення та функціонування портів. Так, згідно зі ст. 10 створення портів здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України за поданням центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту з урахуванням основних завдань державного регулювання у сфері портової діяльності та відповідно до генерального плану розвитку портів України. Також чимало уваги приділено контролю за діяльністю портів з боку держави. Цьому питанню присвячений другий розділ законопроекту. Так, згідно зі ст. 6 державне регулювання у сфері діяльності портів здійснюють Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту та підвідомчі йому органи, а також інші органи виконавчої влади в межах своїх повноважень. У подальших трьох статтях йдеться про компетенцію Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Міністерства транспорту та зв'язку України та підвідомчих йому органів у сфері діяльності портів.

Деякі юристи вважають, що законопроект не дає надії на створення механізмів притягнення капіталу в порти, оскільки залишає виключну державну власність у портовому господарстві.

Обговорюється цікава перспектива корпоратизації морського порту – з перетворенням його на відкрите акціонерне товариство, всі акції якого належать державі. Остання в майбутньому могла б передати частину акцій інвесторам, а отримані кошти направити на розвиток портового господарства [13].

За кордоном часто використовується концепція державно-приватного партнерства, яка є альтернативою приватизації об'єктів державної власності.

Державно-приватне партнерство – спосіб організації відносин між державою та бізнесом з метою реалізації проектів у всіх сферах діяльності. Як правило, такі відносини мають тимчасовий характер, оскільки такі господарські зв'язки створюються на певний строк для здійснення конкретного проекту.

Контракти, які держава надає приватним компаніям на виконання робіт та надання послуг, на управління об'єктами права державної власності, на постачання продукції для державних потреб, контракти надання технічної допомоги, – все це форми державно-приватного партнерства.

Великий потенціал має договір про спільну діяльність. У результаті виконання такого договору виникає, як правило, спільна власність, яка має змішану природу. Юридична особа не створюється, а прибутки поділяються пропорційно вкладам учасників. Ця форма використовується недостатньо [9].

Найбільш поширеною формою державно-приватного партнерства у світі вважається концесія – система відносин між державою, з одного боку, і приватною юридичною або фізичною особою (концесіонером) – з іншого. При цьому держава надає

концесіонеру право користування державною власністю за плату, а також право на здійснення видів діяльності, які складають виключну монополію держави [7].

Всі названі форми державно-приватного партнерства, крім концесії, так чи інакше використовуються для інвестування портового господарства в Україні.

Отже, законопроект є надзвичайно актуальним, адже необхідно нарешті створити нормативний акт, який би вичерпно освітлював і регулював всі питання діяльності морського порту, відповідав сучасним умовам розвитку економіки нашої держави, усував всі колізії та недоліки законодавства, що склалося в цій сфері. Але, на жаль, даний законопроект не кидає світла на велику кількість спірних питань, не вирішує проблеми, а, навпаки, поглиблює її, тому і потребує доопрацювання.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості ВРУ. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
2. Господарський кодекс України // Відомості ВРУ. – 2003. – № 18-22. – Ст. 144.
3. Цивільний кодекс України // Відомості ВРУ. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
4. Про морські порти України: Проект закону від 12 вересня 2006 р.
5. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р.
6. Благодельський С. Проект закону «Про морські порти України»: переваги та недоліки // Юрид. журн. – 2007. – № 4.
7. Буряк Э. Порты быть // Судоходство. – 2007. – № 2.
8. Лебедев В., Ходаковская А. К вопросу о морских портах // Юрид. практика. – 2007. – № 7.
9. Никулин С. О единых подходах к формированию нормативных документов, регулирующих инвестиционные вопросы на транспорте // Порты Украины. – 2007. – № 6.
10. Переверзев С. Правове положення території та акваторії порту // Мор. право. – 2007. – № 3.
11. Стецюк В. Заполнить законодательный пробел // Порты Украины. – 2007. – № 2.
12. Урбанский И. КТМ Украины: догма или живой механизм? // Порты Украины. – 2007. – № 4.
13. Шпак Н. Порты: возможно ли государственно-частное партнерство // Порты Украины. – 2007. – № 4.

УДК 351.813.2

В.С. Кулібаба

МОРСЬКА ПОЛІТИКА І КОНКУРЕНЦІЯ

Однією з найхарактерніших рис сучасного етапу економічного розвитку є розвиток процесів міжнародної економічної інтеграції, пов'язаний із всебічним поглибленням міжнародного розподілу та кооперації праці, посиленням взаємозалежності між окремими країнами та господарськими регіонами світу, надзвичайно швидким поширенням економічної інформації, зростанням обсягів переливу капіталу, фундаментальними структурними зрушеннями в системі міжнародної економіки.

З розвитком ринкових реформ в Україні, посиленням конкуренції між суб'єктами господарювання виникає проблема забезпечення їх конкурентоспроможності, що є головною передумовою підтримання стійких позицій підприємств на внутрішньому та міжнародному ринках. Успіх підприємства в умовах конкурентної боротьби обумовлюється здійсненням постійного