

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет
«Одеська юридична академія»

Ю. З. Драпайло

ГОСПОДАРСЬКІ ПРАВОВІДНОСИНИ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Монографія



Одеса
«Юридична література»
2014

УДК 346.7:656.615(477)
ББК 67.404:39.413(4Укр)
Д726

Монографію присвячено дослідженню господарських правовідносин у морських портах. Досліджуються поняття та види господарських правовідносин у морських портах, суб'єкти, матеріальні та нематеріальні об'єкти таких правовідносин, засади державного регулювання у сфері портової галузі, джерела права, що регулюють господарські правовідносини у морських портах, особливості регулювання відповідних відносин при здійсненні стивідорної та агентської діяльності.

Запропоновано виділення такої підгалузі господарського права, як портове право, що регулює абсолютні та відносні господарські відносини у морських портах. Визначено джерела, принципи, суб'єкти та об'єкти портового права, місце портового права у регулюванні відносин у морських портах серед інших галузей та структурних частин об'єктивного права. Визначено недоліки існуючої системи управління морськими портами та запропоновано вдосконалення цієї системи. Досліджено низку специфічних господарських договірних відносин у морських портах.

Для фахівців господарського та морського права, управлінців, науковців, викладачів, аспірантів, студентів та юристів-практиків.

Рецензенти:

О. П. Подцерковний, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри господарського права і процесу Національного університету «Одеська юридична академія», член-кореспондент Національної академії правових наук України

О. К. Вишняков, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри права Європейського Союзу та порівняльного правознавства Національного університету «Одеська юридична академія»

Рекомендовано до друку рішенням
кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична академія».
Протокол № 2 від 22 вересня 2014 року

*Друкується за підтримки Громадської організації
«Всеукраїнський центр економічного права»*

ЗМІСТ

<i>Подцерковний О. П.</i> Вступна стаття.....	4
Передмова	8

РОЗДІЛ 1

Загальнотеоретичні засади господарських правовідносин у морських портах

1.1. Портова галузь у системі галузей економіки як предмет правового впливу.....	10
1.1.1. «Господарство», «економіка» та похідні поняття	10
1.1.2. Галузь економіки та класифікація галузей економіки	13
1.1.3. Місце портової галузі у системі національної економіки України.....	16
1.2. Портове право як підгалузь господарського права	23
1.2.1. Звід звичаїв морського порту як специфічне джерело портового права	39
1.3. Правові засади державного регулювання господарської діяльності у сфері портової галузі.....	45
1.4. Іноземний досвід правового регулювання господарських відносин у морських портах.....	59

РОЗДІЛ 2

Елементи господарських правовідносин у морських портах

2.1. Суб'єкти господарських правовідносин у морських портах...	76
2.2. Об'єкти господарських правовідносин у морських портах ...	102
2.3. Господарські операції як об'єкти господарських правовідносин у морських портах	120

РОЗДІЛ 3

Господарські правовідносини щодо здійснення окремих видів діяльності у морських портах

3.1. Правове регулювання стивідорної діяльності у морських портах	142
3.2. Правове регулювання агентської діяльності у морських портах	152
Висновки.....	163
Список використаних джерел	173

Морські порти, що входять до складу єдиної транспортної системи України, займають важливе місце у національній економіці, оскільки виступають транспортними вузлами, що забезпечують взаємодію морського та інших видів транспорту. Функціонування морських портів, як і сфери торговельного мореплавства, зумовлює виникнення різноманітних горизонтальних та вертикальних господарських правовідносин між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками господарських правовідносин — споживачами, органами державної влади та місцевого господарювання, наділеними організаційно-господарськими повноваженнями, тощо. Ці відносини потребують впорядкування комплексними та системними правовими регуляторами, усебічно осмисленими у наукових та практичних юридичних дослідженнях. Водночас саме комплексні дослідження у цій сфері довгий час не проводилися, досліджувалися лише окремі аспекти правового регулювання господарських відносин у морських портах, а також окремі проблеми обслуговування суден з погляду морського права, що не дозволяло формувати загальну правову концепцію розвитку морсько-господарського комплексу України.

Відсутність концептуального розуміння системи правових заходів у портовій сфері призвела до прийняття у 2012 році недосконалого Закону України «Про морські порти України». Не дивно, що цей закон не лише не вирішив існуючі проблеми у портовій галузі, але й додав нових організаційно-майнових проблем, ускладнив систему управління морськими портами, сприяв розвитку монополізму у галузі замість конкуренції та не виправдав суспільного очікування від реформування цієї важливої сфери економіки України. Як наслідок, сьогодні спостерігаються потужні спроби науковців та практиків добитися внесення суттєвих змін у чинне законодавство про морські порти, які б дозволили портам активно розвиватися, виступати локомотивами економічного відродження України.

Ускладнює ці проблеми загальна недостатня увага у господарсько-правовій доктрині щодо питань правового регулювання відносин у морських портах й торговельного мореплавства. Відповідні питання більшою мірою розглядалися у науках адміністративного, морського чи цивільного права, що не дозволяло узгоджу-

вати приватно-правові та публічно-правові елементи у цій сфері, а також системно враховувати економіко-правові чинники розвитку морських відносин, які є визначальними при здійсненні державної політики у вказаній сфері.

На побудову сучасної теоретико-обґрунтованої моделі господарських правовідносин у морських портах й спрямована монографія Ю. З. Драпайла.

Автор вперше серед вітчизняних науковців виділив поняття портового права як підгалузі господарського права, що дозволило розглянути господарські відносини у морських портах як предмет комплексного регулювання приватно-правових та публічно-правових норм, виходячи із потреб економічного розвитку портів та досягнення господарського порядку у цій царині. Не випадково у монографії під портовим правом розуміється «сукупність правових норм, спрямованих на врегулювання цілісної групи господарських відносин у портовій галузі, що ґрунтується на спеціальному законодавстві та інших специфічних джерелах, на своєрідному категорійному апараті, принципах та інших системоутворюючих елементах». По суті справи, започаткування такого поняття та його визначення дозволяє згрупувати велику та складну сукупність відносин у морегосподарському комплексі, що не вписуються у традиційні межі транспортного чи морського права. І подібне виокремлення має відчутний практичний і теоретичний сенс, адже дозволяє поєднувати транспортні, логістичні, виробничі, облікові, податкові та управлінські аспекти проблематики, формувати систему господарсько-правових знань за галузевою ознакою, здійснювати предметне вирішення проблем господарювання у морських портах.

У теорії сучасного права взагалі досить важко віднайти ґрунтовні дослідження із приводу розуміння підгалузі права. Наводяться скоріше приклади, аніж критерії, здебільшого дослідники зупиняються на інститутах та субінститутах, ніж на підгалузях права. Іноді амбіції наукового пошуку призводять до обґрунтування цілих галузей, як-от банківського, корпоративного, страхового права тощо. Але така диференціація галузевого типу не дозволяє співвідносити нормативно-правовий матеріал загального та спеціального порядку, при тому що саме таке співвіднесення дозволяє найбільш успішно та ефективно вирішувати питання конкуренції нормативно-правових актів. Останнє особливо цінне для сфери господарювання, де кількість актів регулювання є надзвичайно великою, такою, що ускладнює правозастосування, а тому системне позиціонування цих актів спрощує праворозуміння. У результаті підгалузевої диференціації правових положень у сфері господарювання відбувається погодження методологічних засад розвитку галузей права та практич-

них аспектів правового регулювання окремих видів господарської діяльності. Підгалузєва диференціяція у цьому плані дозволяє не «вигадувати» якісь нові методи правового регулювання відповідних відносин, а застосовувати притаманні загалом господарському праву методи, пояснюючи особливість застосування цих методів у конкретно-спеціальній сфері портових відносин. Такий підхід є прагматичним та перспективним, адже сприяє поєднанню правових знань, а не їх роз'єднанню, дозволяє системно застосовувати правові положення на благо розвитку правової системи.

Саме тому виділення Ю. З. Драпайлом портового права як підгалузі господарського права варто усїляко підтримати, у тому числі у частині обґрунтування ним критеріїв підгалузевої диференціяції, як-от: специфічний характер господарської діяльності у портах на підставі виявлення своєрідності економічної галузі портового господарства, окреслення специфічного кола законодавства, специфічних суб'єктів портового господарства, принципів та інших системоутворюючих елементів у цїй сфері.

До здобутків автора можна також віднести й запропоновану ним сучасну модель управління морськими портами, в основу якої покладено існування адміністрацій окремих морських портів, що мають статус органу державної влади та здійснюють адміністративні функції у морських портах, а також морські порти — державні підприємства, які здійснюють державну господарську діяльність у морських портах та входять до складу державного господарського об'єднання, що має координаційні функції. Автор цікаво обґрунтовує необхідність відмовитися від надмірної централізації адміністративних функцій в особі Адміністрації морських портів України та реалізувати у життє принцип розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

Автор усебічно доводить, що вирішення питань портового господарства через філії державного підприємства призводить до безлічі юридичних ускладнень у діяльності портів. Наприклад, виникатимуть проблеми із нотаріальним посвідченням довіреностей, що видаються керівниками філій на ведення справ від імені портової адміністрації, підтвердженням їх дійсності та скасуванням. Зрештою, кожний морський порт — індивідуальний за місцезнаходженням, інфраструктурою, спеціалізацією, транзитними умовами. Їх контролює державою конкуренція є стимулом для вмілого керівництва портами, підвищення якості надання послуг, залучення інвестицій, чого не можна виключати законом.

Ще у радянські часи відбувалася боротьба юристів-господарників за підвищення ініціативи підприємств, розширення їх само-

стійності, адже інакше втрачається підстава для зростання економіки. Наприклад, це добре доведено академіком В. К. Мамутовим у роботі «Підприємство та вишестоящий господарський орган». Безправ'я підприємств обертається питанням їх виживання, коли їм доводиться просити на «горі» кожну копійку. Ю.З Драпайло досить вміло доводить у своїй монографії, що сучасним реформаторам доречно звернути увагу на негативний досвід надмірної централізації державного сектора економіки.

У роботі Ю. З. Драпайла здійсненна багатостороння класифікація господарських правовідносин у морських портах за функціональним критерієм, що передбачає виділення: суб'єктів портової влади; суб'єктів портового господарства; суб'єктів господарювання — споживачів портових послуг/робіт; органів публічної влади (органи державної влади та місцевого самоврядування), що наділені організаційно-господарськими повноваженнями у морських портах. Сучасне тлумачення відповідних повноважень корисне для незалежного та неупередженого погляду на подальші кроки реформування портової галузі.

Цінним є дослідження автором не лише національного законодавства, але й законодавства іноземних країни, серед яких Російська Федерація, Казахстан, Литва, Латвія, Швеція, Франція тощо, що було враховано при наданні пропозицій щодо вдосконалення діючого законодавства у сфері портових відносин.

Загалом комплексність наукового аналізу у цій праці дозволяє розцінювати її як вдалий крок на шляху вироблення теоретико-правових засад регулювання господарських відносин у морських портах та визначити напрями системного вдосконалення правового механізму господарювання у цій сфері з урахуванням зарубіжного досвіду, а також потреб практичного застосування господарсько-правових досліджень.

О. П. Подцерковний,

доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична
академія», член-кореспондент Національної
академії правових наук України

Передмова

Увага держави до морегосподарського комплексу зумовлюється тим, що близько 90 % мирової торгівлі здійснюються за участі морського транспорту, а морські порти відіграють значну роль в національній економіці морських країн, зокрема й України. Саме розвиток морських портів здатен поживати підприємницьку активність у країні та залучити іноземні інвестиції у напряму використання виключного транзитного та експортно-імпортного потенціалу економіки України. У цьому контексті актуальним питанням стає визначення ролі правових засобів у стимулюванні розвитку портів, з'ясування належності, адекватності та достатності передбачених законом засобів правового захисту суб'єктів господарювання у таких відносинах.

Сьогодні повномасштабному використанню вітчизняного портового потенціалу та інтеграції українських портів у сучасну світову транспортну систему перешкоджає накопичення численних проблем, пов'язаних з функціонуванням і розвитком портової галузі.

Серед указаних проблем у «Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року», затвердженій Розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р., виокремлено: зниження рівня прибутковості морських портів у зв'язку із значним зношуванням основних засобів та їх повільним оновленням; невідповідність технічного рівня основних фондів морських портів вимогам щодо надання послуг зі здійснення операцій із вантажами; відсутність дієвого механізму залучення приватних інвестицій для розвитку морських портів і захисту прав інвесторів; недостатню розвиненість інфраструктури морських портів; недобросовісну конкуренцію між вітчизняними морськими портами й відсутність чіткої їх спеціалізації тощо.

Законодавчі новели, пов'язані із набранням чинності ЗУ «Про морські порти України», потребують глибокого наукового опрацювання, співвіднесення їх з іноземним досвідом правового регулювання, надання пропозицій щодо розвитку та тлумачення окремих норм Закону.

В основі цієї роботи лежать здобутки автора, отримані при написанні кандидатської дисертації, вдосконалені та розвинуті.

Вагома частина висновків роботи ґрунтується на виконанні науково-дослідної теми кафедри господарського права і процесу

Національного університету «Одеська юридична академія» «Організаційно-правове забезпечення державної підтримки розвитку морегосподарського комплексу України» (номер державної реєстрації 0112U000692)

Автор не претендує на завершеність свого дослідження, повноту вивчення особливостей правового регулювання господарських відносин у морських портах, але розраховує на сприйняття читачами цієї роботи в якості пропозицій по-новому поглянути на актуальні проблеми господарського права та морського права, пов'язані із сферою торговельного мореплавства.

Автор висловлює щиру подяку завідувачу кафедри господарського права і процесу НУ «ОЮА» професору О. П. Подцерковному за ґрунтовні поради та цінні пропозиції, надані щодо підготовки та вдосконалення цієї роботи.

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

1.1. Портова галузь у системі галузей економіки як предмет правового впливу

1.1.1. «Господарство», «економіка» та похідні поняття

Визначення місця портового господарства у сфері суспільного виробництва та у системі галузей національної економіки України потребує з'ясування таких понять, як «господарство», «економіка», «галузь економіки», та інших похідних від цих понять.

Поняття «господарство» застосовується, зокрема, в ГК, за допомогою якого позначається суб'єкт господарювання: наприклад, у ст. 114 ГК йдеться про фермерське господарство як суб'єкт господарювання. Крім того, в ст. 9 ГК застосовуються поняття «національне господарство» та «світове господарство», в ст. 19 — «лісове господарство», в ст. 177 — «об'єкти комунального господарства», в ст. 414 — «підсобне господарство». На жаль, цілісного поняття, що таке господарство, господарський комплекс або сфера господарювання, ГК не дає.

В ЗУ «Про мисливське господарство та полювання» надається визначення мисливського господарства: «Мисливське господарство як галузь — це сфера суспільного виробництва, основними завданнями якого є охорона, регулювання чисельності диких тварин, використання та відтворення мисливських тварин, надання послуг мисливцям щодо здійснення полювання, розвиток мисливського собаківництва» [170]. Отже, мисливське господарство в даному випадку розуміється як сфера суспільного виробництва.

У Концепції розвитку водного господарського України, затвердженій постановою Верховної Ради України від 14 січня 2000 р. № 1390-XIV, водне господарство визначається як галузь, завданням якої є забезпечення потреб населення і народного господарства у водних ресурсах, збереження, охорона та відтворення водного фонду, попередження шкідливої дії вод і ліквідація її наслідків [168].

Зазначене визначення акцентоване на позначенні завдань водного господарства, однак не розкриває саме поняття.

У тлумачному словнику В. Даля господарство — це теж саме, що й домоводство, домоустрій, завідування, управління порядком і витратами по установі, наприклад, по заводу [265, с. 574].

Автори відомої монографії «Господарські зобов'язання» 1970 р. зазначають, що «в політико-економічному змісті «господарство», «господарювання» — це суспільне виробництво матеріальних благ», й, посилаючись на твори К. Маркса та Ф. Енгельса, надають власне визначення: «Під господарством (господарюванням) слід визначати процес відтворення» [200, с. 20]. Однак не можна погодитись з отождненням господарства та господарювання, оскільки таке розуміння не дозволяє відокремити певну систему (якою є господарство) від процесу, що забезпечує функціонування зазначеної системи (яким є господарювання або господарська діяльність).

Більш точним виглядає визначення О. Б. Борисова, який розглядає господарство як сукупність природних і вироблених за результатами діяльності людини засобів, що використовуються для створення, підтримання, покращення умов і засобів існування, забезпечення життєдіяльності [11]. Водночас використання засобів забезпечують люди, «в результаті виробничого труда яких створюється вартість, або суспільний продукт» [200, с. 20]. В економічній науці для позначення людей, що забезпечують функціонування певної галузі економіки, застосовується поняття «трудові ресурси», під яким розуміється «населення, що має необхідний фізичний розвиток, розумові здібності та знання для роботи в народному господарстві, тобто це сукупність здатних до праці людей» [243, с.75].

Таким чином, доцільно уявляти господарство як певну систему, що включає в себе засоби виробництва та трудові ресурси, що забезпечують створення суспільного продукту.

Поняття «господарство» часто використовується поряд із поняттям «економіка», й стосовно співвідношення цих понять М. В. Сомін зазначає: «Обсяг понять, що позначаються словами «господарство» та «економіка», збігається... Відмінність — у змісті, конотації. Господарство використовують тоді, коли не хочуть акцентувати увагу на оцінках «користь — витрати», а мають на увазі інше: призначення, технічну сторону, системну організацію тощо. Навпаки, говорять про «економіку», якщо мають на увазі оцінку явищ, до того ж оцінку особливого роду, що виявляє баланс користі та витрат. Економіка для позначення цього балансу розробила поняття вартість. Отже, кажучи «економіка», ми маємо на увазі вартість, кажучи «господарство» — структуру» [197, с. 67–68]. Треба погодитись з зазначеною думкою, додаючи, що застосування в тому чи іншому

випадку слова «економіка» чи «господарство» може мати усталений, традиційний характер. Наприклад, навряд чи хтось буде позначати «домашнє господарство» словом «домашня економіка», й професія «економіст» має саме зазначену назву, а не «господарник».

На підтвердження синонімічності понять «господарство» та «економіка» треба зауважити, що в російсько-англійському словнику перекладом слова «господарство» на англійську мову є слово «economy» [112, с. 713]. В німецькій мові слова «економіка» та «господарство» позначаються одним словом — *Wirtschaft* [111, с. 224].

Похідним поняттям від поняття «господарство» є поняття «народне господарство», яке широко застосовувалось у Радянському Союзі та продовжує інколи застосовуватися в законодавстві України та науці. Зазначене поняття є прямим перекладом поняття, що використовувалось у німецькій економічній теорії XIX сторіччя — *die Volkswirtschaft*. На відміну від поняття «господарство», яке застосовується скоріше в абстрактному значенні, терміном «народне господарство» позначається економіка певної держави. В свою чергу, В. К. Мамутов називає систему народного господарства «єдиним народногосподарчим комплексом, що містить відносно обособлені, як правило, госпрозрахункові системи і підсистеми — підрозділи, чи ланки народного господарства першого, другого, третього та наступних порядків» [97, с. 203]. Подібним чином в економічній науці народногосподарський комплекс розглядається як «сукупність галузей народного господарства, у яких виробляються матеріальні цінності, та тих, що їх обслуговують» [243, с. 98].

У зв'язку із зміною суспільних поглядів та певних понять, коли поняття «народне господарство», «народногосподарський комплекс» певним чином ототожнюються із економічною системою Радянського Союзу, доречним є використання замість нього поняття «господарський комплекс країни» або «національна економіка». Це підтверджується й внесенням змін до ГК у 2012 році, що обумовили заміну слова «народне господарство» в усіх відмінках на слово «економіка» [157]. В економічній літературі все частіше застосовується поняття «господарський комплекс України» [245, с. 53].

У науці (зокрема, у працях з міжнародного торговельного права) застосовується також поняття «світове господарство», яке розуміється як «сукупність національних економік, що знаходяться у тісному взаємозв'язку та взаємозалежності» [236, с. 9].

Якщо поняття «господарство», «народне господарство», «господарський комплекс» характеризують собою певну систему, то господарська діяльність є процесом (сукупністю дій), який здійснюється учасниками конкретного господарства (галузі економіки) та спрямований на отримання суспільного продукту. Господарське

право спрямовано на регулювання саме господарської діяльності та господарських відносин, що забезпечують функціонування окремих галузей економіки та економіки в цілому. Подібній висновок підтверджується й висновком спеціалістів з теорії права, які зазначають, що право регулює не лише відносини, а й поведінку людей та інших суб'єктів. Так, наприклад, В. М. Протасов справедливо зазначає, по-перше, що право «регулює поведінку учасників суспільних відносин, а тому формування тих чи інших варіантів правомірної поведінки є цілком правового регулювання», по-друге, що право, зокрема, «визначає варіанти можливої або необхідної діяльності» [237, с. 144].

1.1.2. Галузь економіки та класифікація галузей економіки

Складовою частиною національної економіки є галузь. Відповідно до ч. 1 ст. 260 ГК галузь економіки складається з сукупності усіх виробничих одиниць, які здійснюють переважно однакові чи подібні види виробничої діяльності. Водночас виробничі одиниці галузі економіки можуть здійснювати не лише виробничу, а й невиробничу діяльність, яка полягає у наданні певного роду послуг або виконанні робіт.

Визначення, подібне до ч. 1 ст. 260 ГК, міститься й у публіцистичних, наукових та інших нормативних джерелах.

Наприклад, у Вікіпедії галузь економіки визначається як «сукупність підприємств, що виробляють (добувають) однорідну чи специфічну продукцію за однотипними технологіями [18].

У п. 30 Міжнародної стандартної галузевої класифікації усіх видів економічної діяльності (четвертий варіант), що розроблена Організацією Об'єднаних Націй, галузь визначається як «сукупність усіх виробничих одиниць, що здійснюють переважно однаковий чи подібний вид господарської діяльності» [247, с. 11].

Д. В. Клиновий та Т. В. Пепа визначають галузь господарства як «цілісну сукупність організацій та підприємств, об'єднану спільністю функцій, які вони виконують у системі суспільного поділу праці» [244, с. 344].

В. С. Боголюбов та В. П. Орловська зазначають, що «галузь економіки — це сукупність підприємств та виробництв, що мають ознаку спільності створюваної продукції, технологій та потреб, що задовольняються» [249, с. 16].

У п. 14 ст. 2 Закону РФ «Про спеціальні захисні, антидемпінгові та компенсаційні заходи при імпорті товарів» галузь російської економіки визначається як «усі російські виробники аналогічного

товару чи безпосередньо конкуруючого товару або ті з них, частка яких в загальному обсягу виробництва в РФ відповідно аналогічного товару чи безпосередньо конкуруючого товару складає більшу частину [246]. Зрозуміло, що наведене визначення зумовлено специфікою закону, у якому воно застосовується, водночас й з його аналізу випливає характерна ознака галузі економіки — здійснення підприємствами, що складають галузь, однакових чи подібних видів господарської діяльності.

Наведене дозволяє обрати позицію, що галузь економіки — це:

1) певна сукупність підприємств, організацій та інших суб'єктів, що здійснюють господарську діяльність;

2) господарська діяльність, що здійснюється зазначеними суб'єктами, має однаковий чи подібний характер чи інші спільні риси.

Для позначення сукупності галузей економіки, що забезпечують створення продукції (надання послуг, виконання робіт) у певній сфері, застосовують поняття комплексу певного виду. Так, наприклад, паливно-енергетичний комплекс розуміють як сукупність галузей промислового виробництва палива, його переробки, використання та виробництва електроенергії. До складу паливно-енергетичного комплексу входять вугільна, нафтова, газова, торф'яна промисловості та електроенергетика. У свою чергу, будівельний комплекс розглядають як сукупність галузей матеріального виробництва і проектно-пошукових робіт, які здійснюють капітальне будівництво. Виділяють також, зокрема, гірничо-металургійний комплекс, машинобудівний комплекс, хімічний комплекс, лісопромисловий комплекс, комплекс галузей легкої промисловості, агропромисловий комплекс тощо [243].

Поступово переходячи до з'ясування місця портової галузі у системі галузей національної економіки України, не можна й оминути увагою ситуацією, пов'язану із наявністю у ГК положень, що передбачають існування, з одного боку, класифікації галузей економіки України, з іншого — класифікації видів економічної діяльності.

Так, ч. 2 ст. 260 ГК передбачена наявність загальної класифікації галузей економіки, а у ч. 3 ст. 260 ГК зазначено, що вимоги до класифікації галузей економіки встановлюються законом. З іншого боку, положеннями ст. 259 ГК передбачена класифікація видів економічної діяльності.

Звернення до історії впровадження та застосування цих класифікацій на території України та використання досвіду сусідніх держав дає підстави дійти висновку про зайвість та безперспективність положень у ГК щодо класифікації галузей економіки.

Класифікації видів галузей народного господарства та економічної діяльності закріплюються в спеціальних документах — класифікаторах, що затверджуються уповноваженими органами. Розглянемо ці класифікатори з визначенням у них місця морських портів.

Так, в СРСР діяв Загальносоюзний класифікатор галузей народного господарства (далі — ЗКГНГ СРСР), затверджений Держкомстатом СРСР та Держпланом СРСР 1 січня 1976 р. На заміну ЗКГРГ наказом Міністерства статистики України від 24 січня 1994 р. № 21 був затверджений Загальний класифікатор «Галузі народного господарства України» (далі — ЗКГНГ України). Разом з тим чинність останнього була припинена 1 липня 1997 р., що є днем введення в дію Державного класифікатора України ДК 009-96 «Класифікація видів економічної діяльності» (далі — КВЕД 009-96), що був затверджений наказом Державного комітету з стандартизації, метрології та сертифікації від 22 жовтня 1996 р. № 441. Як зазначається у літературі, розробку КВЕД 009-96 замість ЗКГНГ України здійснено «з метою його адаптації до міжнародної статистичної класифікації видів діяльності Європейського Союзу — Nomenclature of Activities European Community (NACE, Rev.1, mod.7)» [238, с. 18]. Класифікація видів економічної діяльності в КВЕД 009-96 здійснена за галузями народного господарства. Водночас, якщо класифікатори галузей народного господарства в якості останнього елемента класифікації мали певні виробничі одиниці (підприємства), то КВЕД 009-96 в якості останнього елемента виділяє конкретний вид економічної діяльності. За зазначеним принципом здійснена й класифікація в ДК 009:2005, що затверджений наказом Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 26 грудня 2005 р. № 375, та в ДК 009:2010, що діє на теперішній час.

Подібним чином перехід від класифікації галузей народного господарства до класифікації видів економічної діяльності був зроблений й в Російській Федерації шляхом скасування ЗКГНГ СРСР та введення в дію Загальноросійського класифікатора видів економічної діяльності [239]. Подібна ситуація відбулась й у республіці Казахстан, що обґрунтовувалось тим, що ЗКГНГ СРСР перестав «адекватно відображати галузеву структуру економіки. За ЗКГНГ не можна було правильно закодувати нові види діяльності, яких не було в плановій економіці (операції з нерухомістю, здавання під найм й послуги юридичним особам, колективні, цивільні й індивідуальні послуги тощо). Водночас ЗКГНГ містив галузі, які були деструктовані в умовах ринку (матеріально-технічне постачання та збут, заготівки, житлово-комунальне господарство тощо)» [240]. Класифікатори видів економічної діяльності замість класифікаторів

галузей народного господарства (економіки) були запроваджені, зокрема, й в таких країнах пострадянського простору, як Молдова, Білорусь, Грузія, Вірменія, Киргизстан, Узбекистан, Туркменістан, Таджикистан [241].

Отже, враховуючи вищевикладене, введення класифікації галузей економіки (народного господарства), яка передбачена ст. 260 ГК, у найближчі часи вбачається неактуальним та нездійсненним. Зазначені положення щодо класифікації галузей економіки є свого роду «баластом», що лише наповнюють зміст ГК, однак не несуть корисного навантаження.

Таким чином, з метою виключення зайвих положень, доцільним є внесення таких змін до ст. 260 ГК: назву ст. 260 ГК викласти таким чином — «Поняття галузі економіки», а ч. 2 ст. 260 ГК та ч. 3 ст. 260 ГК виключити.

1.1.3. Місце портової галузі у системі національної економіки України

З урахуванням важливості портів у функціонуванні національної економіки України потребує з'ясування місце портової сфери виробництва (надання послуг) у системі національної економіки, зокрема, надання відповіді на запитання: чи можна розглядати портове господарство (або портову галузь¹) як самостійну галузь національної економіки України та до якого комплексу галузей входить ця галузь.

Вчені, що здійснюють економічні дослідження, об'єктом яких є діяльність морських портів, здебільшого відносять морські порти до галузі морського транспорту.

Так, наприклад, С. М. Мінакова у дисертаційному дослідженні «Економіко-методичні основи реструктуризації морських торговельних портів України» зазначає, що «транспортний комплекс є складною галуззю народного господарства, що містить у собі залізничний, автомобільний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний транспорт», у свою чергу морські порти України зазначений автор відносить до складової частини морського транспорту [104, с. 5]. Е. В. Тростянецька, досліджуючи економіко-організаційні засади орендних відносин у морських торговельних портах, розглядає морські торговельні порти як складову частину галузі морського транспорту [208]. Подібним чином до складової морського транспорту відносить морські порти й А. О. Щипцов [229].

¹ Зазначені поняття розглядаються як синонімічні (*Прим. автора*).

У ЗКГНГ СРСР та ЗКГНГ України (ці класифікатори розглядалися у п. 1.2 монографії) в якості галузі народного господарства (що входила до більш укрупненої галузі — «Транспорт і зв'язок») виділявся морський транспорт, що включав в себе пароплавства, територіальні та спеціалізовані управління флоту, управління морських шляхів, експедиційні загоны аварійно-рятувальних, суднопідйомних і підводно-технічних робіт, морські порти, портопункти (включаючи морські порти) рибних та інших господарств, радіологічні станції, гідрографічні підприємства, служби обслуговування транспортних суден («Трансфлот»), агентство «Інфлот», інспекції морського реєстру та портового нагляду; паромні переправи залізничних ешелонів.

В Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 р., затвердженої Розпорядженням КМУ від 16 липня 2008 р. № 1051-р, застосовувались поняття «галузь торговельного мореплавства», «галузь морського транспорту», «галузь морського і річкового транспорту». В рішенні Ради національної безпеки та оборони України «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави», що було введено в дію Указом Президента України від 20 травня 2008 р. № 463/2008 та діяло до 28 квітня 2014 р., застосовується поняття «морська галузь». В наказі Державного комітету рибного господарства України від 24 вересня 1998 р. № 131 «Про затвердження Положення про інспекцію державного портового нагляду морських рибних портів України» (скасований 15 квітня 2013 р.) застосовувалось поняття «рибна галузь».

Однак останні законодавчі та економічні тенденції дозволяють вести мову про наявність морегосподарського комплексу України як комплексу галузей економіки, до складу якого входить в тому числі й портова галузь.

В українському законодавстві визначення морегосподарського комплексу відсутнє, водночас деякі інші визначення та положення дозволяють глибше зануритись у сутність морегосподарського комплексу.

Так, у Морській доктрині України на період до 2035 р., що затверджена Постановою КМУ України від 7 жовтня 2009 р. № 1307, застосовується поняття «морська господарська (морегосподарська) діяльність», яке визначається як «процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану» [254].

Наказом Міністерства транспорту України від 17 березня 2003 р. № 209 була затверджена програма «Основні напрямки розвитку

підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р.». У зазначеній програмі хоча й застосовується відповідне поняття, саме визначення морегосподарського комплексу відсутнє. Водночас можуть бути виявлені положення, які визначають елементи морегосподарського комплексу по відношенню до Дунайського регіону: 1) флот (річковий, морський та «ріка-море»); 2) морські порти (Ізмаїл, Рені, Усть-Дунайськ); 3) суднобудівні та судноремонтні заводи (у м. Ізмаїл та м. Кілія); 4) спеціалізовані підприємства, що створюють інфраструктуру морегосподарського комплексу (наприклад, ДП «Устьдунайськводшлях» — підприємство, що здійснювало днопоглиблювальні роботи) [255].

В Одеській обласній державній адміністрації утворене управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку, яке покликане забезпечувати реалізацію державної політики у сфері транспорту, морегосподарського комплексу та зв'язку на території Одеської області, й діє на підставі положення, в якому, однак, визначення морегосподарського комплексу відсутнє [256].

Функціонування морегосподарського комплексу (далі — МК) забезпечується діяльністю підприємств, що його складають. Як зазначалося вище, у Морській доктрині України на період до 2035 р. морегосподарська діяльність розуміється як «процес отримання вигоди від використання ресурсів... Світового океану...». Зазначене визначення, яке повністю не розкриває сутність морегосподарської діяльності, містить одну з важливих ознак діяльності у сфері МК — використання моря як ресурсу, яке використовується власне як джерело певних ресурсів (наприклад, рибних ресурсів, нафти, корисних копалин), так і як транспортний шлях, що використовується для різноманітних перевезень.

Водночас до складу МК входять також підприємства, що забезпечують здійснення морегосподарської діяльності: підприємства портової сфери, суднобудівні та судноремонтні підприємства, а також підприємства, що здійснюють допоміжну діяльність у сфері МК (наукові, освітні установи, заклади охорони здоров'я, проектно-конструкторські організації, підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, що забезпечують функціонування МК) [50].

До складу МК входять такі галузі:

- 1) портова галузь;
- 2) галузь торговельного мореплавання;
- 3) галузь судноремонту та суднобудівництва;
- 4) допоміжна галузь морегосподарського комплексу (до складу якої входять освітні установи, заклади охорони здоров'я, проектно-конструкторські організації, підприємства зв'язку, промислові,

торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, що забезпечують функціонування МК).

Тож видається, що портова галузь є окремою галуззю економіки, що входить до складу морегосподарського комплексу.

В обґрунтування наведеного треба зауважити, що одним з наукових підходів до вивчення господарсько-правових проблем є комплексний підхід, сутність якого полягає в розгляді горизонтальних та вертикальних господарських відносин як взаємопов'язаних та взаємообумовлених складових однієї системи. «Це складає основу для побудови правового регулювання таким чином, щоб у керівництві економікою забезпечувалось поєднання централізованого керівництва з господарською самостійністю та ініціативою підприємств, об'єднань та інших організацій» [97, с. 193]. Вбачається, що комплексний підхід повинен застосовуватися і в межах системи господарського комплексу при дослідженні окремих його підсистем. Галузь морегосподарського комплексу охоплює велике коло відносин, які безпосередньо не стосуються портового господарства: відносини з перевезення вантажів та пасажирів, відносини з забезпечення безпеки у морі, деякі інші. Разом з тим для досягнення наукових цілей, направлених на підвищення економічної ефективності галузі морегосподарського комплексу в цілому, необхідно комплексно вивчати її підгалузі, враховуючи характерні особливості останніх.

Так, наприклад, К. С. Пісьменна, здійснюючи дослідження господарсько-правового забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту, розподіляє суднобудівну промисловість за видами виробництва на такі галузі: 1) суднобудування; 2) судноремонт; 3) суднове машинобудування; 4) морське приладобудування [140, с. 10]. На законодавчому рівні подібна класифікація відсутня, разом з тим вона має право для існування у наукових та практичних цілях (наприклад, для цілеспрямованої державної підтримки однієї з названих галузей).

Необхідність виділення портової галузі зумовлює й той факт, що у морських портах мають місце відносини, деякі з яких взагалі не можна відносити до морських відносин.

Серед зазначених відносин можна виокремити передусім такі: відносини щодо капітального будівництва у морських портах, зокрема будівництво нових портів або об'єктів портової інфраструктури, їх реконструкція, знесення тощо; відносини щодо володіння, користування та розпорядження об'єктами портової інфраструктури та іншого майна у порту; відносини щодо здійснення операцій з вантажами у морських портах, зокрема, відносини щодо перевалки вантажів, експедирування вантажів, зберігання вантажів; відносини

щодо обслуговування суден у морських портах, пов'язані, зокрема, з постачанням суден паливом та судновими запасами, ремонтом суден, прийняття від суден відходів.

Необхідність виділення портової галузі зумовлюється й значною економічною важливістю даної сфери суспільного виробництва для нашої держави. Генеральний директор асоціації портів України «Укрпорт» В. Борисенко справедливо зазначає, що «порти країни — єдина частина морегосподарського комплексу, що працює стабільно та прибутково. Портовики з року в рік нарощують обсяги переробки вантажів [10]. Як зазначав ще у 1971 р. Г. Г. Іванов у монографії «Правовий режим морських портів», 9/10 зовнішньоторговельного обороту капіталістичних держав здійснюється морським шляхом й аналогічним чином перевозиться більшість зовнішньоторгових вантажів соціалістичних держав [63, с. 11]. Й на теперішній час значний процент зовнішньоекономічного обігу товарів відданий морському сполученню, а морські порти відіграють у цьому вирішальну роль.

Поняття «портова галузь» використовується й у ЗУ «Про морські порти України». Наприклад, у ч. 1 ст. 7 цього Закону основою планування розвитку портової галузі визначається Стратегія розвитку морських портів України на 25 років: «Стратегія...повинна враховувати плани розвитку інших транспортних галузей» [143]. Таким чином, у ЗУ «Про морські порти України» портова галузь виокремлюється як одна з транспортних галузей.

У свою чергу у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. , затвердженій Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р на виконання ст. ЗУ «Про морські порти України», у багатьох положеннях застосовується термін «портова галузь». У вказаній стратегії зазначається, що вона визначає, зокрема, основні напрями та шляхи розвитку морських портів і портової галузі в цілому [257].

Портова галузь має притаманні лише їй особливості, першою з яких є виконання морськими портами особливої допоміжної функції для взаємодії різних видів транспорту — забезпечення взаємодії при перевезенні вантажів між морським транспортом та іншими видами транспорту. Як справедливо зазначає В. П. Попелюк, «порти як невід'ємна частина світової транспортної інфраструктури відіграють важливу роль в процесах перевезення вантажів морем, оскільки при перевезенні через порт переплітаються різнопланові інтереси учасників транспортного процесу (вантажовласників, перевізників, агентів, експедиторів, органів державної влади та інших) [28].

Другою особливістю портової галузі слід вважати, як правило, наявність митного кордону на території морського порту, що зумов-

лює специфіку регулювання відносин у морському порту, взаємодії контролюючих органів та суб'єктів господарювання, наявність спеціальних режимів господарювання на території порту (детальніше про спеціальні режими господарювання див. [60]) тощо. Більш того, ч. 1 ст. 209 Митного кодексу України прямо визначає виключно територію чи акваторію порту як місце здійснення митного контролю на морському та річковому транспорті (за загальним правилом). Так, відповідно до ч. 1 ст. 209 Митного кодексу України, органи доходів і зборів здійснюють митний контроль на морському та річковому транспорті в зонах митного контролю на територіях морських та річкових портів, а також в акваторіях портів, відкритих для міжнародних перевезень [248].

Третьою особливістю портової галузі необхідно визнати значний відсоток участі іноземних суб'єктів господарювання в портових відносинах, який знаходить своє вираження в іноземному інвестуванні в портову галузь, що спонукає забезпечувати інвестиційну привабливість портової галузі в т.ч. й шляхом вдосконалення правових засобів.

Розглянувши особливості портової галузі, необхідно дати визначення портовому господарству (галузі), під яким Пон вал Юлем та А. Ницевич пропонують розуміти «увесь майновий комплекс, що слугує основному призначенню кожного порту — здійснювати перевалку вантажів» [149]. Зазначена позиція підлягає уточненню, оскільки основним призначенням морського порту, крім обслуговування вантажів, є також обслуговування суден та пасажирів (див. п. 6 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України»). Більш того, силами морського порту обслуговується не будь-які вантажі та пасажирів, а саме ті, що переміщуються або призначені для переміщення морським транспортом, а також відповідне обслуговування здійснюється саме у морських портах. Крім того, як вже зазначалось при визначенні «господарства» й похідних від нього понять, господарство включає в себе не лише засоби виробництва (майновий комплекс), а й трудові ресурси, що забезпечують створення суспільного продукту. Таким чином, з економічної точки зору портову галузь необхідно розуміти як галузь економіки, яка включає в себе засоби виробництва та трудові ресурси, що забезпечують обслуговування суден, пасажирів та вантажів у морських портах,

Водночас для надання економіко-правового визначення портової галузі, необхідно враховувати положення ГК, який складовими галузі визначає відповідні виробничі одиниці, тож з урахуванням норм ГК портову галузь необхідно визначати як галузь економіки, виробничі одиниці якої забезпечують обслуговування суден, пасажирів та вантажів у морських портах.

Наведена характеристика портової галузі розглядає останню у вузькому змісті, що пов'язане із функціонуванням лише морських торговельних портів.

Водночас не можна не враховувати існування також річкових портів, структура яких та правове регулювання господарських відносин у яких може мати особливості. Так, наприклад, у нашій державі експлуатацію та управління більшістю річкових портів здійснює ПАТ «Судоходна компанія «Укррічфлот», заснована на приватній власності. Правове регулювання господарських правовідносин річкових портів здійснюється здебільшого загальними законами, що розповсюджуються й на інші галузі економіки, а також спеціальними підзаконними нормативно-правовими актами.

Не можна не враховувати також й особливості правового регулювання господарської діяльності у морських рибних портах, які визначаються, зокрема, ЗУ «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів».

Отже, у широкому змісті портову галузь необхідно розглядати як таку, що пов'язана із функціонуванням не лише морських, а й річкових та рибних портів.

Водночас у цій роботі акцент буде зроблений саме на правовому регулюванні господарських правовідносин у морських торговельних портах, разом з тим, зроблені висновки в деяких випадках можуть стосуватись й річкових та рибних портів, адже специфіка господарювання у всіх видах портів є схожою (наприклад, як у морських, так і в річкових портах надаються стивідорні, транспортно-експедиторські, агентські послуги, послуги з лоцманського проведення, буксирування тощо).

Таким чином, у законодавстві та наукових дослідженнях при дослідженні проблем морських портів та портового господарства останні здебільшого розуміються як складова частина галузі морського транспорту. Разом з тим у монографії обґрунтовано, що портове господарство як галузь економіки входить до системи морегосподарського комплексу України. Водночас портову галузь необхідно розглядати як самостійну галузь, що має специфічні риси та господарська діяльність у якій зазнає державного регулювання, яке буде розглянуте у наступних підрозділах монографії.

1.2. Портове право як підгалузь господарського права

Наявність портової галузі як самостійної галузі національної економіки, відносини у сфері якої мають специфічне регулювання, джерел права, які регулюють господарські правовідносини у морських портах, та інших системоутворювальних елементів дає підстави висунути тезу про можливість виділення підгалузі господарського права — портового права, норми якого регулюють господарські відносини у морських торговельних та інших портах.

У літературі з теорії права підгалузь права розглядають як структурну частину системи права, що є меншою (за обсягом норм, що охоплюються), ніж галузь права, але більшою, ніж інститут права. Як зазначає В. К. Бабаєв, «в межах найбільш укрупнених галузей права виділяються підгалузі. Наприклад, у цивільному праві наявні підгалузі: житлове право, спадкове право, право власності; в трудовому праві — трудовий договір (контракт); в конституційному праві — виборче право тощо» [242, с. 390].

Вчені згодні у тому, що підгалузь права охоплює у собі певну кількість інститутів певної галузі права, що мають певну спорідненість. Так, наприклад, С. О. Комаров зазначає, що «правові інститути можуть об'єднуватись у підгалузі права, для яких характерним є високий ступінь спеціалізації норм, що входять до цієї підгалузі» [250, с. 307]. І. А. Іванніков розглядає підгалузь права як «сукупність норм та інститутів права, для яких характерним є високий ступінь спеціалізації в межах окремих укрупнених галузей права, що регулюють суспільні відносини з певною родовою відокремленістю» [251, с. 182]. Р. А. Ромашов зазначає, що підгалузь права — це відокремлена в рамках галузі сукупність юридичних норм, які регулюють крупний, відносно самостійний блок суспільних відносин, що об'єднуються за ознакою видової подібності» [252, с. 157].

Деякі вчені, погоджуючись з позицією щодо наявності у складі підгалузі певної кількості інститутів певної галузі права, пропонують в якості критерію для виділення підгалузі «наявність у ній такої групи норм, яка містить загальні принципи положення, що притаманні декільком (однак не всі) правовим інститутам даної галузі» [253, с. 258].

Обґрунтування наявності відповідної підгалузі (як і галузі) права повинно розпочинатись з визначення предмета цієї підгалузі, тобто які специфічні відносини норми цієї підгалузі регулюють та які особливості цим відносинам притаманні.

Видається, що предмет портового права складають господарські відносини у морських портах, водночас, перед тим як безпосеред-

ньо переходити до дослідження зазначених господарських відносин, необхідно з'ясувати декілька важливих питань.

По-перше, визначитись із поняттям «правовідносини» й як це поняття співвідноситься із поняттям «відносини», «господарські відносини» та «господарські правовідносини». По-друге, провести класифікацію господарських правовідносин, що буде прийнята за основу при дослідженні правовідносин у морських портах.

Щодо поняття «правовідношення» в науці немає єдиного підходу. Найбільш поширеною є думка, що правовідношення — це суспільне відношення, врегульоване нормою (нормами) права [179, с. 366; 193, с. 568; 213]. Тобто в даному випадку правовідношення ототожнюється із фактичним суспільним відношенням, на яке здійснюється вплив нормами права. Однак зазначене вбачається дискусійним, оскільки фактичне суспільне відношення знаходить своє вираження у конкретних діях (або утримання від дій) людей. Наприклад, відносини власності виражаються, зокрема, в незазіханні окремих осіб на майно, що є власністю інших осіб; відносини щодо перевірки суб'єкта господарювання органами податкової служби полягають у діях, зокрема, щодо перевірки бухгалтерської та іншої документації. Отже, ототожнення фактичного суспільного відношення із правовідношенням означатиме ототожнення дій із правами та обов'язками, що вбачається неприпустимим. Отже, більш правильно вважається думка, за якою правовідношення — це «вид суспільного відношення, що виникає в результаті впливу норми права на фактичне, реальне відношення у суспільстві (є результатом дії вимог норм права на відносини між різними суб'єктами) і виступає ланкою, яка опосередковує (регулює) зв'язок між нормою права і відповідним фактичним суспільним відношенням» [22, с. 17–18]. Таким чином, правовідносини слід визначати як відносини, що є правовою формою вираження фактичних (реальних) відносин, які відбуваються у суспільстві й виникають внаслідок впливу правових норм на останні (регулювання нормами права фактичних (реальних) відносин.

Зазначені вище висновки стосуються господарських відносин та господарських правовідносин. Господарські відносини є фактичними (реальними) суспільними відносинами й, здебільшого, за своєю суттю є економічними відносинами, які існували набагато раніше (у вигляді товарного, товарно-грошового обміну), ніж з'явилися господарські правовідносини, або існують окремо від правовідносин у формі тіньових господарських операцій. Господарські правовідносини ж є правовою формою вираження господарських відносин й виникають внаслідок впливу господарсько-правових норм на господарські відносини.

В якості основи для класифікації господарських правовідносин у морських портах, що складають предмет портового права, доречно використовувати класифікацію, запропоновану Г. Л. Знаменським, що полягає у розподіленні цих правовідносин на: 1) абсолютні речові господарські правовідносини; 2) абсолютно-відносні господарські правовідносини; 3) абсолютні господарські правовідносини з ведення власної господарської діяльності; 4) відносні зобов'язальні господарські правовідносини; 5) немайнові абсолютні господарські правовідносини [215, с. 74–78].

Разом з тим повністю погодитись з зазначеною класифікацією не можна. До абсолютно-відносних господарських правовідносин Г. Л. Знаменський відносить ті, які «вникають на підставі права господарського відання, оперативного управління, оренди та інших прав на майно, яке отримано від власників для здійснення господарської діяльності. Вони відносяться до абсолютно-відносних, тому що суб'єкт такого права реалізує свої можливості незалежно від взаємодії з іншими суб'єктами. Він володіє, користується та розпоряджається майном найбільш повним чином, незалежно від інших, за винятком власника, з якими він перебуває у відносному відношенні» [215, с. 75]. Разом з тим вбачається, що в наведеному випадку змішуються різноспрямовані відносини, що не дозволяє визначити їх особливості. Йдеться не про одне абсолютно-відносне господарське правовідношення, а про декілька правовідносин: по-перше, про абсолютне господарське речове правовідношення між особою, що володіє майном, наприклад, на праві господарського відання, оперативного управління або оренди, та з усіма іншими особами (крім власника), а по-друге, про зобов'язальне господарське правовідношення між зазначеною особою та власником майна.

Що ж стосується абсолютних господарських правовідносин з ведення власної господарської діяльності, то, як зазначає Г. Л. Знаменський, «для таких правовідносин характерним є те, що вони складаються з приводу здійснення власної діяльності... При цьому у суб'єкта, що здійснює господарську діяльність в межах закону, немає конкретних зобов'язаних осіб. Усі інші суб'єкти зобов'язані утримуватися від вчинення тих дій, які в тій чи іншій мірі перешкоджали здійсненню цього права — вільно...здійснювати...господарську діяльність» [215, с. 75]. Однак в даному випадку слід вести мову саме про господарську діяльність як предмет правового регулювання, яка може існувати і поза правовідносин. Не випадково Г. Л. Знаменський суперечить сам собі, вказуючи на «господарські відносини та їх основу — господарську діяльність» як предмет правового регулювання господарського права і законодавства [61, с. 153]. Тобто

діяльність визнається окремою категорією у межах відносин. При цьому вбачається, що ця «основа» (господарська діяльність) може існувати і за відсутності господарських відносин, й відповідно правовідносин. Так, наприклад, у разі якщо суб'єкт господарювання здійснює будівництво морського терміналу власними силами, так званим господарським способом, за відсутності договірних підрядних відносин, то в даному випадку відсутні господарські правовідносини. Однак зазначений суб'єкт господарювання повинен дотримуватись законодавчо встановлених правил здійснення будівельної діяльності, які регулюють саме порядок здійснення будівництва. Тож, треба вести мову не про існування відповідних суспільних зв'язків як абсолютних господарських правовідносин, а саме про господарську діяльність як предмет правового впливу. В протилежному випадку взагалі не можна буде вести мову про господарську діяльність як предмет правового регулювання, хоча на такий предмет чітко вказує преамбула ГК.

Таким чином, до господарських правовідносин у морських портах необхідно відносити абсолютні господарські правовідносини, які розподіляються на абсолютні речові господарські правовідносини у морських портах та немайнові абсолютні господарські правовідносини у морських портах, а також відносні зобов'язальні господарські правовідносини у морських портах. Останні необхідно класифікувати на виробничо-господарські, господарсько-управлінські (або організаційно-господарські) та внутрішньогосподарські (вказана класифікація відносних господарських правовідносин була розроблена ще за радянських часів й знайшла своє відображення у ГК України [200]). При цьому, як справедливо відмічає О. М. Вінник, поділ господарських відносин на господарсько-виробничі та організаційно-господарські здійснюється за критерієм характеру правовідносин, а виділення в окрему категорію внутрішньогосподарських відносин здійснюється за критерієм сфери їх виникнення та дії [21, с. 28].

Абсолютні речові господарські правовідносини у морських портах стосуються речових прав на майно, що використовується у морських портах, серед якого: морські порти як майнові комплекси, морські термінали, об'єкти портової інфраструктури, окремі рухомі та нерухомі об'єкти.

Немайнові абсолютні господарські правовідносини у морських портах складаються з приводу немайнових благ, що використовуються суб'єктами господарювання в процесі здійснення господарської діяльності, до яких передусім необхідно відносити об'єкти інтелектуальної власності, такі як фірмові найменування, товарні знаки, комерційна таємниця тощо.

Що стосується відносних господарських правовідносин, то до складу виробничо-господарських правовідносин у морських портах відносяться передусім правовідносини, підставою для виникнення/зміни/припинення яких є господарський договір як юридичний факт. Як зазначає О. А. Беляневич, господарський договір є «засноване на угоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язальне правовідношення між суб'єктами господарювання, змістом якого є взаємні права і обов'язки сторін у галузі господарської діяльності» [8, с. 9]. Разом з тим це поняття є надто звуженим й господарський договір може виступати ще в якості юридичного факту, що спричиняє виникнення, зміну та припинення господарських правовідносин, а також в якості документа. У даному випадку йде мова саме про господарський договір як юридичний факт, що спричиняє виникнення господарських правовідносин у морському порту.

До господарських договорів, характерних для портової галузі, можна віднести, зокрема, договір перевалки вантажів у морському порту, договір на надання лоцманських послуг, договір про надання послуг з регулювання руху суден та деякі інші.

Водночас господарський договір не може визнаватися вичерпною підставою для виникнення виробничо-господарських правовідносин. Зазначені правовідносини можуть виникати й з інших підстав, передбачених ст. 174 ГК України: наприклад, пошкодження об'єкта портової інфраструктури буде підставою для виникнення виробничо-господарських правовідносин щодо відшкодування шкоди власнику (або особі, що володіє майном на іншій правовій підставі) пошкодженого майна.

Щодо організаційно-господарських правовідносин у морських портах, то можна виявити значну кількість наукових думок щодо кола цих відносин [28, с. 22; 21, с. 28; 22]. Організаційно-господарські відносини (правовою формою яких є організаційно-господарські правовідносини) ГК визначає як відносини, що складаються між суб'єктами господарювання та суб'єктами організаційно-господарських повноважень у процесі управління господарською діяльністю. Критерії щодо відмежування організаційно-господарських правовідносин від інших правовідносин (адміністративних) чітко не визначені й, взагалі, існування зазначених правовідносин є предметом широкої дискусії протягом тривалого часу.

Тож вчені інколи по-різному підходять до визначення кола організаційно-господарських відносин. Так, наприклад, О. П. Подцерковний зазначає, що організаційно-господарські відносини «складаються між органами господарського контролю і підприємцями, між органами державного управління і державними підприємства-

ми, між дочірними підприємствами і материнською (холдинговою) компанією, між господарським об'єднанням і підприємствами, що входять до його складу, тощо» [28, с. 22]. О. М. Вінник пропонує відносити до організаційно-господарських, зокрема, відносини щодо державної реєстрації суб'єктів господарювання, ліцензування їхньої діяльності, контролю за дотриманням такими суб'єктами правил у сфері господарювання [21, с. 28]. Цікавим вбачається твердження Г.Л. Знаменського щодо віднесення до організаційно-господарських деяких відносин, що виникають «між органами податкової служби та виробничо-господарюючими суб'єктами» [215, с. 77–78]. При цьому привабливішою вбачається позиція, відповідно до якої будь-які правовідносини, що виникають між суб'єктом господарювання та певним органом публічної влади за наявності відносин влади-підпорядкування, є організаційно-господарськими, оскільки виникнення таких правовідносин так чи інакше впливає на організацію господарської діяльності.

До організаційно-господарських правовідносин, що є характерними саме для морських портів, можна віднести такі: між капітаном морського порту та суб'єктом господарювання щодо затримання судна на морську вимогу; між капітаном морського порту та його структурними підрозділами, з одного боку, та суб'єктами господарювання, з іншого боку, щодо реєстрації суден у Державному судовому реєстрі та Судновій книзі та щодо забезпечення безпеки мореплавства у порту; між органами державної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті та суб'єктами господарювання щодо здійснення державного контролю і нагляду за дотриманням законодавства про судноплавство у морських портах; між Регістром судноплавства України та суб'єктами господарювання, що здійснюють діяльність у порту щодо здійснення технічного нагляду за станом гідротехнічних споруд портів та морських терміналів; між митними та іншими наглядово-контролюючими органами у морських портах та судновласником тощо.

До найбільш виражених організаційно-господарських правовідносин, що притаманні не лише портовій галузі, треба відносити відносини контролю (нагляду), що відбуваються у морських портах: 1) правовідносини між органами митної служби та суб'єктами господарювання у морському порту (щодо здійснення митних процедур); 2) правовідносини між органами прикордонної служби та суб'єктами господарювання у морському порту; 3) правовідносини між органами державної санітарно-епідеміологічної служби та суб'єктами господарювання у морському порту; 4) правовідносини між органами державної ветеринарної служби та суб'єктами господарювання у морському порту; 5) правовідносини між органами

державної екологічної інспекції та суб'єктами господарювання у морському порту тощо. Наведений перелік організаційно-господарських правовідносин у морському порту не є вичерпним.

Стосовно внутрішньогосподарських правовідносин у морських портах, які є різновидом відносин господарських правовідносин, необхідно враховувати те, що відповідно до ч. 7 ст. 3 ГК внутрішньогосподарськими є відносини, що складаються між структурними підрозділами суб'єкта господарювання, та відносини суб'єкта господарювання з його структурними підрозділами. Враховуючи, що відповідно до положень ЗУ «Про морські порти України» на місцях управління морськими портами здійснюється адміністраціями морських портів, що є філіями Адміністрації морських портів України, то, відповідно, правовідносини між Адміністрацією морських портів України та адміністрацією конкретного морського порту, а також правовідносини між адміністраціями окремих морських портів мають визнаватися внутрішньогосподарськими.

Таким чином, предмет портового права як підгалузі господарського права складають абсолютні господарські правовідносини у морських портах, які розподіляються на абсолютні речові господарські правовідносини у морських портах та немайнові абсолютні правовідносини у морських портах, а також відносні зобов'язальні правовідносини у морських портах. Окрему сферу предмета портового права складають також господарські відносини, що мають місце у річкових та рибних портах, однак ці відносини та відповідні правовідносини не є предметом дослідження у цій роботі.

Для портового права характерні загальногосподарські методи правового регулювання. О. П. Подчерковий до таких методів відносить: 1) метод обов'язкових розпоряджень (підпорядкування); 2) метод автономних рішень; 3) метод координації; 4) метод рекомендацій [28, с. 30–32]. У свою чергу, В. С. Мілаш підтримує позицію існування методу рівного підпорядкування суб'єктів господарського права суспільному господарському порядку, який включає в себе сукупність способів та заходів впливу норм господарського права на господарські відносини для найбільш оптимального їх впорядкування, серед яких виокремлює: 1) забезпечення свободи прийняття автономних рішень суб'єктами господарських відносин у межах, дозволених законом; 2) встановлення позитивних зобов'язань; 3) надання позитивних рекомендацій; 4) встановлення заборон [103, с. 11–12].

В будь-якому випадку кожний з методів господарського права на рівні окремої норми господарського права має або диспозитивний характер (надає певне право суб'єкту господарських відносин, яким цей суб'єкт може і не скористатись), або імперативний характер

(встановлює обов'язок суб'єкта господарських відносин вчинити певну дію або накладає заборону на вчинення певної дії). Водночас, як вірно зазначає В. С. Мілаш, «використання методу рівного підпорядкування суб'єктів господарського права суспільному господарському порядку передбачає одночасне застосування диспозитивних та імперативних засад під час господарсько-правового регулювання відносин, що утворюють господарський оборот» [103, с. 12].

Так, наприклад, відповідно до ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України», у межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту. В наведеній нормі використані диспозитивні засади, що дозволяють здійснювати господарську діяльність у морських портах суб'єктам будь-якої форми власності. З іншого боку, відповідно до п. 2 ч. 1 ст. 20 ЗУ «Про морські порти України», суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, зобов'язані здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища. У наведеній нормі наявний обов'язок суб'єктів господарювання, що свідчить про застосування законодавцем регулювання імперативного характеру.

Підгалузь портового права має специфічні принципи. Водночас принципи портового права (принципи підгалузі права) необхідно відрізнити від принципів функціонування та розвитку морських портів (фактично — принципів господарської діяльності у морських портах), що закріплені у ч. 1 ст. 4 ЗУ «Про морські порти України» (хоча й деякі з зазначених принципів притаманні як портовому праву, так і функціонуванню та розвитку морських портів). Наведена думка збігається й з твердженням М. О. Козачука, який наполягає на необхідності розмежування принципів господарського права та принципів господарювання: «принципи господарського права — це керівні засади (ідеї), які визначають зміст і спрямованість правового регулювання суспільних відносин у сфері господарювання, в той час як принципи господарювання є основними початками здійснення господарської діяльності, а не її правового регулювання» [75, с. 7].

До специфічних принципів портового права необхідно відносити:

- 1) принцип рівності прав та обов'язків суб'єктів портового господарства;
- 2) принцип збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;
- 3) принцип забезпечення економічної конкуренції у морському порту;

4) принцип взаємодії загального та локального регулювання господарських відносин у морських портах.

Принцип рівності прав суб'єктів портового господарства як принцип портового права знаходить своє вираження й як принцип функціонування морських портів у п. 9 ч. 1 ст. 4 ЗУ «Про морські порти України» — «принцип рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту». Водночас, з точки зору правового регулювання, необхідно вести мову все ж про забезпечення рівності прав та обов'язків саме суб'єктів портового господарства, адже статус суб'єктів господарювання можуть мати й суб'єкти портової влади (яким, наприклад, є Адміністрація морських портів України — державне підприємство), обсяг прав яких є значно більшим, ніж у суб'єктів портового господарства, що обумовлено метою створення та існування суб'єктів портової влади. Детальний аналіз суб'єктів господарських правовідносин у морських портах та здійснення їх класифікації буде зроблено у підрозділі 2.1 монографії.

Принцип збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури знаходить своє вираження у численних нормах ЗУ «Про морські порти України». Наприклад, у ст. 23 зазначеного закону міститься заборона на відчуження стратегічних об'єктів портової інфраструктури. Стаття 24 забороняє приватизацію земельних ділянок, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Мета існування зазначеного принципу портового права полягає у прагненні держави повністю не втратити контроль над портовою галуззю, забезпечити надходження до державного бюджету коштів від використання суб'єктами господарювання стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

Принцип взаємодії загального та локального регулювання господарських відносин у морських портах полягає у тому, що поряд із нормами права, що мають загальний характер та містяться, наприклад, у КТМ, ЗУ «Про морські порти України», інших законах та підзаконних актах, правове регулювання господарської діяльності та господарських відносин у морських портах здійснюється за допомогою локальних нормативно-правових актів: ЗЗМП та обов'язкових постанов по порту. Так, відповідно до ч. 1 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України» господарська діяльність у морському порту провадиться відповідно до законодавства, обов'язкових постанов по порту та зводу звичаїв морського порту. Статті 9 та 17 зазначеного закону присвячені правовому статусу вищенаведених джерел. Здійснення локального регулювання господарських відносин поряд із загальним обумовлюється наявністю особливостей здійснення господарської діяльності в окремому морському порту та певної уста-

леної практики функціонування порту, що обумовлює необхідність застосування специфічного локального регулювання.

Деякі з вказаних принципів носять спеціальний (специфічний) характер, зумовлений специфікою портового права, по відношенню до таких універсальних принципів, що можуть використовуватись для характеристики інших підгалузей господарського права (рівність прав усіх суб'єктів господарювання, забезпечення економічної конкуренції, захист публічної власності на стратегічні об'єкти).

Поряд із принципами в якості системоутворювальних елементів портового права можна розглядати джерела, в яких акумулюються норми портового права, до яких відносяться, зокрема:

1) закони:

- Про морські порти України (ЗУ від 17 травня 2012 р. № 4709-VI);
- Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р.;
- Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів (ЗУ від 8 липня 2011 р. № 3677-VI);

2) декрети КМУ:

- Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни (Декрет КМУ від 8 квітня 1993 р. № 33-93);

3) постанови КМУ:

- Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню (Постанова КМУ від 3 червня 2013 р. № 405);
- Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України (Постанова КМУ від 11 липня 2013 р. № 496);
- Про затвердження Порядку участі стивідорних компаній, власників (користувачів) морських терміналів у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії морського порту (Постанова КМУ від 24 липня 2013 р. № 926);
- Про затвердження Порядку відкриття та закриття морських портів (Постанова КМУ від 11 липня 2013 р. № 495);

4) накази Міністерства інфраструктури України:

- Про затвердження Порядку ведення Реєстру гідротехнічних споруд морських портів України (наказ Мінінфраструктури від 18 лютого 2013 р. № 91);

- Про затвердження Порядку надання послуг з регулювання руху суден (наказ Мінінфраструктури від 8 травня 2013 р. № 291);
- Про затвердження Порядку надання послуг з навігаційно-гідрографічного та картографічного забезпечення мореплавства у морських портах України (наказ Мінінфраструктури від 8 травня 2013 р. № 294);
- Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України (наказ Мінінфраструктури від 5 червня 2013 р. № 348);
- Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт (наказ Мінінфраструктури від 25 липня 2013 р. № 505);
- Про портові збори (наказ Мінінфраструктури від 27 травня 2013 р. № 316);
- Про затвердження Порядку надання послуг із забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин у морських портах України (наказ Мінінфраструктури від 21 серпня 2013 р. № 631) тощо.

До системи джерел портового права входять також зводи звичаїв окремих морських портів та обов'язкові постанови по порту.

До системоутворювальних елементів портового права необхідно також відносити суб'єктів господарських правовідносин у морських портах (див. підрозділ 2.1 монографії) та об'єкти господарських правовідносин у морських портах (див. підрозділи 3.2 та 3.3 монографії), правовий статус (суб'єктів) та режим (об'єктів) яких має свої особливості.

Заслугує на увагу також визначення місця портового права як підгалузї господарського права у регулюванні суспільних відносин у морських портах. У зв'язку з цим вбачається необхідним з'ясування ролі різних галузей права у регулюванні відносин у морських портах та їх зв'язку із портовим правом.

Морський порт пов'язаний із морем, у зв'язку з цим безсумнівним є вплив норм морського права на відносини у морських портах.

Морське право звичайно розглядається у двох значеннях: морське право як галузь міжнародного публічного права, морське право як комплексна галузь, що включає в себе як норми міжнародного, так і норми національного права.

На думку М. О. Баймуратова, міжнародне морське право — це галузь міжнародного права, яка регулює дослідження і використання просторів Світового океану, його дна і ресурсів у мирних цілях, а також польоти літальних апаратів у повітряному просторі над Світовим океаном [6, с. 558]. Таким чином, міжнародне морське право робить акцент на регулюванні міжнародних відносин, пов'язаних

із морськими ресурсами, тоді як господарське право регулює на національному рівні господарську діяльність та господарські відносини у морському порту. Разом з тим не можна не визнати, що історичний розвиток міжнародних морських відносин стимулював розвиток портового господарства (і відповідних правових норм) й на теперішній час значна кількість норм національного законодавства, що регулюють портові відносини, прийняті на виконання норм міжнародних договорів, що відносяться до джерел міжнародного морського права.

Як справедливо зазначають вчені, правовий режим морських торговельних портів здебільшого визначається нормами національного права, однак розвиток економічних зв'язків та необхідність створення максимально сприятливих умов для торговельного мореплавства примушують прибережні держави здійснювати свою суверенну владу в портах з врахуванням усталеної мирової практики, яка спрямована на полегшення процедури заходження й перебування іноземних торговельних суден в портах [9].

Так, наприклад, відповідно до Постанови КМУ від 21 вересня 1993 р. № 773 Україна приєдналась до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. з поправками 1971, 1975, 1979 та 1983 рр. до неї [174]. Згідно зі ст. 3 цієї Конвенції, «жодне судно, до якого застосовується ця Конвенція, не може вирушити в море у міжнародний рейс, якщо воно не оглянуто, не має вантажних марок і Міжнародного посвідчення 1966 року про вантажну марку або, коли це доцільно, — Міжнародного посвідчення про вилучення вантажної марки згідно з положеннями цієї Конвенції» [101]. У свою чергу ст. 35 КТМ передбачено, що одним з суднових документів є свідоцтво про вантажну марку й судно зобов'язано мати зазначене свідоцтво, у разі якщо воно застосовується для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів. Відповідно до ст. 91 КТМ капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі, зокрема, порушення вимог до суднових документів. Вказані повноваження капітана морського порту є організаційно-господарськими, оскільки певним чином зобов'язують судновласника (суб'єкта господарської діяльності) забезпечити судно вантажною маркою та відповідним свідоцтвом, тобто зобов'язують судновласника вчинити певні дії щодо організації господарської діяльності.

Слід також зазначити, що, окрім Міжнародної конвенції про вантажну марку, й інші джерела міжнародного морського права стосуються й портової сфери, впливають на портове господарство

та його правове регулювання. До таких джерел можна віднести, зокрема, Конвенцією про режим морських портів 1923 р., Конвенцією про охорону людського життя на морі 1960 р., Конвенцію ООН з морського права 1982 р.

Крім морського права як підгалузі міжнародного публічного права, морське право також розглядається як комплексна галузь права, що містить норми національного та міжнародного законодавства. Так, наприклад, В. Н. Гуцуляк визначає, що «морське право містить у своєму складі як норми внутрішньодержавного права, які за своєю природою відносяться до різних галузей права (цивільне, адміністративне, кримінальне тощо), так і норми міжнародного публічного та міжнародного приватного права» [36, с. 6]. У свою чергу, А. Н. Шемякін характеризує морське право як «сферу правового регулювання суспільних відносин, що виникають в процесі використання Світового океану як морського дна», виокремлюючи в системі морського права такі підсистеми, як міжнародне морське право, міжнародне приватне морське право, внутрішньодержавне морське право (законодавство) [222, с. 9, 11].

Аналіз літератури, що присвячена розгляду відносин, врегульованих внутрішньодержавним морським правом, дозволяє дійти висновку, що більшість цих відносин є господарськими й регулюються нормами господарського права (а саме — підгалузі господарського права — портового права). Слід погодитись з точкою зору, відповідно до якої «в одній комплексній галузі права можуть існувати норми одних, в інших галузях — інших галузей права» [40, с. 18]. Таким чином, знаходить своє логічне пояснення той факт, що норми внутрішньодержавного морського права містять норми господарського права. Відповідно, при аналізі господарських правовідносин у морських портах не можна не враховувати розробки у сфері морського права й необхідно використовувати принципи й висновки відповідних вчених та практиків.

Серед питань, які розглядаються у працях з морського права й стосуються портової галузі, необхідно відмітити, наприклад, питання державного портового нагляду, лоцманського проведення, деякі договірні відносини (наприклад, посередницькі), регулювання арешту суден у порту та деякі інші [36; 222; 56].

Водночас видається, що питання функціонування портової галузі повинні розробляться комплексно в рамках галузі господарського права з використанням засобів, розроблених наукою господарського права, з метою покращення економічного становища та інвестиційної привабливості портової галузі. Економіко-правові проблеми, що виникають у сфері портової галузі, повинні вирішуватись у межах портового права.

Функціонування портової галузі, як і будь-якої іншої галузі національної економіки, передбачає використання найманої праці, яке регулюється нормами трудового права, зокрема Кодексом законів України про працю [73]. Серед спеціальних нормативно-правових актів, що стосуються лише портової сфери, можна відмітити Правила охорони праці для працівників морських рибних портів, що затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 18 грудня 2006 р. № 12. Гадається, що зазначені правила можуть за аналогією в певних частинах застосовуватися і в морських торговельних портах, тому що відповідний нормативно-правовий акт щодо забезпечення безпеки праці в останніх відсутній. Наявні й міжнародно-правові акти у сфері праці у порту, зокрема Конвенції та Рекомендації Міжнародної організації праці, серед яких можна відмітити Конвенцію про техніку безпеки та гігієну праці на портових роботах № 152, Конвенцію про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту № 163, Конвенцію про соціальні наслідки нових методів обробки вантажів у портах № 137. На жаль, треба констатувати, що Україна до жодної з вищезазначених Конвенцій не приєдналась, що не сприяє покращенню умов праці у морських портах.

Господарське право не регулює трудові відносини у морських портах (ч. 1 ст. 4 ГК), водночас положення ГК містять норми, що стосуються й трудової сфери. Відповідно до ч. 3 ст. 64 ГК підприємство самостійно встановлює чисельність працівників і штатний розпис. Стаття 65 ГК передбачає форми участі трудового колективу в управлінні підприємством. Стаття 69 ГК містить обов'язки підприємств щодо працевлаштування. Згідно зі ст. 177 ГК суб'єкти господарювання зобов'язані за рішенням місцевої ради за рахунок своїх коштів відповідно до закону створювати спеціальні робочі місця для осіб з обмеженою працездатністю та організувати їх професійну підготовку. Вказані положення ГК стосуються й суб'єктів господарювання, що здійснюють господарську діяльність у морських портах.

У морських портах мають місце й цивільні — особисті немайнові та майнові правовідносини. Зазначені правовідносини пов'язані передусім із наданням різноманітних послуг громадянам у морських портах (зокрема, у морських вокзалах). Хоча низка правовідносин між перевізником та пасажиром безпосередньо не стосується портової галузі (що не виключає можливість виникнення певних похідних відносин між суб'єктами договору морського перевезення та учасниками правовідносин у порту (зокрема, щодо надання послуг суб'єктами господарювання, що здійснюють господарську діяльність у порту, як перевізникам, так і пасажиром).

Також не можна не відзначити, що деякі положення ЦК України, як основного джерела цивільного права, можуть субсидіарно застосовуватись при регулюванні горизонтальних господарських відносин у морському порту.

Зазнає портова галузь й регулювання з боку норм земельного права. Характерною ознакою морського порту є наявність території та акваторії морського порту з визначеними кордонами. Територія морського порту є земельною ділянкою й може мати у своєму складі інші земельні ділянки, на які розповсюджуються положення земельного законодавства. Є декілька норм ГК, що відсилають до земельного законодавства (ч. 3 ст. 148 ГК, ч. 2 ст. 151 ГК, ч. 3 ст. 392 ГК). Заслужують на увагу й спеціальні дослідження спеціалістів земельного та екологічного права щодо правового режиму землекористування у сфері портового господарства [див., наприклад, 67].

З іншого боку, земельні ділянки у морському порту можна розглядати як майно у сфері господарювання, правовий режим якого потребує дослідження саме господарсько-правовими засобами.

Не можна не враховувати і впливу Основного Закону — Конституції України, що є об'єктом вивчення науки конституційного права, на господарську діяльність у морських портах. Конституційні положення, зокрема, щодо свободи підприємництва, правового режиму власності поширюються і на порти України. Наявні й рішення КСУ, що стосуються портової галузі. Наприклад, відомим є рішення Конституційного Суду України по справі № 21-рп/2004 від 15 грудня 2004 р. (справа про морський порт як державне підприємство), в якому встановлено, що визначення морського порту державним підприємством, передбачене ст. 73 КТМ, відповідає Конституції України [185]. На теперішній час, з урахуванням портової реформи та зміни статусу морських портів, зазначене рішення має історичну цінність.

Таким чином, відносини у морських портах регулюються багатьма галузями права, водночас вбачається, що господарське право здійснює у портовій галузі вирішальний вплив. Роль господарського права у регулюванні портових відносин підвищується зі вступом у силу ЗУ «Про морські порти України», який призваний забезпечити нові шляхи для інвестування у портову галузь, нові простори для здійснення господарської діяльності у морських портах.

Таким чином, можна дійти висновку, що портове право як підгалузь господарського права займає провідне місце серед інших галузей права (морського, цивільного, трудового тощо) у системі правового регулювання відносин у морських портах, що пояснюється господарською метою існування морських портів та переважною кількістю саме господарських відносин у морських портах.

Портове право як підгалузь господарського права можна структурувати на дві частини: загальну та спеціальну.

Загальна частина портового права містить норми, що визначають: 1) загальні засади державного регулювання у сфері портової галузі; 2) організацію управління морськими портами; 3) правовий статус учасників господарських правовідносин у морських портах; 4) правовий режим об'єктів господарських правовідносин у морських портах; 5) господарсько-правову відповідальність за правопорушення у сфері портового господарства.

Спеціальна частина містить норми, що визначають особливості правового регулювання стивідорної, сюрвейерської, агентської, експедиторської та інших видів господарської діяльності у морських портах, а також особливості правового регулювання господарської діяльності у річкових та рибних портах.

Віднесення норм, що визначають специфіку правового регулювання відносин у річкових та рибних портах, до спеціальної частини портового права зумовлене тим, що, по-перше, відповідні норми складають відносно невеликий масив по відношенню до норм, що регулюють господарські відносини у морських портах, по-друге, наявність прогалін у регулюванні певних господарських відносин у річкових та рибних портах дозволяє по аналогії застосовувати відповідні положення, що стосуються морських портів. Однак підстави застосування аналогії норм портового права, що регулюють відносини у морських портах, до регулювання відносин у річкових та рибних портах потребують окремого дослідження.

У свою чергу можна було б виокремлювати й портове право як науку, яка б являла собою підрозділ науки господарського права й була спрямована на вивчення та вдосконалення правового регулювання господарських відносин у морських портах. Наука портового права складалася б, й як інститут, з двох частин: загальної та спеціальної. При цьому загальна частина була б спрямована на вивчення загальнотеоретичних засад господарського портового права: 1) предмета господарського портового права; 2) джерел господарського портового права; 3) історії правового регулювання господарських відносин у морських портах; 4) системи господарських правовідносин у сфері портового господарства; 5) правового статусу учасників господарських правовідносин у морських портах; 6) правового режиму об'єктів господарських правовідносин у морських портах; 7) господарсько-правової відповідальності за порушення при здійсненні господарської діяльності у морських портах. У свою чергу, спеціальна частина науки портового права буде займатись вивченням правового регулювання окремих видів

господарської діяльності у морських портах, а також особливостей господарської діяльності у річкових, озерних та рибних портах.

Доцільним вбачається також впровадження портового права як навчальної дисципліни, яка спрямована, в першу чергу, на підготовку юристів, що планують працювати у морських та інших портах та й взагалі у сфері правовідносин, пов'язаних із морем та транспортною галуззю.

1.2.1. Звід звичаїв морського порту як специфічне джерело портового права

Як було зазначено вище, одним із принципів портового права є принцип взаємодії загального та локального регулювання господарських відносин у морських портах, який полягає у тому, що порядок із загальними актами законодавства, нормативне регулювання у морських портах здійснюються за допомогою локальних нормативно-правових актів: Зводу звичаїв морського порту (далі — ЗЗМП) та обов'язкових постанов по порту.

Втім теза щодо віднесення ЗЗМП до локального нормативно-правового акта підлягає додатковому обґрунтуванню. Розглянемо вищевказане джерело більш детально.

До набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» у ст. 78 КТМ передбачалось, що видання ЗЗМП є одним з повноважень начальника морського порту. Відповідно до ч. 3 ст. 9 ЗУ «Про морські порти України» ЗЗМП видається Адміністрацією морських портів України. Разом з тим на момент написання цієї роботи діяли ЗЗМП, затверджені начальниками державних підприємств (морських портів), тож використаємо в якості емпіричної бази Звід звичаїв ОМТП, затверджений наказом начальника ДП «ОМТП» від 16 квітня 2008 р. № 238 [59] та Звід звичаїв ІМТП, затверджений наказом начальника ДП «Іллічівський морський торговельний порт» від 17 квітня 2012 р. № 574 [58].

По-перше, треба визначити місце ЗЗМП у системі джерел права. Уже з назви ЗЗМП можна зробити висновок, що цей акт відноситься до правового звичаю. На підтвердження цієї думки свідчить те, що як Звід звичаїв ОМТП, так і Звід звичаїв ІМТП затверджені Одеською регіональною торговельно-промисловою палатою, а відповідно до ч. 3 ст. 14 ЗУ «Про торговельно-промислові палати» на Торгово-промислово-торговельну палату України покладений обов'язок засвідчувати, зокрема, торговельні та портові звичаї, прийняті в Україні (подібне положення міститься й у ч. 3 ст. 9 ЗУ «Про морські порти України»). Однак текстуально закріплена назва певного явища не завжди

підтверджує його природу, тож доцільно звернутися до загально-теоретичних положень щодо правового звичаю з метою остаточно визнати ЗЗМП правовим звичаєм.

У літературі під звичаєм розуміють правило поведінки, що склалося внаслідок фактичного його застосування протягом довгого періоду часу. Правовий звичай визнається як звичай, що отримав санкцію держави й визнається внаслідок цього в якості джерела права [179, с. 267]. Виокремлюють дві форми санкціонування норм-звичаєв державними органами: 1) судове чи адміністративне рішення; 2) нормативні приписи законодавчого акта — санкціонування здійснюється шляхом включення звичаю в законодавчі акти держав [193, с. 434]. Відповідно до ч. 1 ст. 1 Зводу звичаїв ОМТП, Звід звичаїв ОМТП містить в собі правила, що склалися і вживані в порту та обумовлені технологією навантажувально-розвантажувальних робіт при обслуговуванні суден, вантажів і пасажирів. Подібним чином, відповідно до п. 1.1 Зводу звичаїв ІМТП, даний звід визначає правила, що стосуються заходу, виходу і перебування торговельних суден, а також їх завантаження (розвантаження) та обслуговування. Враховуючи наведені аргументи й теоретичні положення, можна було б дійти висновку, що ЗЗМП є правовим звичаєм.

Разом з тим висновок щодо віднесення ЗЗМП до такого джерела права як звичай доречно спростувати з таких причин.

У разі включення певних звичаєвих норм до змісту нормативно-правового акта, прийнятого компетентними органами держави, ці норми перестають бути звичаєвими. Як на начальника порту, відповідно до ст. 78 КТМ у редакції до набрання чинності ЗУ «Про морські порти», так і на Адміністрацію морських портів України закон поклав певні владні повноваження, тобто зазначені суб'єкти є суб'єктами владних повноважень, яких держава наділила правом (до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» — начальника морського порту, після набрання чинності — Адміністрацію морських портів України) видавати певні акти, а саме — ЗЗМП.

У свою чергу, санкціонування державою звичаю (що перетворює його на правовий звичай — джерело право) не означає відтворення його норм (правил поведінки) у законі чи іншому нормативно-правовому акті. З іншого боку, широке застосування звичаю на практиці може привести до його перетворення на нормативне положення шляхом закріплення у законі відповідних правил поведінки. Наприклад, звичай піклування про дітей був санкціонований у ряді судових рішень та вироків, а потім став нормою закону [16, с. 70]. О. А. Васянович, класифікуючи способи санкціонування звичаїв, не наводить жодного способу, який би полягав у включенні правил звичаю у текст законодавчого акта [16, с. 70–71]. За аналогією санк-

ціонування міжнародного договору державою не означає включення його норм до тексту законодавчих актів, водночас, якщо відповідні положення були інкорпоровані в національне законодавство, вони стають саме нормами відповідного законодавчого акта, а не залишаються нормами міжнародного договору.

В обґрунтування обраної позиції слід також навести думку В. В. Форманюк, яка, досліджуючи співвідношення локальних норм та звичаїв, справедливо зазначає, що «якщо локальні норми завжди містяться в конкретних нормативних актах і викладаються в писемній формі, то норми звичаїв не наділяються в такі форми. Пронизуючи собою сфери духовного і громадського життя, приймаючи їх і роблячи на них регулюючий вплив, містяться лише у свідомості людей і передаються в усній формі з покоління в покоління» [212, с. 66].

Не зупиняючись лише на формі вираження ЗЗМП, треба зазначити, що Звід звичаїв ОМТП та Звід звичаїв ІМТП містять не лише «колишні» звичаєві норми. Так, у ст. 4 Зводу звичаїв ОМТП прямо зазначено, що «Звід звичаїв порту розроблений на підставі: КТМ; ЗУ «Про зовнішньоекономічну діяльність»; Статуту Одеського морського торговельного порту; Обов'язкових постанов по Одеському морському торговельному порту; міжнародної практики роботи морських портів; інших нормативно-правових актів України і міжнародних угод, що регламентують взаємостосунки, передбачені ст. 2 Зводу звичаїв ОМТП. У свою чергу, відповідно до п. 1.4 Зводу звичаїв ІМТП звід звичаїв ґрунтується на: міжнародній практиці роботи морських портів; чинному законодавстві України; статуті державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт»; обов'язкових постановках по Іллічівському морському торговельному порту. Цей факт ще раз підтверджує, що ЗЗМП не може відноситись до такого джерела права, як правовий звичай, оскільки значна частина ЗЗМП ґрунтується на інших нормативно-правових актах.

Щодо місця ЗЗМП як нормативно-правового акта у системі інших правових актів, то він займає проміжне місце між підзаконними нормативно-правовими актами місцевого рівня та локальними актами. Якщо дія перших обмежена територією певної адміністративно-територіальної одиниці, а других — посадовими особами та найманими працівниками, то дія ЗЗМП поширюється, по-перше, на територію морського порту, а по-друге, на учасників господарських відносин у морських портах. Тому доцільно визнати ЗЗМП локальним нормативно-правовим актом.

Наведене обґрунтування нормативно-правової природи ЗЗМП слід вважати удосконаленням позиції О. А. Беляневич, яка у моно-

графії «Господарське договірне право» вперше висунула тези про необхідність розглядати ЗЗМП як локальний нормативно-правовий акт [258, с. 238–239].

При аналізі змісту ЗЗМП можна помітити, що основна кількість його норм спрямована на регулювання саме господарської діяльності та господарських відносин. Так, наприклад, Звод звичаїв ОМТП та Звод звичаїв ІМТП визначають, зокрема, режим роботи порту (що беззаперечно впливає на здійснення господарської діяльності й іншими суб'єктами у цьому порту), містять положення щодо здійснення діяльності з перевалки та зберігання вантажів, положення відносно робіт та послуг, які можуть надаватися морським портом, положення, що стосуються визначення сталійного часу судна, демереджу (плата за затримку судна в порту понад сталійний час), діспачу (премія за економію сталійного часу). Таким чином, ЗЗМП слід відносити до джерел господарського права специфічного типу.

У свою чергу, санкціонування ЗЗМП регіональною торгово-промисловою палатою не перетворює цей нормативний акт на звичай, проте є актом його легітимації та слугує реалізації спеціальногалазуєвої функції господарського права на узгодження приватних та публічних інтересів (детальніше про цю функцію див. [37]). Прийняття ЗЗМП Адміністрацією морських портів України, яка виступає в якості суб'єкта, що наділений державою владними повноваженнями, виражає публічні інтереси; санкціонування ж ЗЗМП торгово-промисловою палатою як форми об'єднання суб'єктів господарювання виражає інтереси підприємців, що провадять діяльність в порту — тобто приватні інтереси. Отже, вбачається позитивною норма ч. 3 ст. 9 ЗУ «Про морські порти України», яка визначає, що ЗЗМП засвідчується Торгово-промисловою палатою. Водночас у ЗУ «Про морські порти України» відсутні положення, які б вказували на нечинність зводу звичаїв морського порту у разі відсутності їх затвердження Торгово-промисловою палатою, тож доцільно було б подібні положення закріпити.

З урахуванням положень ЗУ «Про морські порти України» доцільно визначати предметну, територіальну та суб'єктну сферу дії ЗЗМП.

Предметну сферу дії ЗЗМП можна встановити за допомогою аналізу ч. 1 ст. 9 ЗУ «Про морські порти України», що має обов'язкові вимоги щодо положень, які повинен мати зазначений звід, а також посилання на те, що у ЗЗМП можуть бути «інші правила здійснення господарських операцій у морському порту». Отже, предметна сфера дії зводу звичаїв морського порту охоплює господарські операції в морському порту. Предметом правового регулювання зазначено-

го зводу є господарські відносини (як горизонтальні, так і вертикальні), що виникають щодо здійснення господарських операцій в морському порту.

Частиною другою ст. 9 ЗУ «Про морські порти України» встановлені особливості поширення ЗЗМП на відносини, які виникають з договору морського перевезення та мають місце у морському порту. Так, відповідно до ч. 2 ст. 9 Закону України «Про морські порти України», ЗЗМП застосовується: 1) за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту; 2) за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту; 3) за наявності в договорі морського перевезення умов, які суперечать звичаям морського порту.

Аналіз зазначених підстав дозволяє зробити висновок про те, що ЗЗМП підлягає застосуванню до відносин з морського перевезення, що мають місце у морському порту, незалежно від наявності застереження про це у договорі. Адже, з одного боку, ЗЗМП підлягає застосуванню у разі наявності в договорі морського перевезення умов, що йому суперечать (п. 2 ч. 2 ст. 9 Закону), з іншого — відсутність у договорі морського перевезення положень, що закріплені у ЗЗМП, матиме за наслідок застосування так званих «звичайних» умов до відносин перевезення, що закріпленні у відповідному ЗЗМП (п. 3 ч. 2 ст. 9 Закону).

Враховуючи вищенаведене, п. 1 ч. 2 ст. 9 Закону України «Про морські порти України», що встановлює таку підставу для застосування ЗЗМП, як наявність умови про це у договорі морського перевезення, з врахуванням системного його тлумачення разом із п. 2 та п. 3 ч. 2 ст. 9 цього Закону, є зайвим та має бути виключений законодавцем.

Додатково слід зазначити, що обов'язкове поширення положень ЗЗМП на відносини з морського перевезення й в тому випадку, якщо положення відповідного договору суперечать ЗЗМП, є додатковим аргументом проти «звичаєвої» природи ЗЗМП. Адже, відповідно до ч. 2 ст. 7 ЦК, звичай, що суперечить договору, не застосовується.

Предметна сфера дії ЗЗМП не обмежується лише відносинами, які виникають із договору морського перевезення. Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 9 Закону ЗЗМП має обов'язково включати правила щодо порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем, щодо переліку послуг, які надаються в морському порту. ЗЗМП може включати й інші правила здійснення господарських операцій в морському порту. Наприклад, ЗЗМП Одеського морського торговельного порту містить також по-

ложення про порядок викидання відходів в акваторії порту, порядок здійснення діяльності з перевалки вантажів у порту, правила повідомлення адміністрації порту про заходження судна у порт, порядок планування черговості швартових операцій, правила ведення акта обліку стоянкового часу судна (SOF — Statements of facts), підстави для відповідальності судновласників (вантажовласників) перед портом та інші положення [3].

Щодо територіальної дії ЗЗМП, то з урахування того, що останній є локальним нормативно-правовим актом, дія ЗЗМП поширюється на територію та акваторію окремого морського торговельного порту, щодо якого відповідний ЗЗМП виданий.

Суб'єктна сфера дії ЗЗМП зумовлена його предметною сферою дії. Відповідно, ЗЗМП поширює свою дію на учасників господарських відносин у морських портах. Так, ЗЗМП Іллічівського морського порту, який прийнятий до набрання чинності Законом України «Про морські порти України», однак, зберігає свою дію сьогодні, поширює свою дію на: 1) морський порт — суб'єкт (тобто на ДП «Іллічівський морський торговельний порт»); 2) підприємства, які діють на території порту, відповідно до укладених договорів із портом; 3) судновласників (фрахтівників), судна яких перебувають у порту або мають намір зайти в порт, а також капітанів таких суден, морських агентів як представників судновласників; 4) вантажовласників, вантажі яких переміщуються або обробляються в порту, а також транспортних експедиторів та інших представників таких вантажовласників; 5) капітана порту [58].

Наприклад, ст. 16 ЗЗМП Іллічівського морського порту встановлює особливості розрахунків іноземних судновласників за послуги порту (державного підприємства). Відповідно до зазначеної статті, «оплата послуг порту іноземними судновласниками здійснюється у вільно конвертованій іноземній валюті».

Слід зазначити, що нині діючі зводи звичаїв морських портів, прийняті до набуття чинності Законом України «Про морські порти України», не враховують його положень (зокрема, пов'язаних із зміною правового статусу морського порту). Іншими словами, Адміністрації морських портів України доцільно розробити та видати нові зводи звичаїв морських портів щодо всіх морських торговельних портів України.

З наведеного можна зробити декілька висновків, що стосуються правового режиму ЗЗМП. По-перше, ЗЗМП є локальним нормативно-правовим актом. По-друге, ЗЗМП є джерелом господарського права, оскільки містить регулятивні положення, які регулюють господарську діяльність та господарські відносини у морському порту. По-третє, закріплення у ЗУ «Про морські порти України»

можливості видавати ЗЗМП Адміністрацією морського порту України є корисним з точки зору державного регулювання економіки, оскільки дозволяє врегулювати необхідні відносини, в т.ч. й господарські, на місцевому рівні.

1.3. Правові засади державного регулювання господарської діяльності у сфері портової галузі

Господарська діяльність не може здійснюватись хаотично, що зумовлює втручання держави в економіку для стабільного та ефективного її розвитку.

«Свого часу Джон Мейнард Кейнс, один із фундаторів теорії державного регулювання економіки, обґрунтував, що сам по собі ринок не може забезпечити повної економічної стабільності, а тому держава зобов'язана відгравати активну роль у стабілізації економіки та ефективно застосовувати економічні, правові та адміністративні важелі. При цьому держава має регулювати ті сфери і процеси, які ринок виконує не достатньо ефективно або взагалі не виконує» [211, с. 87].

«Державне регулювання завжди має значний вплив на діяльність суспільства, який може бути або позитивним, або негативним. Регулювання може сприяти конкуренції та чесності учасників ринку, захищати здоров'я та життя споживачів від небезпечної продукції, створювати безпечні умови праці, запобігати забрудненню довкілля тощо. Це є вигоди для суспільства, які виникають внаслідок дії регулювання. Регулювання також може збільшити витрати на провадження господарської діяльності, унеможливити чи обмежити конкуренцію на ринку, перешкоджати інвестуванню та запровадженню інновацій у виробництво, створювати умови для корупційних діянь, тобто призводити до виникнення витрат для суспільства» [181, с. 6].

Господарська діяльність у сфері портової галузі також «відчуває» державний вплив, й ефективність та виваженість останнього вимагає наукового підходу.

О. П. Подцерковний та О. А. Ломакіна виокремлюють методи та форми державного впливу на господарську діяльність. При цьому метод державного впливу на господарську діяльність — це сукупність прийомів впливу держави через органи законодавчої, виконавчої і судової влади на суб'єктів господарських відносин з метою створення і забезпечення умов господарської діяльності відповідно до ідеї соціальної орієнтованості економіки і національної економічної політики. Форма державного впливу на господарську діяль-

ність є зовнішнім виразом дій державних органів, направлених на реалізацію специфічних завдань і функцій у процесі застосування вибраних методів державного впливу на економіку [145, с. 4].

Не поглиблюючись детально у співвідношення понять «метод державного регулювання господарської діяльності» та «форма державного регулювання господарської діяльності», приймаючи до уваги думку О. П. Подцерковного та О. А. Ломакіної, необхідно зазначати, що основною формою, яка обумовлює існування усіх інших форм та методів державного регулювання господарської діяльності, є нормативне регулювання. Це пояснюється тим, що саме норми права на теперішній час є первинним та основним засобом, за допомогою якого держава впливає на суспільні відносини, в тому числі й економічні. Як справедливо зазначає В. В. Дудченко, «норми права завжди входять до управління соціальними процесами, служать нормативною основою поведінки людини, відіграють важливу роль у забезпеченні правового порядку та дисципліни. Вони є нормативною засадою діяльності державних органів, важливим засобом розвитку прав та свобод громадян» [121, с. 109].

Нормативне регулювання господарської діяльності у сфері портової галузі забезпечується значною кількістю нормативно-правових актів, центральне місце у системі яких займає ЗУ «Про морські порти України», який набрав чинності 13 червня 2013 р. Зазначений закон, зокрема, закріплює нову систему управління морськими портами, визначає правовий режим майна у сфері портової галузі, визначає основні форми державно-приватного партнерства у портовій галузі. Прийнятий закон не позбавлений недоліків, про що зазначають вчені [146; 144; 69] та юристи-практики [109], разом з тим закріплення основних правових норм, що регулюють відносини у морських портах, слід вважати визнанням державою портової галузі важливою для економіки в цілому і необхідності регулювання відносин у морських портах спеціальним законом.

Одним з важливих засобів державного регулювання, що знаходить відображення у ЗУ «Про морські порти України», є державний реєстр портів та інших учасників господарських правовідносин у морських портах.

Статею 6 ЗУ «Про морські порти України» передбачено створення Реєстру морських портів України й зазначається, що «ведення Реєстру морських портів України здійснюється в порядку, визначеному КМУ». Реєстр морських портів України, відповідно до ст. 6 Закону, — це електронна база даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного на-

гляду (контролю). Викликає зауваження визначення мети Реєстру, що стосується лише адміністративних функцій й не зачіпає господарські. Метою створення Реєстру морських портів повинно також визначатись інформування суб'єктів господарювання щодо переліку портових операторів; переліку послуг, що надаються морськими портами; технічних характеристик порту, адже вказані та деякі інші дані, відповідно до ч. 2 ст. 6 ЗУ «Про морські порти України», будуть міститись в Реєстрі морських портів.

Міністерством інфраструктури України був розроблений проект постанови КМУ «Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України» [164], який на теперішній час у дещо зміненому вигляді знайшов своє відображення у Постанові КМУ «Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України» від 11 липня 2013 р. № 496.

Автор цієї роботи в одній зі своїх публікацій до прийняття КМУ Порядку ведення Реєстру морських портів України (далі — Порядок) наголошував на необхідності вдосконалення проекту Порядку [44]. Видається, що деякі з пропозицій були враховані законодавцем.

Так, наприклад, у проекті Порядку містилась норма, відповідно до якої «діяльність на території морського порту оператора, відомості про якого відсутні в Реєстрі, не допускається». Водночас подібна норма суперечила б ст. 42 КУ, відповідно до якої, кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом, у свою чергу, у ЗУ «Про морські порти України», а також у будь-якому іншому законі, відповідна заборона відсутня. Природно, що згадана норма, яка пропонувалась для прийняття у проекті Порядку, не знайшла свого відображення у Порядку.

Водночас вбачається, що деякі норми Порядку у теперішній редакції потребують вдосконалення.

Пункт 4 Порядку передбачає перелік відомостей, що вносяться до Реєстру морських портів України. До Реєстру морських портів вносяться, зокрема, відомості про перелік портових операторів та послуг, які вони надають. На думку А. Кіфака, «обсяг інформації про портових операторів доцільно доповнити сайтом, а також кодом ЄДРПОУ та індивідуальним податковим номером, що полегшить ідентифікацію суб'єкта, наприклад, в цілях укладення договорів і перевірки компанії в інших реєстрах» [70]. Думка щодо необхідності включення до Реєстру морських портів інформації щодо веб-сайту портового оператора є влучною, водночас не можна погодитись з думкою щодо необхідності включення в Реєстр морських портів коду ЄДРПОУ, оскільки інформацію щодо коду ЄДРПОУ можна у вільному доступі отримати у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців на веб-сайті ДП «Ін-

формаційно-ресурсний центр» — <http://irc.gov.ua>. Видається, що не має необхідності дублювати інформацію з ЄДР у Реєстрі морських портів.

При вдосконаленні Порядку доцільно також користуватись довідом РФ, де подібний реєстр створений і функціонує на підставі Федерального закону «Про морські порти у РФ», а також наказу Міністерства транспорту РФ від 1 квітня 2009 року № 51 «Про затвердження порядку ведення Реєстру морських портів Російської Федерації». Порядок ведення Реєстру морських портів РФ передбачає, наприклад, вичерпний перелік документів, які необхідно надати адміністратору реєстру для внесення інформації у реєстр, а також можливості отримання письмової виписки з реєстру, що може бути використано як доказ у суді [119]. Подібні положення необхідно враховувати й нашому законодавцю при вдосконаленні Порядку.

Наступним засобом державного регулювання є антимонопольно-конкурентне регулювання. Як буде показано далі, питання регулювання діяльності природних монополій охоплюють також проблеми регулювання ціноутворення у сфері портової галузі.

Варто зауважити, що природна монополія — це специфічний різновид структурного монопольного типу ринку, при якому виключне право суб'єкта господарювання на діяльність на ньому виникає не в результаті його конкурентної боротьби, а внаслідок визнання державою неефективності конкуренції на цьому ринку, тобто усунення і недопущення державою конкуренції на певному ринку [3, с. 632].

Державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій спрямоване, з одного боку, на захист прав споживачів товарів і послуг, недопущення зловживань суб'єктами природних монополій монопольним (домінуючим) становищем на ринку, з іншого — на ефективне функціонування таких суб'єктів, стимулювання їх розвитку, підвищення ефективності, раціональне використання виробничого потенціалу, а також на захист від неправомірної діяльності органів державного регулювання, необґрунтованого обмеження діяльності суб'єктів природних монополій [2, с. 32]. При цьому діяльність суб'єктів природних монополій має регулюватись у такий спосіб, що забезпечує баланс інтересів усіх зацікавлених кіл, у тому числі держави [88, с. 67].

Питання природних монополій у сфері портового господарства підіймалось ще у Рішенні КСУ від 15 грудня 2004 року № 21-рп/2004 (справа про морський порт як державне підприємство), у якому КСУ припускав можливість віднесення морського порту до монополії й з цього приводу зазначав: «Що ж стосується встановлення

статусу морського порту як державного транспортного підприємства, якщо навіть вважати це різновидом монополії, то таке повноваження законодавця закріплюється приписом...частини третьої статті 42 КУ: види і межі монополії визначаються законом» [185].

До набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» ст. 5 ЗУ «Про природні монополії» передбачалось, що до сфери діяльності суб'єктів природних монополій відноситься надання спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається КМУ. Відповідний перелік був затверджений КМУ лише щодо спеціалізованих послуг аеропортів [160], тобто до вступу в силу ЗУ «Про морські порти України» питання функціонування природних монополій у портовому господарстві залишалось відкритим.

До встановлення переліку відповідних спеціалізованих послуг, що надаються портами, з юридичної точки зору не можна було вести мову про можливість віднесення їх до суб'єктів природних монополій й поширення на них законодавства про природні монополії, оскільки сфери діяльності останніх не встановлені. У зв'язку з цим дивним виглядало включення АМКУ до переліку суб'єктів природних монополій Одеської області, зокрема, державних підприємств «Одеський морський торговельний порт», «Іллічівський морський торговельний порт», «Южний морський торговельний порт», «Білгород-Дністровський морський торговельний порт» з позначенням «найменування товару (товарної групи)» — «спеціалізовані послуги портів» [138]. На невідповідність переліку суб'єктів природних монополій, який складає АМКУ, Закону України «Про природні монополії», ще у 2002 р. справедливо вказувала С. Б. Мельник, яка зазначала, що АМКУ повинен уточнити існуючі переліки з урахуванням прийнятого ЗУ «Про природні монополії», що допоможе реально визначити суб'єкти природних монополій, а також установити адресне державне регулювання їхньої діяльності і відповідний контроль [100, с. 587].

Значні зміни у державному регулюванні природних монополій у сфері портової галузі обумовило набрання чинності ЗУ «Про морські порти України».

По-перше, зі вступом у силу вищезазначеного Закону були внесені зміни до ст. 5 ЗУ «Про природні монополії», у якій встановлюється, що до сфери природних монополій відноситься надання спеціалізованих послуг у річкових, морських портах, морських рибних портах та аеропортах відповідно до переліку, визначеного КМУ. Вбачається обґрунтованим виключення із кола суб'єктів, що надають спеціалізовані послуги, транспортних терміналів, оскільки останні, як буде детально розглянуто далі, відносяться до складу об'єктів пра-

ва (що й зазначено у ЗУ «Про морські порти України») й, відповідно, з юридичної точки зору, не можуть надавати послуги [42].

По-друге, у ст. 21 ЗУ «Про морські порти України» закріплюються положення, що спрямовані на регулювання тарифів на послуги, які надаються у морському порту, й безпосередньо стосуються й природних монополій. Треба зазначити, що державне регулювання природного монополізму та державного регулювання цін є тісно пов'язаними один з одним. Як зазначають вчені-економісти, «головне завдання державного регулювання природного монополізму полягає в тому, щоб не допустити необґрунтованого підвищення цін або обмеження обсягу продукції з боку фірм, які мають на меті використати переваги монополіста на шкоду споживачам» [1, с. 108].

Стаття 21 ЗУ «Про морські порти України» встановлює послуги, тарифи на які підлягатимуть державному регулюванню. До таких послуг ч. 1 ст. 21 цього Закону відносить, по-перше, спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, по-друге, послуги, які оплачуються у складі портових зборів. Ціни на інші послуги, не визначені у ч. 1 ст. 21 Закону, що надаються у морському порту, є вільними. Аналогічної позиції щодо послуг, ціни на які підлягають державному регулюванню, дотримується й А. В. Селютин [266].

Встановлення у ЗУ «Про морські порти України» державних регульованих та вільних цін на послуги у морських портах необхідно вважати позитивним, оскільки невизначеність з ціноутворенням у портовій галузі викликала спори між державними органами з контролю за цінами та суб'єктами господарювання та неоднозначну судову практику [152].

По-третє, ЗУ «Про морські порти України» передбачає нового «гравця», що буде здійснювати регулювання природних монополій у портовій галузі — національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

Як справедливо зазначають вчені, «існує ряд вагомих аргументів на користь передачі функцій регулювання національним комісіям, а саме: деполітизація процесу регулювання для того, щоб забезпечити можливість довгострокового планування галузі; незалежні регуляторні комісії менше схильні втручатись у повсякденну діяльність регульованих галузей, ніж міністерства; міністерства та установи уряду не завжди можуть забезпечити необхідний рівень професійних знань» [108, с. 72].

Ідея щодо створення національної комісії, яка б здійснювала державне регулювання у сфері транспорту, не є новою.

Зокрема, Указом Президента України «Про заходи щодо реалізації державної політики у сфері природних монополій» від 19 серпня

1997 р. № 853/97 було вирішено утворити Національну комісію з питань регулювання транспорту, поклавши на неї функції регулювання діяльності господарюючих суб'єктів на ринках залізничних перевезень, послуг користування залізничними колями, диспетчерськими службами, вокзалами та іншими об'єктами інфраструктури, що забезпечують рух залізничного транспорту загального користування, спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів, послуг управління повітряним рухом і авіаційних перевезень у частині забезпечення взаємодії авіапідприємств з об'єктами інфраструктури, що забезпечують авіаційний рух. Однак відповідна національна комісія не була створена

У травні 2010 р. «АМКУ виступив із ініціативою щодо утворення в Україні незалежного органу регулювання транспорту України — Національної комісії регулювання транспорту України та запровадження реальних реформ у галузі транспорту» [211, с. 92].

У свою чергу Міністерством інфраструктури України був розроблений та розміщений на офіційному веб-сайті проект ЗУ «Про Національну комісію регулювання транспорту України» від 26 липня 2011 р. [173]. Вказаний проект був прийнятий до ухвалення ЗУ «Про морські порти України», отже потребує доопрацювання для узгодження з цим законом. Так, як уже було зазначено вище, відповідно до ч. 1 ст. 21 ЗУ «Про морські порти України», НКРТ не лише регулює тарифи суб'єктів природних монополій, але й затверджує тарифи на послуги, які оплачуються у складі портових зборів, а також, відповідно до ч. 2 ст. 22 Закону, встановлює розміри ставок портових зборів. Таким чином, згідно з положеннями ЗУ «Про морські порти України» НКРТ буде здійснювати регулювання не лише діяльності суб'єктів природних монополій у портовому господарстві, але й регулювання ставок портових зборів, що можуть стягуватись суб'єктами портового господарства, які не є суб'єктами природних монополій. Вищезазначене повинно бути враховано та відповідні повноваження НКРТ мають бути відображені у відповідному спеціальному Законі про НКРТ.

Альтернативою вказаному проекту ЗУ «Про Національну комісію регулювання транспорту України» може виступити більш новий проект ЗУ «Про державне регулювання у сфері транспорту» від 6 грудня 2013 р., також розроблений Міністерством інфраструктури України [267]. В умовах євроінтеграції України зазначений проект підлягає додатковому доопрацюванню та обговоренню.

ЗУ «Про морські порти України» передбачено, що до створення НКРТ її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового

транспорту. Таким органом на теперішній час є Мінінфраструктури. Однак законодавцю не слід зволікати із створенням відповідної Національної комісії, оскільки, вбачається, що ефективність функціонування системи державного регулювання природних монополій у портовій галузі багато в чому буде залежати саме від створення зазначеного органу.

По-четверте, набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» поступово зумовить зміну складу учасників господарських відносин у морських портах, отже й складу суб'єктів природних монополій у сфері портового господарства. Як вже зазначалось вище, за законодавством, що діяло до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», з юридичної точки зору не можна взагалі вести мову про наявність природних монополій у морських портах, однак це не забороняє розглядати з економічної точки зору морський порт (державне підприємство) як природну монополію. ЗУ «Про морські порти України» передбачає поступове усунення такого суб'єкта, як морський порт (державне підприємство), передачу відповідних управлінських та господарських функцій у державному секторі економіки Адміністрації морських портів України та наявність у морських портах різноманітних суб'єктів приватної форми власності, що надаватимуть відповідні послуги.

Коло суб'єктів портового господарства, що матимуть статус суб'єктів природних монополій, залежить від кола спеціалізованих послуг, надання яких належатиме до сфери природних монополій.

Постановою КМУ від 3 червня 2013 р. № 405 затверджений Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню [161]. Вказаний перелік до спеціалізованих послуг відносить: 1) забезпечення лоцманського проведення; 2) регулювання руху суден; 3) забезпечення проведення криголамних робіт. Вбачається, що у зазначеному переліку містяться не усі види спеціалізованих послуг, що необхідно відносити до природних монополій. Зокрема, у ч. 3 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України» зазначено, що виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з 1) регулювання руху суден; 2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; 3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; 4) картографічного забезпечення мореплавства; 5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин. З наведеного у вказаному переліку міститься лише регулювання руху суден, однак вбачається, що усі послуги, що надаються виключно державними суб'єктами господарювання, повинні увійти у перелік спеціалізованих послуг, на господарську діяльність з надання їх поширюється правовий режим природних

монополій, що буде сприяти належному регулюванню цін на зазначені послуги та забезпеченню прав споживачів цих послуг.

Викликає певні зауваження й наявність у Переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, послуг з забезпечення лоцманського проведення. До набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», відповідно до ст. 92 КТМ, проведення суден здійснювалось виключно державними морськими лоцманами. Відповідні послуги забезпечувались Державним підприємством «Дельта-лоцман», яке на теперішній час, після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», внаслідок реорганізації отримало статус філії ДП «АМПУ». У свою чергу ЗУ «Про морські порти України» вніс відповідні зміни до ст. 92 КТМ та інших норм КТМ, які скасовують надання лоцманських послуг виключно державними суб'єктами. Тож не виключена поява суб'єктів господарювання, заснованих на приватній власності, що будуть надавати лоцманські послуги. Віднесення послуг з лоцманського проведення до сфери природних монополій може обмежувати конкуренцію у сфері надання відповідних послуг та вихід на ринок нових суб'єктів. Водночас зазначене питання потребує більш глибокого економічного дослідження, щодо того чи можна взагалі з економічної точки зору відносити надання лоцманських послуг до ринку природних монополій, зокрема, потребує відповіді питання «чи є задоволення попиту на цьому ринку більш ефективним за умови відсутності конкуренції внаслідок технологічних особливостей виробництва» (ст. 1 ЗУ «Про природні монополії») [175].

Підводячи підсумки, треба зазначити, що ефективність змін у державному регулюванні природних монополій у портовій галузі, зумовлених набранням чинності ЗУ «Про морські порти України», залежатиме від: 1) прийняття нормативно-правових актів, які сприятимуть реалізації державної політики щодо регулювання природних монополій у морських портах; 2) науково обґрунтованого віднесення тих чи інших послуг або робіт до сфери природних монополій; 3) створення національної комісії, що здійснює регулювання у сфері транспорту, та належного правового забезпечення її діяльності.

Серед інших засобів державного регулювання господарської діяльності у морських портах можна відмітити державну реєстрацію суб'єктів господарських правовідносин у морських портах, ліцензування певних видів господарської діяльності у морських портах, державне регулювання цін у морських портах, стандартизацію та сертифікацію (зокрема, щодо забезпечення належного рівня послуг та робіт у морських портах), серед форм державного регулюван-

ня — планування та приватизацію. Деякі з наведених засобів та форм державного регулювання будуть розглянуті у цьому та інших розділах роботи.

Зупинившись на деяких аспектах нормативного регулювання господарської діяльності у сфері портової галузі, доцільно зупинитись на іншій, похідній, але не менш важливій формі державного регулювання у сфері портової галузі — плануванні.

І. П. Поповська справедливо відмічає, що планування є важливою підсистемою державного регулювання економіки, що «дозволяє координувати розвиток господарських процесів для досягнення позитивних економічних результатів» [151, с. 8]. При цьому «відсутність цілісно сформованої системи державного планування господарської діяльності виступає на сьогодні одним з важливих негативних факторів, який знижує інвестиційний потенціал України» [210]. Отже, якісне та науково обґрунтоване планування у сфері портової галузі відіграватиме важливу роль у розвитку цієї галузі економіки та підвищуватиме її інвестиційну привабливість.

Позитивний досвід планування у сфері портової галузі можна побачити на прикладі РФ. Як зазначає В. Лернер, «у 90-ті роки... відчувалась недостатність власних портових потужностей. Тому майже половина російських зовнішньоторговельних вантажів перевалювалась в портах України та країн Балтії... Керівництво держави поставило перед портовиками завдання — забезпечити перевалку максимально можливих обсягів зовнішньоторговельних, а також транзитних вантажів у російських портах. Дане завдання вирішувалось у рамках Федеральної цільової програми «Відродження торговельного флоту Росії на 1993–2000 роки», а потім — підпрограми «Морський транспорт» Федеральної цільової програми «Модернізація транспортної системи Росії (2002–2010 роки)». В ході реалізації вказаних програм виробничі потужності російських портів значно підвищились» [91, с. 104]. Серед програмних документів у сфері морського транспорту у РФ, що діють на теперішній час, можна визначити такі: Транспортна стратегія Російської Федерації на період до 2020 року, Морська доктрина Російської Федерації на період до 2020 року; Стратегія розвитку транспорту Російської Федерації на період до 2010 року; Федеральна цільова програма «Модернізація транспортної системи Росії», Концепція судноплавної політики Російської Федерації. У цих документах закладені засади перспективного розвитку транспортного комплексу, включаючи морський та річковий транспорт, визначені стратегічні завдання Міністерства транспорту Росії і засоби ефективного підняття якості та ефективності державного регулювання, а також сформована система чітких і ясних орієнтирів для бізнесу [72, с. 34].

У РК затверджена Стратегія розвитку транспортної галузі до 2015 року. У цій стратегії приділена увага й морським портам. Зокрема, передбачається, що будівництво та технічне обслуговування терміналів морських портів буде входити до сфери відповідальності приватного сектора, тоді як морська інфраструктура загального користування буде знаходитись у сфері відповідальності держави [127].

Яка ж ситуація складається в Україні на теперішній час щодо планування у сфері портового господарства?

Враховуючи те, що морські порти, як вже зазначалось, здебільшого розглядаються при дослідженні морського транспорту, а у свою чергу морський транспорт є частиною транспортної системи, основним актом у сфері планування розвитку транспорту України (в т.ч. й морських портів як елемента транспортної системи) є Транспортна стратегія України на період до 2020 року, яка затверджена Розпорядженням КМУ від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. Серед пріоритетів розвитку морського транспорту у Стратегії щодо морських портів можна виокремити: 1) розроблення генерального плану розвитку морських торговельних портів; 2) розширення мережі спеціалізованих терміналів у портах; 3) прийняття ЗУ «Про морські порти» та внесення змін до КТМ; 4) реорганізацію державних підприємств (морських торговельних портів), створення державних та морських адміністрацій портів; 5) визначення правових та організаційних засад діяльності портових операторів; 6) визначення особливих умов розвитку і функціонування морських портів, що мають стратегічне значення для держави та розташовані у вузлових пунктах міжнародних транспортних коридорів, відповідно до міжнародних стандартів. Треба визнати, що деякі з поставлених завдань (пріоритетів розвитку) вже виконані державою, зокрема прийнятий ЗУ «Про морські порти України», який, у свою чергу, передбачає реформування системи управління морськими портами, визначає правові засади діяльності портових операторів.

Одним з пріоритетів, який передбачає вищевикладена Стратегія, є розроблення, затвердження та виконання галузевої програми розвитку морських портів. Водночас на момент прийняття Транспортної стратегії України на період до 2020 року вже діяла Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року, затверджена Розпорядженням КМУ від 16 липня 2008 р. № 1051-р. Стратегія розвитку морських портів України значно детальніше регламентує пріоритети розвитку портового господарства. Разом з тим аналіз Стратегії розвитку морських портів України до 2015 року та ЗУ «Про морські порти України» дає підстави казати не лише про наявність тотожних положень (тобто реалізації у Законі стратегічних завдань), але й

значних розходжень по деяких питаннях. Зовсім іншою запланована система управління морськими портами, відповідно до положень Стратегії, аніж встановлено у ЗУ «Про морські порти України» (наявність АМПУ та її філій, що, як буде показано у підрозділі 2.1, не реалізує принцип розмежування господарських та адміністративних функцій при здійсненні управління морськими портами). Стратегією розвитку морських портів передбачена на базі морських портів — державних підприємств створення державних адміністрацій морських портів та морських адміністрацій портів. Перша є державним комерційним підприємством, що фактично продовжувала би виконувати функції морського порту — державного підприємства як суб'єкта господарювання (все ж таки з деякими, значно меншими, владними повноваженнями). У свою чергу морська адміністрація портів планувалась як державна некомерційна організація, що виконує відповідно до законодавства функції державного портового нагляду за безпекою судноплавства у морських портах. Вказаний план побудови системи управління морськими портами був спрямований на розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

На теперішній час Розпорядженням КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-р затверджена Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Наведена стратегія, однак, на жаль, має багато недоліків й справедливо критикується О. П. Подцерковним [268].

В якості ще одного акта планування у сфері морських портів можна визначити Морську доктрину України на період до 2035 р., яка була затверджена Постановою КМУ від 7 жовтня 2009 р. № 1307. Морська доктрина, як зазначено у її преамбулі, затверджена «з метою визначення стратегії та основних напрямів подальшого розвитку України як морської держави». Морська доктрина спрямована на планування морської діяльності України, яка визначається як використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі. Як зазначає К. С. Пісьменна при дослідженні Морської доктрини України, «морська діяльність складається з різномірних за економічною сутністю видів господарської діяльності: морської господарської діяльності (використання ресурсів Світового океану), військово-морської діяльності та охорони державного кордону, тобто є комплексною за природою» [141, с. 167]. Окремі положення у Морській доктрині стосуються морських портів. Зокрема, використовується термін «портова діяльність», яка поряд із торговельним мореплавством, суднобудуванням

і судноремонтом входить до складу морегосподарської діяльності. Відповідно до положень Морської доктрини, розвиток портової діяльності є одним з основних напрямів, за якими здійснюватиметься розроблення програмних документів на довгострокову, середньострокову та короткострокову перспективу.

Враховуючи вищевикладене, можна вести мову про наявність триступеневого планування у сфері морських портів: 1) ступінь планування розвитку транспорту, що забезпечується Транспортною стратегією; 2) ступінь планування розвитку морської діяльності, що забезпечується Морською доктриною України; 3) ступінь планування розвитку морських портів, що забезпечується Стратегією морських портів. Вбачається, що четвертий ступінь планування розвитку повинен здійснюватись щодо конкретного морського порту.

Наявність різноманітної кількості планових документів — це добре, оскільки дозволяє зрозуміти проблему з різних рівнів (проблему планування у сфері портової галузі — з рівня транспорту, з рівня морської галузі, безпосередньо — з рівня морських портів), разом з тим наявність лише планів без забезпечення їх впровадження у життя та відсутності відповідальності за їх невиконання зводить цінність останніх до нуля.

Стаття 7 ЗУ «Про морські порти України» присвячена плануванню розвитку морських портів. У цій статті увага в більшій мірі приділена третьому та четвертому ступеням планування.

В якості планового документа третього ступеня планування, відповідно до ч. 1 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України», є Стратегія розвитку морських портів України. Стратегія розвитку морських портів прийматиметься на 25 років та включатиме короткострокові (на п'ять років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 25 років) плани розвитку.

Щодо вимог до Стратегії, то у ч. 1 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України» зазначено, що основою Стратегії розвитку морських портів України на 25 років є плани розвитку морських портів та морських терміналів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями та джерела фінансування реалізації Стратегії, інші основні параметри розвитку. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років повинна базуватися на основних засадах державної політики у сфері транспорту та враховувати плани розвитку інших транспортних галузей України.

За аналізу зазначених положень вбачається певне протиріччя. З одного боку, Стратегія розвитку морських портів повинна базуватися на основних засадах державної політики у сфері транспорту (з цих положень вбачається, що Стратегія розвитку морських портів повинна відповідати плановим документам вищих, більш абс-

трактних ступенів — Транспортній стратегії та Морській доктрині України), а також не суперечити плановим документам інших транспортних галузей (ці планові документи знаходяться на тому ж ступені, що й Стратегія розвитку морських портів). З іншого боку, зазначається, що «основною Стратегії...є плани розвитку морських портів та морських терміналів», тобто планові документи нижчого, четвертого, ступеня планування розвитку портового господарства. У свою чергу, вже у ч. 3 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України» закріплене положення, що план розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту. Тобто вже, навпаки, зазначається, що план розвитку морського порту повинен відповідати Стратегії розвитку морських портів України. Виникає замкнуте коло: основою для Стратегії розвитку морських портів України є плани розвитку морських портів, водночас й плани розвитку окремих морських портів повинні відповідати Стратегії.

Вбачається, що при здійсненні планування планові документи нижчих ступенів повинні відповідати плановим документам вищих ступенів, завдяки чому буде забезпечуватися системність планування. Саме плани розвитку морських портів та морських терміналів повинні базуватися на Стратегії розвитку морських портів, що є загальною для усього портового господарства. Спочатку необхідно розробити Стратегію, яка буде загальною для усіх морських портів, й в подальшому плани розвитку окремих морських портів, що будуть базуватися на Стратегії. У свою чергу, це не означає, що показники роботи морських портів, пропозиції керівників адміністрацій окремих морських портів, а також суб'єктів портового господарства не повинні враховуватись при розробці Стратегії морських портів України. З урахуванням вищевикладеного пропонується виключити речення друге з ч. 1 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України».

Викликають певні зауваження й положення, закріплені у ЗУ «Про морські порти України», щодо четвертого ступеня планування у сфері портового господарства — планування розвитку окремих морських портів.

Плановим документом четвертого ступеня планування у сфері портового господарства, як вже зазначалось, є план розвитку морського порту. У ч. 3 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України» зазначено, що план розвитку морського порту формується з урахуванням планів розвитку, по-перше, морських терміналів, а по-друге, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту.

В даному випадку, по-перше, знову можна побачити підпорядкування вищого ступеня планування нижчому, так як морські термінали фактично формують діяльність морського порту й входять до його складу. По-друге, незрозумілими є положення щодо врахування планів розвитку підприємств, основні продукції та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту. Існує велика кількість таких підприємств, тож плани розвитку яких з них повинні враховуватись? Яким чином повинно здійснюватись врахування цих планів? Більш того, відсутність відповідальності за неврахування планів розвитку певних суб'єктів господарювання при розробленні плану розвитку морського порту робить положення ч. 3 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України», що аналізуються, декларативними. Вбачається, що ч. 3 ст. 7 ЗУ «Про морські порти України» повинна бути доповнена положенням, що порядок розроблення та ухвалення плану розвитку морського порту встановлюється КМУ. У відповідному порядку повинна передбачатись можливість суб'єктів, що здійснюють господарську діяльність, у морському порту надавати свої пропозиції щодо плану розвитку морського порту.

Обсяг роботи не дозволяє зупинитись на усіх напрямках (формах, методах, засобах) державного регулювання господарської діяльності у сфері портової галузі, водночас перспективними виглядають подальші дослідження контролю та нагляду у сфері портового господарства, регулювання цін та тарифів у сфері портового господарства, оподаткування, державної підтримки портової галузі. Деякі аспекти державного регулювання портової галузі будуть розглянуті у наступних підрозділах.

1.4. Іноземний досвід правового регулювання господарських відносин у морських портах

Перехід України та інших пострадянських держав до ринкової економіки вимагає дослідження досвіду іноземних держав щодо вирішення певних правових питань.

У зв'язку з бажанням України та інших європейських держав вступити до ЄС, а також наявністю інтеграційних процесів і кола інших факторів, необхідно вести мову про зближення сучасних систем правового регулювання господарської діяльності. Як справедливо відмічає академік В. К. Мамутов, серед факторів зближення систем правового регулювання господарської діяльності потрібно виокремлювати «необхідність посилення державного регулювання економіки, зумовленого високим рівнем усупільнення виробниц-

тва, ускладненням економічних зв'язків, масовою вимогою забезпечення соціальної орієнтації економіки під впливом соціалістичних ідей. В цих умовах багато спільних завдань у різних країнах вирішується з притягненням «однотипних правових засобів» [96, с. 94], крім того «зближення систем... в чималому ступені пояснюється тим, що мова йде про спеціальне регулювання професійної господарської діяльності, яка об'єктивно потребує певної уніфікації «правил гри». Велику роль відіграє й розвиток порівняльного правознавства, правової інформації, що створюють можливість і спонукають до використання найбільш ефективного в умовах сучасної економіки досвіду її правового забезпечення [9, с. 95].

Тож, вбачається можливим почерпнути й використати позитивний іноземний досвід, а також врахувати негативний й відносно портового господарства, у зв'язку з чим необхідно звернутись до порівняльно-правового методу дослідження.

Значений метод розроблений й продовжує використовуватись у рамках науки порівняльного правознавства [див. наприклад: 186; 203; 98]. Як справедливо відмічає Хайн Кьотц, «цей метод дозволяє виявити, як вирішується та чи інша проблема в іноземних правових системах, й визначити, в якому ступені її вирішення може виявитись корисним і таким, що може бути застосоване в інтересах національного правопорядка» [216, с. 5]. Безумовно, не можна ідеалізувати порівняльно-правовий метод, оскільки вирішення того чи іншого питання може залежати не лише від правового регулювання, а й від багатьох інших факторів, таких як національний менталітет, правова культура, правосвідомість населення, наявність певних традицій і звичаїв. Разом з тим вбачається, що порівняльно-правовий метод є найбільш доцільним при дослідженні іноземного досвіду.

При цьому для цілей цього дослідження пропонується використовувати синхронне зовнішнє мікропорівняння [186, с. 45–47], що буде спрямовано на дослідження норм та інститутів, що регулюють господарську діяльність та господарські відносини у морських портах в іноземних державах.

Враховуючи обмеженість обсягу роботи, вбачається за необхідне зупинитися на таких аспектах: 1) основні джерела правового регулювання портового господарства в іноземних державах; 2) правова побудова системи управління морськими портами в іноземних державах; 3) види та правовий статус суб'єктів господарювання у морських портах; 4) особливості правового регулювання господарських відносин у морських портах в окремих державах.

Що стосується джерел правового регулювання господарських відносин у морських портах, то можна побачити, що у певних

держав на наявні спеціальні закони (РФ, Французька Республіка (далі — Франція), Естонська Республіка (далі — Естонія), Латвійська Республіка (далі — Латвія)), присвячені правовому регулюванню господарських відносин у морських портах: у РФ — це Федеральний Закон «Про морські порти в Російській Федерації та про внесення змін до окремих законодавчих актів Російської Федерації» від 8 лютого 2007 р. № 261-ФЗ (далі за текстом — Закон про морські порти РФ [114]), в Естонії — Акт про порти (1997 р. зі змінами), у Латвії — Закон «Про порти» (1994 р.), у Франції — Кодекс морських портів Франції [231]. Поряд із спеціальними законами, певні відносини регулюються загальними законами у сфері торговельного мореплавства, транспорту тощо: так, у Франції норми, що регулюють відносини у морських портах, містяться також у Транспортному кодексі Франції 2010 р., в якому морським портам присвячена окрема книга, що має відповідну назву — «Морські порти» [232], у РФ — у Кодексі торговельного мореплавства Російської Федерації, у Федеральному законі «Про особливі економічні зони в Російській Федерації» від 22 липня 2005 р. № 116-ФЗ, в Естонії — у Законі про торговельне мореплавство та про безпеку мореплавства [118], у Латвії — у Законі Латвії «Про застосування податків у вільних портах та спеціальних економічних зонах (2002 р.) тощо.

У певних державах портові відносини регулюються загальними нормативно-правовими актами у сфері торговельного мореплавства: у Республіці Болгарія (далі — Болгарія) — Законом «Про морські простори, внутрішні водні шляхи та порти Болгарії» від 11 лютого 2000 р. (далі — Закон про порти Болгарії), у Республіці Казахстан — Законом РК «Про торговельне мореплавство» від 17 січня 2002 р. № 284-ІІ [117], у Грузії — Морським кодексом Грузії від 15 травня 1997 р. № 715-ІІс (далі — МК Грузії) [106], в Туркменістані — Кодексом торговельного мореплавства Туркменістану (далі — КТМ Туркменістану).

Наявні випадки, коли регулювання в окремому морському порту регулюється окремим законом (Литовська Республіка (далі — Литва), Латвія). Так, наприклад, у Литві, яка має один морський порт у м. Клайпеда, правове регулювання господарських відносин у останньому здійснюється Законом Литви «Про Клайпедський державний морський порт» від 16 травня 1996 р. № І-1340 (далі — Закон про Клайпедський порт). У Латвії наявний Закон «Про Вентспільський вільний порт» (1997 р.).

Привертає увагу дослідження побудови системи управління морськими портами, що обумовлена нормами права відповідних нормативно-правових актів зазначених вище держав.

У таких державах, як РФ, Болгарія, Грузія, управління морськими портами як у центрі, так і на місцях здійснюється державними суб'єктами.

Так, у РФ центральне керування портовим господарством й іншими галузями транспорту здійснює федеральний орган виконавчої влади у сфері транспорту, яким на теперішній час є Міністерство транспорту Російської Федерації, що діє на підставі Постанови Уряду Російської Федерації від 30 липня 2004 р. № 395.

Щодо спеціальних органів управління, то з 2002 р. у РФ діє система управління з розподілом адміністративних та господарських функцій управління морськими портами, яка передбачає дві ланки органів: 1) систему адміністрацій морських портів (кожна окрема адміністрація є федеральною державною установою, за якою на праві оперативного управління закріплена частина федерального майна, необхідного для виконання покладених на них функцій «портової влади» [207]); 2) Федеральне державне унітарне підприємство «Росморпорт». На адміністрації морських портів покладені функції із здійснення адміністративно-владних повноважень у морських портах, а усі функції по здійсненню підприємницької діяльності, пов'язаної з управлінням та розвитком об'єктів федерального майна у морських портах, покладається на ФДУП «Росморпорт» [134, с. 10–11], яке є «унітарним підприємством, заснованим на праві господарського відання, що складається з центрального апарату та 16 філій, розташованих на території 17 суб'єктів РФ [133].

У перспективі планується корпоратизація (акціонування) ФДУП «Росморпорт», що може сприяти додатковому залученню інвестицій у портову сферу, наприклад, за рахунок збільшення статутного капіталу, що не можна зробити за існування унітарного підприємства [202].

Певним чином є схожою з відповідною системою у РФ система управління морськими портами у Болгарії.

Загальне керівництво портовою галуззю здійснюється міністром транспорту, який керує та контролює діяльність двох суб'єктів: 1) Виконавчого агентства «Портова адміністрація»; 2) Державного підприємства «Портова інфраструктура».

Виконавче агентство «Портова адміністрація», згідно з ч. 2 ст. 115к Закону про порти Болгарії, виконує регуляторні та контрольні функції держави у сфері портової галузі.

Державне підприємство «Портова інфраструктура», відповідно до ч. 3 ст. 115л Закону про порти Болгарії, безпосередньо та за допомогою своїх філій керує портовою інфраструктурою та іншими довгостроковими активами портів суспільного транспорту з національним значенням. Згідно з ст. 155м вищезазначеного Закону,

до предмета діяльності ДП «Портова інфраструктура» відносяться, зокрема, управління власністю та організація роботи у портах суспільного транспорту з національним значенням; збір та використання портових зборів; будівництво, реконструкція, ремонт та підтримка портів [115].

Таким чином, силами Виконавчого агентства «Портова адміністрація» та Державного підприємства «Портова інфраструктура» забезпечується розподіл адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління портами Болгарії, що вбачається позитивним.

У Республіці Казахстан (далі — РК) система управління морськими портами також передбачає розподіл адміністративних та господарських функцій управління, але у дещо іншому варіанті, аніж у Болгарії та Росії.

Варто зауважити, що РК у майбутньому може стати одною із основних вантажоутворюючих держав на Каспійському морі. Морська портова інфраструктура РК представлена річним портом Атирау, морським портом Актау та його філією у селищі Баутіно, у перспективі будуть розвиватися порти Курик та Сартас [234].

Центральним виконавчим органом РК, що здійснює керівництво у сфері торговельного мореплавства, в т.ч. й портовим господарством, є Міністерство транспорту та комунікацій РК.

У свою чергу, ст. 39 КТМ РК передбачено наявність у морському порту морської адміністрації порту, яку очолює капітан морського порту. Частина 2 ст. 39 КТМ визначає перелік функцій, що виконує морська адміністрація порту. Зазначені функції, подібно до адміністрації морського порту у РФ, є здебільшого адміністративними.

Водночас в морському порту Актау існує й Республіканське державне підприємство «Актауський міжнародний морський торговельний порт», який забезпечує використання комплексу споруд (порту як об'єкта) та надання послуг.

Тобто, як можна побачити, на відміну від РФ та Болгарії, у РК відсутній суб'єкт, який би забезпечував централізоване управління здійсненням господарських функцій у морських портах, що може бути пояснено наявністю лише одного морського порту у РК — Актау. Водночас відсутність централізованого управління здійсненням господарських функцій у морських портах слід вважати позитивним, адже сприяє ініціативності окремих державних підприємств на місцях.

Подібно до РК побудована система управління морськими портами за МК Грузії.

Кожен морський порт має адміністрацію. У свою чергу, адміністрації морських портів підпорядковуються Морській адміністрації Грузії.

Відповідно до ст. 8 МК Грузії Морська адміністрація Грузії є структурним підрозділом Міністерства транспорту Грузії, що є органом управління у портовій галузі.

З аналізу положень МК Грузії можна зробити висновок, що морська адміністрація Грузії та адміністрації окремих морських портів не здійснюють господарську діяльність, а мають переважно адміністративні та організаційно-господарські повноваження (див. ст. ст. 73–75, 77, 78, 87, 89 МК Грузії).

У свою чергу, ч. 3 ст. 71 МК Грузії встановлює, що адміністрація морського порту не має права перешкоджати діяльності підприємств та організацій на території порту, втручатись у їх господарську діяльність, окрім випадків, передбачених правилами порту.

Окремий суб'єкт, який би здійснював господарські функції у морських портах від імені держави, як і в РК, у Грузії не виокремлюється.

В Туркменистані на відміну від РФ, Болгарії, РК та Грузії розподіл адміністративних та господарських функцій у морських портах відсутній.

Морський торговельний порт в Туркменистані є суб'єктом, який, з одного боку, здійснює господарську діяльність (ст. 69 КТМ Туркменистану визначає основні напрями господарської діяльності морського торговельного порту), з іншого боку, має функції по забезпеченню безпеки мореплавства (ст. 68 КТМ).

Водночас у ст. 71 КТМ Туркменистану визначено, що «управління морським портом здійснює Адміністрація морського торговельного порту, яку очолює начальник морського торговельного порту. До складу Адміністрації морського торговельного порту входить капітан морського порту, функції якого містяться у ст. 72 КТМ.

Система управління морськими портами на місцях, яка передбачає як наявність морського порту — суб'єкта, що має певні владні, адміністративні повноваження, так і Адміністрації морського порту, вбачається ускладненою. Доцільніше розподіляти господарські та адміністративні функції у морських портах, надавши право певним суб'єктам — господарювати, іншим — здійснювати управління у морському порту.

У Литві, у Клайпедському морському порту, так само як і в портах Туркменистану, відсутній розподіл адміністративних та господарських функцій.

Відповідно до ст. 10 Закону «Про Клайпедський порт» керівництво портом та управління державним майном у порту здійснює Дирекція порту, яка є державним підприємством, що діє на підставі статуту та законодавчих актів. Відповідно аналіз функцій Дирекції порту (ст. 11 Закону) дозволяє дійти висновку, що вона поєднує в собі як госпо-

дарські функції (які полягають, зокрема, у використанні та управлінні переданим їй на праві довірчого управління державним майном, надання в оренду землі порту, будівництві, використанні та розширенні інфраструктури порту), так і адміністративні функції (зокрема, забезпечення безпечного судноплавства у порту, організація в акваторії порту рятувальних робіт по рятуванню людей та суден; організація та здійснення охорони навколишнього середовища у порту).

В Естонії портова влада на місцях чітко не визначається, що пояснюється тим, що в Естонії існують залежно від форми власності державні, муніципальні та приватні порти. Так, відповідно до параграфу 5 Акта про порти Естонії портова влада — це особа, яка володіє портом та забезпечує організацію діяльності порту в цілому. При цьому крупніший в Естонії порт по обсягу торговельних та пасажирських перевезень — Tallinna Sadam знаходиться у власності держави. Північний порт Paldiski та порт Parnu Sadam контролюються як муніципалітетами міст Палдиски та Пярну, так і приватним капіталом. Такі порти як Kunda Sadam та Miiduranna Sadam, через які проходить значно великий обсяг міжнародного вантажообігу, знаходяться у приватній власності [128].

Подібним чином, й капітан порту в Естонії не є посадовою особою, що призначається державою; обов'язок щодо призначення капітана порту покладається на суб'єкта портової влади, що забезпечує експлуатацію порту (параграф 6 Акта про порти Естонії).

Загальне державне керівництво портовою галуззю у Естонії здійснюється Морською адміністрацією Естонії, яка має повноваження щодо портів будь-якої власності.

Здійснивши розгляд системи управління морськими портами у різних державах, доцільно дослідити правове положення та види суб'єктів господарювання у морських портах іноземних держав.

Що стосується правового регулювання діяльності суб'єктів господарювання у морських портах РФ, то варто зазначити, що у Законі РФ про морські порти РФ виділяється поняття «оператор морського терміналу». Відповідно до п. 8 ст. 4 Закону РФ про морські порти оператор морського терміналу — це транспортна організація, що здійснює експлуатацію морського терміналу, операції із вантажами, в тому числі їх перевалку, обслуговування суден, інших транспортних засобів та (або) обслуговування пасажирів.

У свою чергу, у Законі РФ про морські порти РФ поряд з терміном «оператор морського терміналу» зустрічається термін «інші володільці об'єктів інфраструктури морського порту», зокрема у ст. 15, що стосується забезпечення безпеки у морському порту, у ст. 16, що стосується основних вимог до володільців об'єктів інфраструктури порту.

Послуги у морському порту в Російській Федерації можуть надаватись не лише юридичними особами, а й громадянами — підприємцями (ч. 7 ст. 17 Закону РФ про морські порти РФ).

Заслугує на увагу також виокремлення у Законі РФ про морські порти категорії осіб, що є споживачами портової продукції (послуг, робіт). Так, у п. 11 ст. 4 зазначається, що користувачами послуг, надання яких здійснюється у морському порту, є вантажовідправники, вантажоодержувачі, судновласники, перевізники, пасажирів або інші фізичні та юридичні особи. В Законі наявні положення, що спрямовані на захист користувачів послуг. Так, наприклад, у ч. 2 ст. 16 Закону встановлено, що оператори морських терміналів та інші володільці технологічно взаємопов'язаних об'єктів інфраструктури морського порту зобов'язані укладати між собою угоди, істотними умовами яких є організація та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту, встановлення порядку технічного обслуговування та експлуатації об'єктів інфраструктури морського порту, відповідальність сторін, в тому числі відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з договорів надання.

Серед суб'єктів господарювання в РК необхідно виокремлювати, по-перше, діючий морський порт (суб'єкт) Республіканське державне підприємство «Актауський міжнародний морський торговельний порт». У ч. 1 ст. 35 КТМ РК визначається предмет господарської діяльності порта-суб'єкта. Відповідно до ч. 1 ст. 35 КТМ РК морський порт здійснює завантаження (розвантаження) та обслуговування суден у порядку черговості їх прибуття, транспортно-експедиторські та складські операції з вантажами, перевалку вантажів на морський транспорт і назад, обслуговування пасажирів морських суден, а також перевезення пасажирів, багажу і вантажів на суднах порту та інших видах транспорту.

Окрім суб'єкта господарювання — морського порту, КТМ РК у п. 57 ст. 1 закріплює термін «оператор морського терміналу», яким є «особа, що володіє на праві власності або інших законних підставах терміналом у морському порту». У свою чергу, відповідно до п. 56 ст. 1 КТМ РК морський термінал — це спеціалізована ділянка у морському порту, що включає сукупність технічних засобів, інженерних споруд, підйомно-транспортного та іншого устаткування, що забезпечують умови для завантаження (розвантаження) вантажів, їх зберігання, обробки транспортних засобів, суміжних з морським видом транспорту, а також посадки, висадки й іншого обслуговування пасажирів. З наведених положень вбачається, що оператором морського терміналу у РК може бути як юридична, так і фізична особа.

Щодо кола господарської діяльності, яку може здійснювати оператор морського терміналу у РК, то воно є вузьким, аніж господарська діяльність, що може здійснювати порт-суб'єкт. Відповідно до ч. 2 ст. 35 КТМ РК оператор морського терміналу може здійснювати завантажувально-розвантажувальні роботи та інші технічні операції.

На території морського порту в Грузії можуть здійснювати господарську діяльність будь-які підприємства та організації, в т.ч. й іноземні. Окрім підприємств та організацій, на території порту, відповідно до ст. 73 МК Грузії, можуть здійснювати діяльність також фізичні особи.

У ст. 77 МК Грузії йдеться мова про відповідальність оператора порту, однак зміст поняття «оператор порту» в МК Грузії не визначено, що слід вважати недоліком правового регулювання.

У ч. 2 ст. 77 МК Грузії лише встановлено, що оператор порту у межах порту несе відповідальність за вантаж з моменту його отримання до моменту передання отримувачу, іншій вповноваженій особі або перевізнику. Відповідно до ч. 3 ст. 77 МК Грузії оператор несе відповідальність за шкоду, спричинену втратою, затриманням або пошкодженням вантажу. Виходячи з наведених положень, вбачається, що під «оператором порту» законодавець мав на увазі оператора морського терміналу, тобто суб'єкта, який на праві власності або іншому праві володіє та здійснює експлуатацію морського терміналу. У свою чергу, оператори морського терміналу здійснюють операції із вантажами, які «перевалюються» при використанні морського терміналу, і повинні нести відповідальність відповідно до ч. 2 та ч. 3 ст. 77 МК Грузії.

Заслужують на увагу у МК Грузії положення, які визначають засади здійснення певних видів господарської діяльності у морському порту (ст. ст. 78–79 МК Грузії), а саме: 1) агентське обслуговування суден в морському порту; 2) сюрвейерське обслуговування в морському порту; 3) транспортно-експедиторське обслуговування в морському порту. Можна виокремити загальні вимоги МК Грузії до суб'єктів господарювання, що здійснюють вказані вище види господарської діяльності у морському порту: 1) зазначені суб'єкти можуть бути лише юридичними особами (не фізичними особами — підприємцями); 2) юридичні особи повинні бути зареєстровані відповідно до законодавства Грузії (тобто здійснення іноземними юридичними особами, що зареєстровані за законодавством іншої держави, зазначених видів господарської діяльності у морському порту не допускається); 3) вищевказані суб'єкти повинні бути «спеціальними компаніями/підприємствами». Їх спеціальний статус визначений у спеціальних законах, що регулюють окремі види господарської діяльності.

Доволі детально регламентована у ЗУ «Про порти Болгарії» діяльність суб'єктів господарювання у морських портах Болгарії.

На відміну від деяких з проаналізованих країн пострадянського простору, де під портовим оператором розуміється особа, що здійснює експлуатацію порту або морського терміналу, у Болгарії під останнім розуміється будь-яка особа — суб'єкт господарювання, що надає портові послуги.

Так, згідно з ч. 1 ст. 116 Закону про порти Болгарії портовими операторами надаються послуги торговельного характеру у портах суспільного транспорту.

Портові оператори повинні бути зареєстровані у реєстрі портових операторів (ч. 4 ст. 117 Закону, що є однією з обов'язкових передумов надання портових послуг).

Портові оператори у портах суспільного транспорту мають право здійснювати господарську діяльність у морських портах у разі укладення договору: 1) у портах національного значення — договору про надання портових послуг або договору про концесії; 2) у портах регіонального значення — договору з власником порту. За відсутності договору має право здійснювати господарську діяльність власник порту регіонального значення (яким може бути суб'єкт господарювання).

У ст. ст. 117а–117б Закону «Про порти Болгарії» детально регламентується порядок укладення договорів портовими операторами щодо здійснення господарської діяльності у портах суспільного транспорту національного значення.

Кількість портових операторів, які можуть здійснювати господарську діяльність в одному порту суспільного транспорту, визначається об'єктивними можливостями, обмеженнями його простору та обсягу, які повинні бути встановлені експертною комісією, призначеною міністром транспорту.

Договір про надання послуг укладається портовими операторами для надання послуг, якими не потрібно використовувати територію порту та/або портові споруди. У разі необхідності використання портових споруд повинен укладатись договір концесії.

Портові оператори, що матимуть право здійснювати господарську діяльність у портах суспільного транспорту з національним значенням на підставі договору про надання послуг, визначаються шляхом конкурсу. Договір про надання портової послуги укладається портовим оператором на 5-річний строк з ДП «Портова інфраструктура», за згодою сторін цей строк може бути продовжений.

У ст. ст. 117а–117б Закону «Про порти Болгарії» містяться також особливості укладання договорів концесії щодо об'єктів портової галузі; загальні положення містяться у Законі про концесії Болгарії.

Концесія у портах Болгарії може надаватись на: 1) морські термінали порту суспільного транспорту національного значення; 2) портові приймальні споруди для відходів — результатів судноплавства.

На теперішній час ряд морських терміналів у портах Болгарії експлуатується на концесійних засадах. «Держава передала портовий термінал «Леспорт», що входить до складу Варненського порту... у концесію акціонерному товариству «БМ ПОРТ» на строк 30 років...; термінал Балчківського порту передан у концесію акціонерному товариству «Порт Балчків» на строк 25 років...; у концесію переданий паромний термінал у портовому місті Силістра, причому частина цього терміналу буде побудована на кошти концесіонера...; вантажний термінал Бургаського порту переданий у 2011 році в концесію компанії «Болгарській морський флот» на строк 35 років. По останній... концесійній угоді концесіонер зобов'язаний вкласти більше 100 млн євро в об'єкт концесії, причому половину з них у перші сім років реалізації проекту» [25, с. 6]. «У Болгарії також прийнята Програма мінімальних інвестицій для концесіонерів портових терміналів. Вбачається, що в розвиток потужностей портового комплексу порту Ломі буде інвестовано не менш ніж 34,2 млн євро, в термінали порту Русе — мінімум 18,2 млн євро» [136].

Як можна побачити з наведеного, концесійна форма державно-приватного партнерства у морських портах позитивним чином впливає на розвиток портової галузі, сприяє оновленню її основних фондів. Досвід Болгарії міг би використовуватись й у нашій державі щодо розвитку концесійних господарських правовідносин у портовій галузі.

Додатково заслуговують на увагу окремі аспекти правового регулювання господарських відносин у морських портах Естонії, Латвії, Литви, Франції, Швеції, США.

Так, в Естонії можливість перебування порту не лише в державній та комунальній, а й в приватній власності вимагає встановлення певних вимог до майнового комплексу, який може виконувати функції порту та забезпечувати здійснення господарської діяльності. Параграф 11 Акта про порти передбачає видачу свідоцтва порту (port certificate). Свідоцтво порту — це документ, який підтверджує, що порт відповідає стандартам, встановленим законодавством, та є відкритим для безпечного суднового сполучення та функціональної діяльності. Інформація щодо усіх портів, що мають свідоцтво порту, міститься у державному реєстрі портів.

У свою чергу, використання порту для надання портових послуг за відсутності свідоцтва порту забороняється. У параграфі 16-1 встановлена відповідальність за надання портових послуг за відсут-

ності портового сертифіката — до 50 000 естонських крон (приблизно 4200 доларів США) за здійснення правопорушення юридичною особою — суб'єктом господарювання.

Подібно до Закону про порти Естонії, у Законі «Про порти Болгарії» закріплена відповідальність за невиконання обов'язку щодо включення до реєстру, за відсутності якого, до речі, функціонування порту або здійснення діяльності портовим оператором забороняється. Відповідно до ч. 1 ст. 121 зазначеного Закону за порушення вимог щодо реєстрації порту суспільного транспорту або порушення порядку надання портових послуг винна особа підлягає штрафу від 10 000 до 100 000 левів, а у разі якщо правопорушення було скоєне суб'єктом господарювання — юридичною особою або одноособовим торговцем — від 50 000 до 300 000 левів (1 болгарський лев приблизно дорівнює 0,5 євро) [115].

Взагалі, практику закріплення адміністративно-господарських санкцій у «портових» законах слід вважати позитивною, адже це, по-перше, сприяє зручності законодавства, по-друге, підтверджує віднесення «портових законів» до джерел господарського права.

Заслуговує на увагу глава 3 Закону Литви «Про Клайпедський порт», яка присвячена вільному порту.

Як зазначається у літературі, вільний порт — це один з видів вільної економічної зони: територія порту, що не входить до складу митної території держави, включаючи водні басейни, причали та прилеглі ділянки зі складами, майстернями та подібними спорудами. Функціонування вільного порту базується на повній або частковій відсутності митних платежів та податків, пільговому режимі ввезення, вивезення та реекспорту товарів. У таких портах дозволено здійснювати вантажно-розвантажувальні операції, складування, сортування, маркування та зберігання вантажів, займатись виставочною діяльністю, ремонтом суден, здійснювати продаж товарів, надавати банківські та страхові послуги [230].

У науці застосовується також термін «портові особливі економічні зони». «Метою створення портових особливих економічних зон є стимулювання розвитку портового господарства і розвиток портових послуг, конкурентоспроможних по відношенню до закордонних аналогів» [124, с. 112].

Як зазначає Артурас Друнгилас, директор по маркетингу і адміністрації дирекції Клайпедського порту, «велика перевага для залучення клієнтів в ... транспортний коридор «Схід–Захід» через порт Клайпеда — це наявність вільної економічної зони... Тут багато компаній вже заснували підприємства для переробки товарів або їх виготовлення. 16 литовських та іноземних компаній вже користуються перевагами зони і 4 компанії знаходяться у підготовчій

стадії. Компанії вже інвестували більш 230 мільйонів євро. Це добре для порту. Через нас для СЕЗ привозять сировину та вивозять готові товари. Тобто ці клієнти двічі використовують... порт. І СЕЗ розвивається, розширюється, помножується число клієнтів...» [54].

Положення глави 3 Закону «Про Клайпедський морський порт» закріплюють засади функціонування вільного порту.

Відповідно до ст. 13 Закону «Про Клайпедський морський порт» вільний порт засновується в частині території Клайпедського державного морського порту, межі та умови діяльності якої встановлюється урядом Литовської Республіки.

У свою чергу для здійснення господарської діяльності у вільному порту суб'єкту господарювання необхідно: 1) бути користувачем землі порту (тобто укласти з Дирекцією порту договір оренди земельної ділянки); 2) укласти з Дирекцією порту договір про обладнання вільного порту (ст. 14); 3) отримати дозвіл на здійснення господарської діяльності у вільному порту, який видається міністром сполучення (ст. 17);

Відповідно до ч. 3 ст. 17 Закону користувачі землі порту у вільному порту можуть займатись виключно вказаною у дозволі діяльністю [113].

Практика вільних портів успішно існує й в Латвійській Республіці, де функціонують Вентспілський вільний порт, Ризький вільний порт та дві СЕЗ — Ліепайська та Резекненська, які були створені з метою розвитку промисловості, судноплавства, повітряного сполучення та міжнародного товарного обігу. Наявність на території Вентспілського вільного порту пільг при сплаті податків є однією з п'яти основних причин, чому підприємці вирішують інвестувати кошти саме в Вентспілс. Престижний британський журнал *Financial Times* розташував Вентспілський вільний порт на високу п'яту позицію у списку з 700 регіонів миру, в які вигідно інвестувати [199].

Відповідно до Закону «Про Вентспілський вільний порт» управління вільним портом здійснює управління Вентспілського порту, яке є юридичною особою, та на якого як і на суб'єктів господарювання, що здійснюють господарську діяльність у порту, розповсюджуються митні пільги (ст. 5 Закону).

Право на здійснення господарської діяльності у Вентспілському вільному порту з отриманням митних пільг мають юридичні особи — підприємницькі товариства за таких умов: 1) такі товариства повинні бути зареєстровані за законодавством Литовської Республіки; 2) між відповідним товариством та управлінням Вентспілського порту укладений договір про підприємницьку діяльність в режимі вільної митної зони; 3) відповідне товариство отримало дозвіл для

здійснення господарської діяльності в режимі вільної митної зони (ст. 12 Закону).

Для укладення договору про підприємницьку діяльність в режимі вільної митної зони товариство-кандидат повинно відповідати таким вимогам: 1) профіль діяльності та перспективи розвитку підприємницького товариства повинні відповідати програмі розвитку Вентспілського вільного порту; 2) засновники та учасники підприємницького товариства повинні мати добру репутацію, стабільне фінансове становище і досвід у сфері підприємницької діяльності. При поданні до управління Вентспілського порту документів для укладення договору товариство-кандидат повинно, зокрема, додати затверджений аудиторами річний звіт за два роки (ст. 14 Закону).

Привертає увагу також положення п. 5 ст. 3 Закону про Вентспілський порт: «Якщо з вільних митних зон вивозяться товари, вироблені у вільних митних зонах, що знаходяться у Вільному порту, заново або в результаті переробки, і додана вартість таких товарів відповідає 40 процентам або перевищує 40 процентів від загальної вартості товару, то ці товари визнаються товарами латвійського походження». Таким чином, зазначена норма поширює на товари, що виробляються чи переробляються у Вентспілському вільному порту, пільговий митний режим у разі вивезення таких товарів з вільної економічної зони на територію Латвійської Республіки, що сприяє, з одного боку, розвитку Вентспілського порту, а з іншого — наповненню товарами Латвійської Республіки.

В Україні на теперішній час є чинним ЗУ «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту». Разом з тим з 2005 р. вказаний ЗУ де-факто не діє, адже ст. ст. 9–10, що власне й передбачали митні та податкові пільги у СЕЗ «Порто-франко», були виключені.

Позитивний досвід іноземних держав на прикладі Литви та Латвії дозволяє вести мову про необхідність впровадження СЕЗ у морських портах України, у зв'язку з чим можна було використати приклад правового регулювання у зазначених країнах, зокрема, передбачити у Законі «Про морські порти» основні засади встановлення СЕЗ у морських портах України та основи здійснення суб'єктами портового господарства господарської діяльності у таких СЕЗ, встановити певні організаційні та економічні вимоги для кандидатів на здійснення господарської діяльності у СЕЗ.

Запровадження СЕЗ у морських портах повинно регулюватися правовими нормами, що будуть мати чіткий та довготривалий характер, що підтверджується історичним досвідом. Як зазначає Т. Г. Гончарук, досліджуючи режим «порто-франко», що існував на території Одеси у ХІХ столітті, «порто-франко існувало в умовах

практично перманентної боротьби між його прибічниками та супротивниками. Останні спиралися на підтримку впливових урядових кіл Петербурга. В такій ситуації торговці не мали впевненості у тому, що одеський «вільний порт» у будь-який момент не буде скасовано, відтак і не могли вести свої операції, розраховуючи на довготривалу перспективу» [27, с. 24].

У Швеції майже всі порти належать муніципалітетам, у зв'язку з чим у державі прийнято лише кілька законодавчих актів, що регулюють відносини у портах. Найважливіший з них — Закон про портові тарифи — встановлює правило, відповідно до якого всі гроші, отримані внаслідок портової діяльності, повинні залишатись у порту та використовуватись для реконструкції старого обладнання, нового будівництва та покриття збитків. В основі цього правила лежить концепція, відповідно до якої порти повинні слугувати торгівлі, а не заробляти гроші для муніципалітета.

Муніципалітет керує портом через Портову раду, члени якої, директора ради представляють різні політичні партії [156].

У Франції нараховується близько 70 морських портів, які експлуатуються державними або муніципальними суб'єктами. Приватні морські порти у Франції, що пов'язано з особливостями законодавства, відсутні.

Морські порти у Франції, відповідно до ст. L5311-1 Транспортного кодексу Франції, розподіляються на: 1) великі морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави (Grand port maritime); 2) автономні морські порти, що знаходяться під юрисдикцією держави (Port maritime autonome); 3) морські порти, що знаходяться під юрисдикцією місцевих органів влади та їх об'єднань; 4) порт «Порт-Крос», що входить до складу національного парку Порт-Крос.

Великий морський порт може бути створений у разі його особливої важливості для економічного розвитку та планування держави (L5312-1). Статус великих морських портів у Франції мають порти Марсель, Гавр, Дюнкерк, Нант-Сен-Назер, Руан, Бордо, Ла-Рошель, а також порти, що знаходяться у французьких заморських територіях — порти Гваделупа, Гайана, Мартиніка та Реюньон.

Великий морський порт є державною установою (établissement public) Франції (суб'єктом), що здійснює експлуатацію відповідного порту (об'єкта).

Головним органом управління великого морського порту у Франції є його Наглядова рада (Conseil de surveillance). Іншими органами, що здійснюють управління великим морським портом, також є Рада директорів (Directoire), Рада по розвитку (Conseil de développement) та Рада міжпортової координації (Conseil de coordination interportuaire).

Відповідно до ст. L5312-2 Транспортного кодексу Франції великий морський порт спрямовує свою діяльність на досягнення цілей довготривалого розгляду шляхом виконання, зокрема, таких завдань: 1) забезпечення доступу інших осіб у морський порт; 2) забезпечення охорони та безпеки морського порту; 3) збереження природного надбання та території, що належать порту; 4) будівництво та обслуговування портової інфраструктури, в т.ч. залізничних шляхів та терміналів; 5) виконання дій, що сприяють загальному розвитку порту.

Статті R105-1–105-5 Кодексу морських портів Франції передбачають можливість надання терміналів великого морського порту в користування портовим операторам на підставі договору. Договори можуть містити положення щодо експлуатації терміналу, окремих об'єктів, що входять до складу терміналу, використання причалу (причалів) відповідного терміналу, цілей, яких повинен досягнути портовий оператор у зв'язку з використанням терміналу, санкцій за невиконання зазначених у договорі цілей, в т.ч. можливість дострокового розірвання договору, положення щодо контролю за портовим оператором щодо виконання ним обумовлених у договорі цілей.

До вступу в силу Транспортного кодексу Франції 2010 р. великих морських портів у Франції не існувало, й морські порти, що знаходились у державній власності, мали назву автономні морські порти. Правовий статус великих портів зумовив виникнення приватизаційних процесів та розвитку конкуренції у таких портах [233], разом з тим у Франції залишились й автономні морські порти, до яких відносяться, зокрема, порти французьких заморських територій — порт Папеете та порт Нової Каледонії.

Автономні морські порти є юридичними особами, що знаходяться у державній публічній власності. Автономний статус порту обумовлює його фінансову самостійність. Разом з тим, незважаючи на фінансову самостійність, держава сплачує 80 % певних витрат таких портів. Ці витрати стосуються, наприклад, поглиблення дна в акваторії порту, розширення ділянок підходу до порту та зовнішніх гаваней, обладнання берегових захисних укріплень [76, с. 697].

Передбачено законодавством Франції й існування муніципальних портів, що мають назву «морські порти, що знаходяться під юрисдикцією місцевих органів влади та їх об'єднань».

У Сполучених Штатах Америки немає національного управління усіма портами. Портова влада може реалізовуватись на одному з трьох рівнів: на рівні федерального керівництва, на рівні штатів та на місцевому рівні. На теперішній час у Сполучених Штатах державна влада в портах, як правило, представлена штатами або

місцевим органом влади. Ані Конгрес, ані жодне федеральне агентство не вправі призначати або звільнювати керівників порту або їх співробітників, а також виправляти, змінювати або анулювати устави портів.

У США є приватні порти, де немає державних органів управління. Зазначені порти надають послуги по завантаженню/развантаженню вантажів подібно державним морським портам або є структурними підрозділами крупного приватного промислового підприємства, такого як залізнична або електрична компанія [198].

Перспективним виглядає також у рамках окремої праці здійснення комплексного дослідження правового регулювання портового господарства актами органів та інститутів ЄС, адже Україна підписала Угоду про асоціацію з ЄС, а також має намір вступити в ЄС. У свою чергу у розділі V Програми адаптації законодавства України до законодавства ЄС серед пріоритетних сфер, у яких здійснюється адаптація законодавства України на першому етапі виконання Програми, визначено, зокрема, транспорт. При цьому однією із необхідних дій, яку необхідно провести, є «порівняльно-правове дослідження відповідності законодавства України *acquis* ЄС у пріоритетних сферах» [159].

ЕЛЕМЕНТИ ГОСПОДАРСЬКИХ ПРАВОВІДНОСИН У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

2.1. Суб'єкти господарських правовідносин у морських портах

Правовий статус суб'єктів господарського права вивчався багатьма дослідниками, серед яких можна виокремити В. К. Мамутова (монографія «Предприятие и вышестоящий хозяйственный орган») [95], М. І. Коняева (монографія «Субъекты хозяйственного права», 1972) [78], В. С. Щербину (монографія «Суб'єкти господарського права», 2008) [227].

Однак на теперішній час не можна вести мову про наявність комплексних досліджень суб'єктів господарських правовідносин у морських портах.

Вбачається, що дослідження окремих суб'єктів господарських правовідносин потрібно почати, по-перше, з визначення критеріїв віднесення тих чи інших суб'єктів до суб'єктів господарського права, а по-друге, з класифікації суб'єктів господарських правовідносин у морських портах.

Як зазначає В. С. Щербина, «основною, визначальною ознакою, що характеризує правовий статус суб'єкта господарського права, є його господарська компетенція (господарська правосуб'єктність) [227, с. 7]. Вбачається, що наявність господарської компетенції можна покласти й в основу визначення того чи є той чи інший суб'єкт господарського права.

У свою чергу, визначення змісту поняття «господарська компетенція» заслуговує на окрему увагу. Поняття «господарська компетенція» традиційно використовується у науці господарського права. Як зазначає В. В. Лаптев, розробка зазначеного поняття пов'язана з протиставленням загальноцивілістичному поняттю «правоздатність», під якою розуміється абстрактна здатність мати права та обов'язки, а права та обов'язки, на думку багатьох цивілістів, можуть існувати лише за наявності правовідносин. Таким чином, відповідно до цієї точки зору, суб'єктивне право та юридичний обов'язок виникають лише в результаті реалізації правоздатності при вступі в правові відносини; за відсутності правовідносин суб'єктивні пра-

ва та юридичні обов'язки існувати не можуть. Разом з тим саме для суб'єктів господарського права характерна наявність прав та обов'язків за відсутності правовідносин (право затверджувати план, структуру господарської організації, положення про структурні підрозділи тощо) [201, с. 66–85]. Синтез поглядів вчених-господарників та представників цивілістичної науки дозволяє визнати існування не лише господарської правоздатності як потенційної здатності учасника господарського права набувати господарські права і обов'язки, але і господарської компетенції як сукупності прав та обов'язків, якими учасник господарських відносин наділений у конкретний момент (проміжок) часу. Тож не можна погодитися з Г. О. Ульяною, яка пропонує застосувати поняття «господарська компетенція» лише до визначення повноважень державних органів у сфері господарювання, а до суб'єктів господарювання використовувати поняття «господарська правоздатність» [209, с. 505]. Таким чином, характеризуючи права та обов'язки конкретного суб'єкта господарських відносин, доцільно вести мову про господарську компетенцію такого суб'єкта [41]. У свою чергу, наявність прав та обов'язків у сфері господарювання (тобто господарської компетенції) свідчить про можливість визнання того чи іншого суб'єкта суб'єктом господарського права.

Щодо класифікації суб'єктів господарського права, то після вступу у силу ГК такою, що використовується при здійсненні багатьох досліджень, є класифікація, надана у ст. 2 ГК України.

Відповідно до ст. 2 ГК учасниками відносин у сфері господарювання є: 1) суб'єкти господарювання; 2) споживачі; 3) органи державної влади та органи місцевого самоврядування, наділені господарською компетенцією; 4) громадяни, громадські та інші організації, які виступають засновниками суб'єктів господарювання чи здійснюють щодо них організаційно-господарські повноваження на основі відносин власності.

Органи державної влади та місцевого самоврядування приймають участь також і в адміністративних правовідносинах, проблема розмежування яких з господарськими правовідносинами не вирішена й по теперішній час. У ч. 1 ст. 4 ГК зазначається, що не є предметом регулювання цього Кодексу, зокрема, адміністративні та інші відносини управління за участі суб'єктів господарювання, в яких орган державної влади або місцевого самоврядування не є суб'єктом, наділеним господарською компетенцією, і безпосередньо не здійснює організаційно-господарських повноважень щодо суб'єкта господарювання.

Комплексне дослідження щодо правового становища суб'єктів організаційно-господарських повноважень здійснено І. М. Кравець

[81], яка визначає організаційно-господарські повноваження як «скупність прав та обов'язків державних органів, органів місцевого самоврядування та інших суб'єктів з приводу заснування та/або впорядкування господарської діяльності суб'єктів господарювання з метою її ефективного здійснення [82, с. 159]. На жаль, навряд чи можна завжди вести мову про спрямованість організаційно-господарських повноважень органів державної влади на ефективне здійснення господарської діяльності суб'єктів господарювання, оскільки, як показує практика, часто ці повноваження закріплюються без достатнього наукового обґрунтування з метою здійснення тиску на бізнес.

І. М. Кравець також класифікує організаційно-господарські повноваження органів державної влади залежно від фактичної підстави їх виникнення на дві групи. Перша група організаційно-господарських повноважень виникає на основі наділення зазначених органів такими повноваженнями державою — власником державного майна. Друга група організаційно-господарських повноважень органів державної влади виникає на основі наділення ними державою — щодо здійснення організації господарської діяльності суб'єктів господарювання усіх форм власності [80, с. 202]. Вчена також пропонує відмежовувати організаційно-господарські повноважень органів державної влади та місцевого самоврядування від владних повноважень зазначених суб'єктів, зазначаючи, зокрема, що при реалізації організаційно-господарських повноважень відсутній владний вплив на суб'єктів господарювання, а також що організаційно-господарські відносини нерозривно пов'язані з майновими відносинами (у той час як адміністративно-правовим відносинам не властива така ознака) [81, с. 6]. Однак за зазначеними критеріями розмежування організаційно-господарських повноважень від владних повноважень й, відповідно, організаційно-господарських правовідносин від адміністративних правовідносин навряд чи можливо. По-перше, не можна погодитись, що організаційно-господарські відносини нерозривно пов'язані з майновими відносинами, оскільки до організаційно-господарських правовідносини входять, зокрема, відносини щодо державної реєстрації суб'єктів господарювання, ліцензування їхньої діяльності, контролю за дотриманням такими суб'єктами правил у сфері господарювання [21, с. 28]. По-друге, при реалізації відповідних організаційно-господарських правовідносин, зокрема щодо ліцензування господарської діяльності, контролю у сфері господарювання, саме від владного волевиявлення органів державної влади або місцевого самоврядування залежатиме результат цих правовідносин (чи буде видана ліцензія, чи будуть виявлені правопорушення при здійсненні контролю та суб'єкт господарювання притягнутий до відповідальності).

Розвиваючи власну думку, надану у цій роботі, щодо широкого розуміння організаційно-господарських правовідносин, вбачається, що будь-які повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування, які стосуються суб'єктів господарювання, слід вважати організаційно-господарськими, оскільки реалізація цих повноважень може вплинути на організацію господарської діяльності суб'єктів господарювання.

Враховуючи вищевикладене, вбачається, що серед суб'єктів господарських правовідносин у морських портах необхідно виокремлювати такі групи суб'єктів (за критерієм функцій, що здійснюють ці суб'єкти у морських портах):

- 1) суб'єкти портової влади — суб'єкти, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями, забезпечують експлуатацію морських портів та здійснюють управління морськими портами, та їх посадові особи;
- 2) суб'єкти портового господарства, які є суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;
- 3) суб'єкти господарювання — споживачі портових послуг/робіт;
- 4) органи державної влади та місцевого самоврядування, що здійснюють організаційно-господарські повноваження у морському порту.

Доцільно більш детально дослідити правовий статус суб'єктів портового господарства відповідно до наданої класифікації.

В першу чергу необхідно зупинитись на суб'єктах портової влади та їх посадових особах. Не винятково, що їх необхідно називати саме суб'єктами, а не органами, оскільки здійснювати функції портової влади можуть не лише органи державної влади та місцевого самоврядування, а й суб'єкти господарювання, яким законом або іншим підзаконним актом делеговані відповідні владні повноваження або які здійснюють експлуатацію приватного морського порту (що було розглянуто й при дослідженні іноземного досвіду у підрозділі 1.4 роботи).

Характерними особливостями суб'єктів портової влади є, по-перше, мета їх діяльності, що полягає в забезпеченні експлуатації морського порту та управлінні господарською діяльністю у морському порту, по-друге, поширення владних повноважень зазначених суб'єктів виключно на морські порти.

До суб'єктів портової влади у морських портах України за ЗУ «Про морські порти України» необхідно відносити такі суб'єкти:

- 1) Адміністрацію морських портів України;
- 2) капітана морського порту;
- 3) Раду морського порту, адже зазначені суб'єкти безпосередньо забезпечують функціонування морських портів та управління господарською діяльністю у морських портах України, наділені владними, організаційно-господарськими повноваженнями

у морських портах України. Наприклад, у п. 1 ч. 1 ст. 4 ЗУ «Про морські порти України» йдеться мова про капітана морського порту та Адміністрацію морських портів України як про таких, що забезпечують функціонування морського порту.

Розглянемо детальніше кожного з зазначених суб'єктів, розпочавши з дослідження правового статусу Адміністрації морських портів України (далі — АМПУ).

Аналіз визначення АМПУ, що міститься у п. 1 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», дозволяє виокремити такі ознаки цього суб'єкта:

1. АМПУ є державним підприємством, тобто суб'єктом господарювання.

2. Основними цілями створення та діяльності АМПУ є, по-перше, забезпечення функціонування морських портів, а по-друге, створення та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності.

3. АМПУ забезпечує виконання власних функцій безпосередньо і через свої філії, які створюються у кожному морському порту й іменуються адміністраціями морських портів.

Видається, що побудова системи управління морськими портами, що запропонована законодавцем шляхом створення АМПУ та її філій на місцях, містить дві проблеми: 1) надмірну централізацію, оскільки, передбачає наявність єдиного центру, який буде направляти діяльність своїх структурних підрозділів — філій; 2) відсутність розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

Розглянемо детальніше кожен з зазначених проблем.

Що стосується надмірної централізації, то, як справедливо зазначає О. П. Подцерковний, «надмірна централізація не сприяє гнучкості господарської системи, призводить до безініціативності, безвідповідальності, нестійкості господарських структур, що вже було доведено гірким досвідом Радянського Союзу. Місцеві проблеми доцільніше вирішувати на місцях, координуючи їх з центру, а не визначаючи їх діяльність центральною владою шляхом оперативного втручання» [146, с. 283]. У свою чергу, недосконало законодавчо визначена процедура надання відповідних повноважень філіям та їх посадовим особам, відсутність гнучкості системи управління, побудованої за принципом «юридична особа(центр)» ⇒ «філії», а також інші проблеми, що будуть розглянуті далі, можуть негативно відобразитись на функціонуванні системи управління морськими портами.

Так, згідно з ч. 3 ст. 95 ЦК філії не є юридичними особами [218]. Не мають філії та інші відокремлені підрозділи господарських ор-

ганізацій й правового статусу суб'єктів господарювання, хоча на момент набуття чинності ГК вони передбачалися у ч. 2 ст. 55 ГК, що містить перелік суб'єктів господарювання. ЗУ від 4 лютого 2005 р. № 2424, який вніс відповідні зміни до положень ГК та інших актів законодавства, додав невизначеностей щодо правового статусу відокремлених підрозділів господарських організацій та ускладнив правове регулювання майново-господарських і організаційно-господарських відносин, а також відносин між споживачами-громадянами та суб'єктами господарювання, за що справедливо критикується науковцями [228; 90; 5].

Окрім проблем, пов'язаних із правовим статусом філії, наявні й проблеми, що стосуються подальшої можливості реорганізації системи управління морськими портами. За наявності відносин «юридична особа (центр)» ⇒ «філії» реорганізацію відповідної системи управління з юридичної точки зору буде здійснити складніше, ніж у випадку, якщо б АМПУ та адміністрації окремих морських портів були самостійними юридичними особами. Це пояснюється тим, що у разі ліквідації АМПУ (юридичної особи) припинять своє існування й її філії; їх не можна підпорядкувати іншому центральному органу шляхом внесення змін до ЗУ «Про морські порти України» (для можливості підпорядкування філії іншому суб'єкту необхідне змінювати усе законодавство (в т.ч. й податкове), що стосується правового статусу філії). За наявності системи управління «юридична особа (центр)» ⇒ «філії» у разі необхідності створення «нового центру» (замість АМПУ) до ліквідації АМПУ необхідно буде передати «новому центру» права на майно АМПУ, до якого буде включатись й майно, що знаходиться на балансі філій АМПУ. Реорганізацію системи управління морськими портами можна було б здійснити простішим шляхом, у разі якщо б адміністрації морських портів виступали в якості самостійних юридичних осіб, шляхом внесення відповідних змін до нормативно-правових актів, що регулюють відносини у морських портах.

Таблиця 1

Порівняльна таблиця процесу реформування системи управління морськими портами

Система «юридична особа (центр)» ⇒ «філії»	Система «юридична особа (центр)» ⇒ «юридичні особи»
<ol style="list-style-type: none"> 1. Ідея про реформування. 2. Вирішення питання з передачею майна філій АМПУ «новому центру». 3. Внесення змін до нормативно-правових актів. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ідея про реформування. 2. Внесення змін до нормативно-правових актів.

Для більш чіткого розуміння позиції автора необхідно навести приклад. Указом від 24 грудня 2012 р. № 726/2012 Президент України постановив утворити Міністерство доходів і зборів України, реорганізувавши Державну митну службу України та Державну податкову службу України. Реорганізація «старих центрів» (Державної податкової служби України та Державної митної служби України) у «новий центр» (Міністерство доходів і зборів) не припинила існування юридичних осіб, що на місцях забезпечують діяльність старих центрів, й їх реформування здійснювалось поступово та зважено шляхом реорганізації окремих юридичних осіб (місцевих органів державної податкової служби та державної митної служби).

Таким чином, система управління, побудована за принципом «юридична особа» (центр) ⇒ «філії», несе в собі проблеми подальшої реорганізації системи управління морськими портами.

Ускладненим виглядає й порядок надання повноважень юридичною особою філії та її посадовим особам.

Відповідно до ч. 4 ст. 95 ЦК керівники філій призначаються юридичною особою і діють на підставі виданої нею довіреності.

Водночас для вирішення поточних завдань у діяльності філії може бути необхідним надати певні повноваження третій особі, наприклад, юристу філії, який буде представляти її інтереси у суді або інших органах (а фактично — інтереси юридичної особи). При цьому, як справедливо відмічає О. Молотніков, «довіреності, що видаються в процесі передоручення, не можуть бути засвідчені печаткою або штампом відокремленого підрозділу, оскільки він не є юридичною особою» [105]. Відповідно ж до ч. 2 ст. 244 ЦК, представництво за довіреністю може ґрунтуватися на акті органу юридичної особи, а філія не є органом юридичної особи. Більш того, довіреності, які видаються в процесі передоручення, відповідно до ч. 2 та ч. 3 ст. 245 ЦК України повинні бути засвідчені нотаріально. Правове регулювання відносин представництва за Цивільним кодексом України є логічним, однак не сприяє оперативності вирішення виникаючих проблем у діяльності адміністрацій окремих морських портів, що потребує правових змін саме системи управління морськими портами, а не ЦК.

Існує й інша проблема, пов'язана з можливістю відкликання довіреності керівником юридичної особи, виданої керівнику без повідомлення про це третіх осіб. Так, І. Щербак зазначає, що довіреність, видана керівнику структурного підрозділу юридичної особи, «без державної реєстрації посвідчених нею повноважень ... несе в собі мало гарантій для третіх осіб, адже будь-якого часу може бути відкликана, про що може бути невідомо контрагентам філії. Такі зловживання досить болісні та досить поширені на практиці»

[224, с. 15]. При цьому, на думку І. Шербак, відсутність в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб — підприємців (надалі за текстом — ЄДР) відомостей про повноваження керівника філії, передбачені довіреністю, є невирішеною проблемою [224, с. 15]. Однак вбачається, що наявність або відсутність тих чи інших повноважень в ЄДР де-юре і де-факто не має тут вирішального значення, оскільки повноваження керівника філії юридичної особи визначаються у довіреності, яка йому видана, й положення ЦК, що регулюють відносини представництва, не передбачають реєстрації у ЄДР довіреностей, виданих від імені юридичної особи. Крім того, довіреність від імені юридичної особи може бути видана не лише керівнику філії, а й будь-якій іншій особі — тож було б нелогічно вимагати кожен таку довіреність реєструвати у ЄДР.

Повертаючись до проблеми, пов'язаної зі скасуванням довіреності, необхідно відзначити, що ця проблема полягає у можливості скасування нотаріально не посвідченої довіреності, виданої від імені юридичної особи на ім'я керівника філії датою, що мала місце до вчинення певних дій за виданою довіреністю.

Це добре видно на наступному прикладі. Керівник філії юридичної особи, що діє на підставі довіреності, укладає певний договір із третьою особою. Можливою є ситуація, коли до проведення фактичних дій на виконання договору останній стає непривабливим для юридичної особи. В даному випадку для визнання договору недійсним, керуючись ч. 1 ст. 249 ЦК, довіритель може скласти датою, що мала місце до укладення договору, лист (або інший документ) про скасування виданої довіреності. За таких обставин, посилаючись на документ, що підтверджує скасування довіреності, недобросовісна юридична особа може звернутися до суду із позовом про визнання правочину недійсним, керуючись, зокрема, ч. 1 ст. 241 ЦК. У свою чергу, якщо довіреність засвідчена нотаріально, то, відповідно до п. 7 глави 4 Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, що затверджений наказом Міністерства юстиції України від 22 лютого 2012 р. № 296/5, посвідчені нотаріусами довіреності, а також передоручення за ними, припинення їх дії підлягають обов'язковій реєстрації в Єдиному реєстрі довіреностей [165]. Отже, необхідність реєстрації скасування довіреності в Єдиному реєстрі довіреностей робить неможливим її скасування більш ранньою датою, що мало місце до вчинення певної дії за довіреністю.

Дискусійною вбачається також думка І. Шербак про «недоцільність додаткового підтвердження повноважень керівника відокремленого підрозділу шляхом надання йому довіреності, оскільки при створенні відокремленого підрозділу підприємство визначає межі його компетенції у положенні про відокремлений підрозділ»

[224, с. 11]. Слід погодитись з В. Кратом, який, здійснюючи співвідношення довіреності керівника філії та положення про відокремлений підрозділ, справедливо зазначає, що поміж фізичною особою (керівником філії) та юридичною особою «існують правовідносини представництва. Це обумовлене потребою участі у цивільному обігу особи — керівника філії (представництва). Довіреність керівника відокремленого підрозділу адресується третім особам», й далі: «положення про відокремлений підрозділ є локальним актом юридичної особи, який спрямований, у першу чергу, на регулювання внутрішніх відносин юридичної особи, зокрема, поміж керівником філії (представництва) та його підлеглими» [84, с. 37]. При цьому навіть якщо розвивати пропозицію І. Щербак, то вона потребує доповнення, яке полягає у необхідності закріпити у ЗУ «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб — підприємців» обов'язковості надавати державному реєстратору положення про структурний підрозділ юридичної особи, яке б слугувало доказом волевиявлення юридичної особи відносно надання тих чи інших повноважень керівнику структурного підрозділу. Крім того, скасування довіреності для керівника структурного підрозділу юридичної особи викликає необхідність вирішення питання про можливість керівника філії видавати довіреності третім особам (оскільки про передоручення при відсутності довіреності не може бути й мови).

У ЗУ «Про морські порти України» законодавець спробував вирішити зазначені вище проблеми щодо надання повноважень керівнику конкретної адміністрації морських портів, яка буде виступати в якості філії АМПУ. Так, у ч. 3 ст. 15 ЗУ «Про морські порти України» зазначено, що керівник адміністрації морського порту, по-перше, призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, а по-друге, діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади (на теперішній час — Мінінфраструктури). Тобто фактично зазначені положення нівелюють положення ЦК щодо надання повноважень керівнику філії та встановлюють, що керівник адміністрації морського порту взагалі призначається не АМПУ (юридичною особою — «центром»), а органом виконавчої влади. Вбачається, що такий порядок надання повноважень усуває необхідність видачі довіреності керівнику адміністрації морського порту й відповідно вирішує проблему можливості скасування довіреності, виданої від імені юридичної особи (АМПУ) датою, що мала місце до вчинення певної дії за довіреністю, однак створює інші проблеми та дискусійні моменти.

Так, наприклад, виникає питання: чи може голова АМПУ видати керівнику адміністрації морського порту довіреність, щоб додати йому повноважень (інших, ніж передбачені положенням) за необхідності. Вбачається, що відповідь на це питання повинна бути позитивною. Це може бути здійснено для забезпечення можливості вирішення оперативних питань на місцях, але за умови, що відповідні повноваження на видання довіреностей головою АМПУ будуть закріплені у статуті АМПУ.

Інша проблема може бути виявлена у тому, що призначення та визначення повноважень керівника адміністрації морського порту центральним органом виконавчої влади фактично робить керівника порту підпорядкованим двом суб'єктам — з одного боку, центральному органу виконавчої влади, з іншого — Адміністрації морських портів України. Це може викликати певні конфлікти між двома останніми суб'єктами й не сприяти вирішенню проблем, що виникають у портовій галузі.

Крім того, треба зазначати, що діяльність керівника морського порту на підставі положення, за відсутності довіреності, не буде дозволяти йому видавати довіреності від імені адміністрації морського порту, оскільки остання не є юридичною особою (про необхідність вирішення цього питання вже зазначалось вище).

Також можна передбачити, що система «юридична особа (центр)» ⇒ «філії» фактично позбавляє філії будь-якої ініціативності, оскільки останні фактично не мають жодних прав на результати своєї господарської діяльності. Дійсно, відповідно до ч. 3 ст. 95 ЦК філії наділяються майном юридичної особи, що їх створила, однак це майно може бути будь-якого часу вилучено юридичною особою. Тим паче що зазначеним вище Законом від 4 лютого 2005 р. № 2424-IV положення ст. 138 ГК України про право оперативного використання майна структурними підрозділами господарських організацій було виключено, й, незважаючи на логічні висновки вчених [225], цей правовий режим досі залишається невизначеним. О. П. Загнітко справедливо зазначає необхідність законодавчого закріплення як норм-дефініцій правового режиму майна підрозділів, так і положень про порядок наділення та обліку майна, захисту майнових прав у відносинах із третіми особами тощо [28, с. 225].

Враховуючи вищевикладене, уявляється, що організація системи управління морськими портами, що визначена ЗУ «Про морські порти України» та передбачає наявність «центру» — АМПУ та її філій на місцях, є занадто ускладненою, такою, що може завадити вирішувати поставлені завдання оперативно, сприяє безініціативності в управлінні морськими портами на місцях.

Іншою проблемою побудови системи управління морськими портами за ЗУ «Про морські порти України», як буде показано далі, є фактична відсутність розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

Разом з тим треба спочатку з'ясувати, в чому безпосередньо полягають адміністративні та господарські функції у морському порту та з якою метою необхідно їх розмежовувати.

Так, вчений-економіст С. В. Крижановський зазначає, що «функції підприємств і організацій портової діяльності, для цілей розробки оптимальної системи управління ними, слід класифікувати таким чином: 1) адміністративні (державні) — державний контроль за мореплаванням у портових водах, контроль за дотриманням митного, прикордонного, санітарного та інших режимів у портовій зоні, контроль за використанням державного майна, дотриманням діючих законів і нормативно-правових актів України та міжнародних правил і угод; 2) комерційні (господарські) — виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, обслуговування транспортних засобів, комерційне зберігання вантажів, інформаційні та логістичні послуги, роботи та операції портофлоту тощо» [86, с. 7].

У свою чергу, у правовій літературі зазначається, що «головною причиною антиконкурентних дій є об'єднання в особі одного органу функцій державного управління та господарської діяльності. За таких умов природним є бажання цих органів створити своїм підрозділам привілейовані умови в порівнянні з іншими підприємствами, які займаються аналогічною діяльністю» [28, с. 299]. Дійсно, як можна побачити на прикладі державних портів-підприємств, доволі частими є зловживання з боку останніх своїм положенням, нав'язування останніми умов договорів, зобов'язування вступати у певні договірні правовідносини (наприклад, щодо буксирування суден) саме з портом-підприємством, а не іншими суб'єктами.

У зв'язку з цим при розробці та ухваленні ЗУ «Про морські порти України» активно декларувалось, що останній забезпечує розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами. Так у п. 4 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» закріплений принцип розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавання та нагляду (контролю) за безпекою мореплавання і господарської (комерційної) діяльності. Разом з тим зазначений принцип розкриває проблему розмежування дещо звужено: за його змістом із господарськими підлягають розмежуванню не усі адміністративні функції, а лише функції щодо забезпечення безпеки мореплавання та нагляду (контролю) за безпекою мореплавання.

Запровадження розмежування господарських та адміністративних функцій при здійсненні управління морськими портами є важливим і давно вже пропонувалось у наукових колах та серед практиків, оскільки знаходження у руках морських портів (державних підприємств) одночасно господарських та адміністративних повноважень погіршувало конкуренцію у морських портах, не сприяло рівності усіх суб'єктів господарювання на ринку портових послуг.

Вбачається, що господарські функції певного суб'єкта полягають власне у здійсненні господарської діяльності цим суб'єктом, тоді як адміністративні (або управлінські) функції передбачають здійснення владного впливу певним суб'єктом на інших суб'єктів. Реалізація господарських функцій передбачає здійснення господарської діяльності та вступ у горизонтальні господарські правовідносини щодо її здійснення або у вертикальні правовідносини (здебільшого як підвладний суб'єкт, на якого здійснюється вплив), тоді як реалізація адміністративних (управлінських) функцій передбачає вступ суб'єкта, що їх здійснює, в адміністративні або організаційно-господарські правовідносини, в яких зазначений суб'єкт займає владне становище, тоді як інші виступають в якості підпорядкованих суб'єктів.

Господарські функції можуть здійснювати лише суб'єкти господарювання у разі їх легалізації в установленому законом порядку; органи державної влади та місцевого самоврядування, відповідно до ч. 1 ст. 8 ГК, не є суб'єктами господарювання, отже не мають права здійснювати господарські функції.

Адміністративні (управлінські функції) можуть здійснювати як органи державної влади та місцевого самоврядування, а також їх посадові особи, так і суб'єкти господарювання, у разі делегування їм відповідних повноважень.

Аналіз повноважень АМПУ дає підставі дійти висновку, що зазначений суб'єкт покликаний реалізовувати як господарські, так і адміністративні функції.

У ч. 1 ст. 15 ЗУ «Про морські порти України» зазначається, що АМПУ створюється, зокрема, з метою утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту; надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; справляння та цільового використання портових зборів.

Зазначені цілі створення АМПУ можуть реалізовуватись лише шляхом здійснення господарської діяльності останньою. Зокрема, у ч. 1 ст. 15 ЗУ «Про морські порти України» встановлено, що АМПУ надає послуги суднам, здійснюватиме ефективне використання державного майна, що, як видається, буде спрямовано на отримання прибутку від цього майна, наприклад, шляхом здавання його в оренду.

Господарська діяльність АМПУ передбачає можливість укладати останньою господарські договори: відповідно до ч. 2 ст. 15 вищезазначеного закону, у процесі своєї діяльності АМПУ укладає господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.

Наявність господарських функцій у АМПУ підтверджується й положеннями ч. 1 ст. 16 ЗУ «Про морські порти України», у якій зазначається, що фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел. Тобто передбачається, що АМПУ буде здійснювати свою діяльність за принципом господарського розрахунку, що передбачає здійснення господарської діяльності останньою.

Варто зауважити, що наявність у ЗУ «Про морські порти України» цілей створення АМПУ не обмежує можливість здійснення господарської діяльності останньої, оскільки АМПУ є державним підприємством, а не органом державної влади або місцевого самоврядування, на яких поширюються положення ч. 2 ст. 19 КУ. Тобто не виключена можливість здійснення АМПУ й тих видів господарської діяльності, які не будуть відповідати цілям її створення, зокрема й тих, що морські порти (державні підприємства) здійснювали до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України»: стивідорна діяльність, агентські, транспортно-експедиторські та інші послуги у морських портах.

Поряд з господарськими функціями ЗУ «Про морські порти України» наділяє АМПУ й адміністративними функціями. До таких функцій, відповідно до ч. 1 ст. 15 ЗУ «Про морські порти України», необхідно відносити: організацію та забезпечення безпеки мореплавства, організацію розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовку пропозицій щодо його вдосконалення, визначення районів обов'язкового використання буксирів, надання допомоги потерпілим, забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту, забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища, координацію своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських

терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії, забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту.

Враховуючи вищевикладене, можна дійти висновку, що принцип розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами нівелюється положеннями ЗУ «Про морські порти України».

Таким чином, для забезпечення ефективного функціонування системи управління морськими портами, з одного боку, а також конкурентного здійснення господарської діяльності, з іншого боку, необхідно, по-перше, усунути надмірну централізацію суб'єктів портової влади та підвищити їх самостійність, по-друге, забезпечити розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

Існуюча до вступу в силу ЗУ «Про морські порти України» система управління морськими портами, яку умовно можна назвати юридична особа (центр)» ⇒ «підпорядковані юридичні особи», у якій роль «центру» виконувало Мінінфраструктури, а роль «підпорядкованих юридичних осіб» — морські порти (державні підприємства), забезпечує відносну самостійність суб'єктів портової влади (морських портів (підприємств), водночас за такої системи відсутнє розмежування адміністративних та господарських функцій, адже морські порти виступають й в якості суб'єктів портового господарства, й в якості суб'єктів портової влади.

Певним чином на повернення до подібної системи управління морськими портами спрямовані положення Проекту Закону про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів), зареєстрованого 13 березня 2014 р., реєстр. № 4431 (далі — Законопроект № 4431) [259].

Цікавим є те, що у Висновку комітету з питань транспорту і зв'язку щодо Законопроекту № 4431 міститься пропозиція Верховній Раді України відхилити законопроект, оскільки «його положення фактично руйнують реформу портової галузі» [260].

Однак із зазначеним висновком погодитись не можна, адже Законопроект № 4431 не руйнує реформу портової галузі, як зазначено у Висновку комітету з питань транспорту і зв'язку, а спрямований на вдосконалення системи управління морськими портами, не зачіпаючи при цьому інші новації ЗУ «Про морські порти України» (зокрема, що стосується залучення приватних інвестицій

у портову галузь та приватизації окремих об'єктів портової інфраструктури).

Положеннями Законопроекту № 4431 пропонується ліквідувати Адміністрацію морських портів України та замінити її та її філії державними портовими операторами. Державним портовим оператором відповідно до положень законопроекту є державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування відповідного морського порту, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань.

Можна побачити у запропонованих змінах повернення до «старої» моделі, за якої морські порти визнавались державними підприємствами, водночас прийняття Законопроекту № 4431 не можна вважати поворотом реформи портової галузі, адже, як вже зазначалось, усі переваги ЗУ «Про морські порти України», пов'язані з можливістю залучення приватних інвестицій у портову галузь, залишаться у силі. У свою чергу, відбудеться децентралізація портової влади та підвищиться ініціативність керівників окремих державних портових операторів.

Децентралізація управління морськими портами відповідала б загальним намірам політичної влади держави децентралізувати владу взагалі та надати більше повноважень регіонам.

Не можна не погодитись й з авторами Законопроекту № 4431, які справедливо зазначають, що реформа управління морськими портами не була вдалою: «Після набуття чинності Закону України «Про морські порти України» відбулося реформування портового господарства України, за результатами якого державні морські торговельні порти було поділено на адміністрації морського порту, котрі є філіями державного підприємства «Адміністрація морських портів України», та державні підприємства, котрі виконують функції державних портових операторів.

На жаль, схема поділу державного майна, повноважень та функцій між Адміністрацією морських портів України та державними підприємствами виявилась недосконалою та значно варіюється в різних портах. При цьому у такому розподілі спостерігається значний дисбаланс, при якому більшість боргів та зобов'язань зосереджуються у державного підприємства, а більшість активів — у Адміністрації морських портів України. Також значний негатив створює дублювання всіх функцій філій Адміністрації морських портів України і державних портових операторів, оскільки в кожному порту створюється дві диспетчерські, два юридичні відділи, два відділи бухгалтерського обліку, дві технічні служби тощо» [261].

Слід зауважити, однак, що система управління морськими портами, передбачена Законопроектом № 4431, не забезпечує розподілу адміністративних та господарських функцій між різними суб'єктами при здійсненні управління морськими портами, що не можна вважати прийнятним [детальніше див.: 262].

У нашій державі була спроба реалізації й іншої системи управління морськими портами, яку умовно можна назвати «Господарське об'єднання» ⇒ «Юридичні особи, що входять до складу господарського об'єднання». За такої системи управління господарське об'єднання мало б певні координаційні повноваження, залишаючи самостійність прийняття господарських рішень за юридичними особами, що здійснюють управління окремими портами. Так, Постановою КМУ від 12 червня 2007 р. № 814 був затверджений Статут державного концерну «Укрморпорт». До складу останнього входили, зокрема, усі 18 діючих державних морських торговельних портів. Як зазначав колишній генеральний директор концерну «Укрморпорт» С. Клімов, «той хаотичний розвиток морських портів, за яким ми наглядали останні роки, коли кожне з підприємств самостійно намагалось вирішити питання свого виживання або процвітання, не враховуючи інтереси всього господарства країни, вже показав свою неспроможність. Життя... поставило питання про створення сильної інтегрованої структури, яка могла б здійснити загальне планування та координацію діяльності морських портів, концентрувати засоби для реалізації затратних, але необхідних портам програм розвитку, яка могла б централізовано боротися за залучення у порти транзитних вантажопотоків, вирішувати проблеми взаємодії із залізницями тощо» [71]. Однак державний концерн «Укрморпорт» існував протягом невеликого проміжку часу й фактично не здійснював діяльності. Із-за певних проблем з управлінням вказаним концерном та політично зумовлених кадрових змін у КМУ постановою КМУ від 22 лютого 2008 р. № 71 було прийнято рішення про ліквідацію державного концерну «Укрморпорт».

Система управління морськими портами, побудована за принципом «Господарське об'єднання» ⇒ «Юридичні особи, що входять до складу господарського об'єднання», що мала б реалізовуватись за допомогою державного концерну «Укрморпорт» та державних портів-підприємств, має позитивні риси, що полягають, з одного боку, в самостійності державних портів-підприємств, з іншого, в координації їх дій з боку державного концерну, який спрямовував би їх діяльність на забезпечення інтересів держави. Водночас зазначена система управління знову ж таки не забезпечує розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами.

Вбачається, що забезпечення розмежування адміністративних та господарських функцій при здійсненні управління морськими портами є можливим лише за умови існування двох (або більше) ланок не підпорядкованих один одному суб'єктів у кожному морському порту. Один з цих суб'єктів здійснюватиме господарську діяльність, інший реалізовуватиме адміністративні функції.

Так, наприклад, у Болгарії існує Виконавче агентство «Портова адміністрація», яке забезпечує реалізацію адміністративних функцій у морських портах, та Державне підприємство «Портова інфраструктура», яке забезпечує за допомогою своїх філій здійснення державної господарської діяльності у морських портах. Подібним чином у РФ, з одного боку, існують адміністрації морських портів у кожному морському порту, які здійснюють виключно адміністративно-владні повноваження, з іншого — ФДУП «Росморпорт», який за допомогою системи філій виконує функції щодо здійснення господарської діяльності, пов'язаної з управлінням та розвитком об'єктів федерального майна у морських портах, надання послуг з використанням цих об'єктів.

Наведені системи управління забезпечують розмежування адміністративних та господарських функцій, водночас наявність юридичної особи («центру») та системи підпорядкованих філій у нашій державі з урахуванням національного законодавства означатиме, як було доведено вище, надмірну централізацію та відсутність ініціативності на місцях.

Найбільш вдалою вбачається така система управління, яка б передбачала існування адміністрацій окремих морських портів, що мали б статус органу державної влади та здійснювали адміністративні функції у морських портах (подібні установи існують у Російській Федерації, Грузії, Республіці Казахстан), а також морських портів (державних підприємств), які б здійснювали господарську діяльність у морських портах, яку за ЗУ «Про морські порти України» мають право здійснювати лише державні суб'єкти (ч. 3 ст. 19), та входили до складу державного господарського об'єднання, що мало б координаційні функції без надмірного втручання у господарську діяльність морських портів (державних підприємств) (наприклад, налагодження зовнішньоекономічних зв'язків у сфері портової галузі, здійснення заходів щодо інтеграції учасників об'єднання у світовий ринок транспортних послуг та в систему міжнародних транспортних коридорів, сприяння підвищенню кваліфікації працівників — учасників об'єднання, впровадження інноваційних технологій у морську галузь тощо).

Здійснивши дослідження правового статусу АМПУ та надавши пропозиції щодо вдосконалення діючої системи управлін-

ня морськими портами України, доцільним є розглянути інших суб'єктів портової влади.

Зокрема, суб'єктом портової влади слід вважати капітана морського порту. Серед останніх правових досліджень щодо правового статусу останнього можна виокремити дослідження Г. П. Дудар, яка, однак, розглядає капітана морського порту як «спеціального суб'єкта адміністративного права» (не пояснюючи, на жаль, в чому полягає його спеціальний адміністративно-правовий статус) [53]. У свою чергу необхідно зазначити, що капітан морського порту повинен розглядатись й як учасник господарських правовідносин, як орган влади, що наділений організаційно-господарськими повноваженнями, на дослідженні яких й слід зупинитись.

По-перше, необхідно зазначити, що перелік прав та обов'язків, в т.ч. й тих, що складають господарську компетенцію капітана морського порту, значно розширився зі вступом у силу ЗУ «Про морські порти України». Відповідно до перехідних положень цього Закону з КТМ виключається такий суб'єкт, як начальник морського порту, та значний обсяг його повноважень передається капітану морського порту.

Автором вже досліджувалась господарська компетенція начальника морського порту за законодавством, яке діє до вступу в силу ЗУ «Про морські порти України», та було встановлено, що «владні повноваження начальника слід класифікувати на нормотворчі, розпорядчі та юрисдикційні, перші дві групи з яких мають господарсько-правовий організаційний характер» [41, с. 130].

На необхідність віднесення нормотворчих повноважень до організаційно-господарських вказує, наприклад, В.С. Щербина, аналізуючи, зокрема, господарську компетенцію Верховної Ради України [227, с. 209–210]. Відповідно до положень ЗУ «Про морські порти України» звід звичаїв окремого морського порту та обов'язкові постанови по порту приймаються АМПУ. У свою чергу, відповідно до ч. 1 ст. 17 ЗУ «Про морські порти України», обов'язкові постанови по порту приймаються АМПУ за погодженням з капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Вказані повноваження щодо погодження обов'язкових постанов по порту необхідно відносити до нормотворчих повноважень капітана морського порту.

Окрім повноважень щодо погодження обов'язкових постанов по порту, за погодженням капітана морського порту, відповідно до ЗУ «Про морські порти України», будуть також: 1) розроблятись та затверджуватись план локалізації та ліквідації аварій (катастроф)

у морському порту (ч. 2 ст. 12 ЗУ «Про морські порти України»); 2) встановлюватись порядок взаємодії АМПУ та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту.

Таким чином, вищенаведені повноваження капітана морського порту необхідно відносити до нормотворчих повноважень, які входять до складу його господарської компетенції.

Розпорядчі повноваження начальника морського порту зі змінами, що передбачаються ЗУ «Про морські порти України», майже повністю переходять до капітана морського порту. З аналізу ст. ст. 79–81 КТМ вбачається, що розпорядчі повноваження можна класифікувати на повноваження щодо затримання суден і вантажів та повноваження щодо забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту. Якщо повноваження щодо забезпечення безпеки мореплавства і порядку в порту капітан морського порту мав й до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» (взагалі саме функцію щодо забезпечення безпеки мореплавства і порядку в порту деякі автори вважають основною функцією капітана порту, такою від якої походять його повноваження [217]), то повноваження щодо затримання суден і вантажів є для капітана порту «новими», такими, якими цей суб'єкт став наділений зі дня набрання чинності ЗУ «Про морські порти України». Доцільно зупинитися на останніх повноваженнях, зазначивши, що ці повноваження тісно пов'язані з морською вимогою, під якою розуміється «право кредитора вимагати від боржника виконання певного обов'язку, який виникає із результатів здійснення морського судноплавства або морської торгівлі» [14, с. 23]. Відповідно до ст. 80 КТМ підставою для застосування затримання суден і вантажів може бути як морська вимога будь-якої особи, пов'язаної із заподіянням шкоди, так і морські вимоги державних суб'єктів — вимога порту, зумовлена пошкодженням портових споруд, іншого майна та навігаційного обладнання, розташованого в порту, а також вимога центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлена порушенням природоохоронного законодавства України. Водночас залишення в абз. 3 ст. 80 КТМ (у редакції з 13.06.2013 р.) можливості затримання судна або вантажу за морською вимогою порту суперечить концепції ЗУ «Про морські порти України», у якому морський порт розуміється як об'єкт права. Іншим «програхунком» законодавця є те, що надавши з 13 червня 2013 р. капітану морського порту розпорядчі повноваження щодо затримання суден та вантажів, законодавець «забув» доповнити ст. 78 КТМ,

в якій відсутня функція, яка б вказувала на повноваження капітана морського порту щодо затримання суден або вантажів. Автор вказував на зазначені недоліки ще до прийняття ЗУ «Про морські порти України», однак законодавець, на жаль, не прислухався до цих зауважень [41, с. 129].

Враховуючи вищенаведені неузгодженості щодо розпорядчих повноважень капітана морського порту, з метою їх усунення пропонується внести такі зміни до КТМ: 1) в абз. 3 ст. 80 КТМ слово «порту» замінити на «Адміністрацію морського порту України»; 2) ст. 78 КТМ доповнити п. 15, який викласти таким чином: «15) затримання суден та вантажів з метою забезпечення морських вимог у випадках, встановлених законом».

До ще однієї групи організаційно-господарських повноважень капітана морського порту необхідно віднести повноваження щодо контролю та нагляду у морському порту, які слід назвати «наглядово-контрольними повноваженнями». В. П. Попелюком було обгрунтовано, що правовідносини контролю у сфері господарювання є різновидом організаційно-господарських правовідносин, що складаються між суб'єктом, наділеним господарською компетенцією, і суб'єктом господарювання при встановленні відповідності напрямів і результатів діяльності суб'єкта господарювання та його структурних підрозділів встановленим правилам, нормам і нормативам у сфері господарювання, а також законним вказівкам уповноважених осіб, наділених владними повноваженнями [150, с. 3]. Так, у ст. 78 КТМ серед функцій капітана морського порту виокремлюється функція нагляду та контролю за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту. Відповідно, правовідносини, що виникатимуть між, з одного боку, капітаном морського порту як суб'єктом, що наділений організаційно-господарськими наглядово-контрольними повноваженнями, та підприємствами, що надаватимуть лоцманські послуги, будуть визнаватися організаційно-господарськими правовідносинами.

В якості ще одних організаційно-господарських повноважень можна виділити реєстраційно-дозвільні повноваження капітана морського порту. До таких повноважень необхідно віднести повноваження щодо реєстрації суден і видачі суднових документів, оформлення приходу суден у морській порт і виходу з морського порту, видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території акваторії морського порту. Кожна із зазначеної групи повноважень впливає на організацію господарської діяльності суб'єктів господарювання.

Так, наприклад, реєстрація судна вимагає відповідних організаційних зусиль від судновласника (суб'єкта господарювання), що полягають у забезпеченні дотримання вимог для реєстрації судна, необхідності підготовки документів для реєстрації судна, сплаті обов'язкових платежів. У більшості випадків документальну роботу щодо реєстрації суден будуть проводити юристи зазначеного підприємства або стороння юридична фірма, що буде складовою частиною юридичного обслуговування суб'єкта господарювання.

Інший приклад: відповідно до ст. 91 КТМ кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту. У цій же статті зазначені підстави, коли капітан порту зобов'язаний відмовити у видачі дозволу на вихід з порту. Як отримання дозволу, так і усунення причин (як законних, так і незаконних) відмови у видачі дозволу на вихід з порту вимагатимуть від судновласника певним чином організувати свою господарську діяльність (подавати необхідні заяви та інші документи для отримання дозволу; забезпечити усунення причин, наслідком яких стала відмова у видачі дозволу на вихід з порту; скористатись послугами морського агента; скористатись працею юристів (найманих працівників) або залучити сторонню юридичну фірму (або юриста) для оскарження незаконної відмови у видачі дозволу на вихід з порту).

Таким чином, враховуючи вищевикладене, слід визнати капітана морського порту суб'єктом господарських відносин, що наділений організаційно-господарськими повноваженнями. Організаційно-господарські повноваження капітана морського порту слід класифікувати на 1) нормотворчі; 2) розпорядчі; 3) контрольно-наглядові; 4) реєстраційно-дозвільні.

В якості ще одного суб'єкта, якого слід віднести до суб'єктів портової влади, необхідно визначати Раду морського порту. Положення щодо Ради морського порту містяться у ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України», в якій зазначено, що у морському порту утворюється Рада морського порту — постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту.

Вже з визначення Ради морського порту можна дійти висновку, що, по-перше, Рада морського порту буде створюватись у кожному морському порту, по-друге, діяльність зазначеного органу буде спрямована на координацію питань щодо розвитку та функціонування морського порту, яка буде реалізовуватись шляхом певних дорадчо-консультаційних повноважень.

В абз. 4 ч. 2 ст. 18 виокремлюються повноваження Ради морського порту й зазначається, що «Рада порту розглядає зміни та допов-

нення до плану розвитку порту, ЗЗМП та постанов по порту і приймає відповідне рішення щодо доцільності їх внесення». Отже, Рада морських портів буде мати повноваження у сфері нормотворчості (однак нормотворчими повноваження Ради морських портів назвати не можна, оскільки обов'язкової сили, відповідно до ЗУ «Про морські порти України», її рішення мати не будуть).

Позитивним необхідно вважати те, що до складу Ради порту, окрім начальника та капітана морського порту, входять також «представники власників (користувачів) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають послуги у морському порту» (абз. 3 ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України»). Врахування думки представників бізнесу у морському порту щодо прийняття локальних нормативних актів є вкрай важливим, адже останні в значній мірі будуть стосуватись саме суб'єктів господарювання та їх господарської діяльності у морському порту.

Варто зауважити, що існування інституцій подібно до Ради морського порту передбачається й законодавством іноземних держав.

У Транспортному кодексі Франції передбачено, що у найважливіших (великих) портах Франції створюється Рада розвитку (Conseil de développement), до складу якої входять представники працівників порту, трудових колективів, суспільних організацій, місцевих органів влади. Рада розвитку має право надавати пропозиції та вимагати, щоб певні питання були включені до порядку денного Наглядової ради порту [232].

У США існують ради портів, що складаються з представників державної, муніципальної влади, бізнесу та профсоюзів, які відіграють важливішу роль у регулюванні взаємовідносин представників приватного бізнесу у портах та державних посадових осіб [110, с. 160].

У ст. 12 Закону Литовської Республіки від 16 травня 1996 р. № I-1340 «Про Клайпедський державний морський порт» передбачено створення Ради по розвитку порту та Ради директорів порту. Рада по розвитку порту утворюється постановою уряду в цілях встановлення напрямів розвитку порту, координування відносин між портом. Рада директорів порту може утворюватись для розробки питань (програм) розвитку порту [113].

Вбачається за необхідне також передбачити у ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України» норму, в якій буде встановлено, що КМУ буде затверджувати Положення про порядок створення та діяльність Ради морського порту, в якому би конкретизувались норми щодо діяльності Ради морського порту.

Крім того, доцільно було б також передбачити санкцію за відсутність погодження (або хоча б консультацій) із Радою морських пор-

тів щодо внесення змін до плану розвитку порту, ЗЗМП та постанов по порту. В іншому випадку думка Ради морських портів (отже, й думка бізнесу у морському порту) при внесенні змін/доповнень до відповідних нормативних актів взагалі може не заслуховуватись.

Враховуючи вищевикладене, доцільне внести такі зміни до ЗУ «Про морські порти України»: 1) доповнити ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України» абз. 5, який викласти таким чином: «Положення про порядок створення та діяльність Ради морського порту затверджується КМУ»; 2) доповнити абз. 4 ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України» таким реченням: «Відсутність рішення Ради морських портів щодо доцільності внесення змін або доповнень до зводу звичаїв морського порту та/або постанов по порту є підставою для визнання відповідних змін або доповнень недійсними у судовому порядку».

Другою групою суб'єктів господарських правовідносин у морських портах є суб'єкти портового господарства, які є суб'єктами господарювання, що здійснюють свою діяльність у морському порту. Визначення назви зазначених суб'єктів як «суб'єкти портового господарства» не є випадковим. Адже у літературі часто використовуються поняття, що позначають суб'єктів господарювання певної галузі: наприклад, підприємства агропромислового комплексу [24], підприємства нафтогазової галузі [4], підприємства суднобудівної промисловості [140] тощо. Тож, якщо визнавати портове господарство в якості самостійної галузі економіки, що було обгрунтовано у підрозділі 1.1 роботи, то, відповідно, суб'єкти господарювання, що забезпечують функціонування цієї галузі, варто іменувати саме суб'єктами портового господарства.

Яких же суб'єктів господарювання необхідно відносити до суб'єктів портового господарства? У ч. 2 ст. 18 ЗУ «Про морські порти України» передбачено, що у межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту. Водночас навряд чи можна відносити усіх зазначених суб'єктів до суб'єктів портового господарства, адже продукція дуже значної кількості підприємств транспортується через морський порт, однак зовсім не обов'язково, щоб ці підприємства здійснювали будь-яку господарську діяльність у порту. Наприклад, транспортування певної сировини з-за кордону через порт для підприємств легкої промисловості не означає, що ці підприємства слід відносити до суб'єктів портового господарства.

Вбачається, що критерієм для віднесення тих чи інших суб'єктів до складу суб'єктів портового господарства повинна бути система-

тичність здійснення ними господарської діяльності саме у межах морського порту.

Використовуючи зазначений критерій, до суб'єктів портового господарства, що здійснюють господарську діяльність у морських портах, необхідно відносити суб'єктів господарювання, що здійснюють стивідорну діяльність; суб'єктів господарювання, що здійснюють представницькі функції у морському порту (експедитори, морські агенти); суб'єктів господарювання, що надають сюрвейерські послуги у морському порту; суб'єктів господарювання, що надають лоцманські послуги та/або послуги з регулювання руху суден у морському порту; суб'єктів господарювання, що надають послуги з бункерування суден та суднового постачання у морському порту; суб'єктів господарювання, що здійснюють будівництво та/або ремонт суден у морському порту тощо.

Правовий статус деяких з вказаних суб'єктів портового господарства, а саме суб'єктів господарювання, що здійснюють стивідорну діяльність, та суб'єктів господарювання, що надають агентські послуги, буде досліджений у розділі 3 цієї роботи.

До третьої групи учасників господарських відносин у морському порту відносяться суб'єкти господарювання — споживачі портових послуг/робіт.

Такі суб'єкти господарювання не можуть визнаватись суб'єктами портового господарства, адже вони не здійснюють систематичної господарської діяльності у морському порту, проте здійснення ними господарської діяльності пов'язано із використанням об'єктів портової інфраструктури, переміщенням товарів через морський порт.

Зазначені суб'єкти є користувачами (споживачами) послуг/робіт, що надаються їм суб'єктами портового господарства та/або суб'єктами портової влади.

Так, Закон РФ «Про морські порти» відносить до таких суб'єктів вантажовідправників, вантажоотримувачів, судновласників, перевізників, інших фізичних та юридичних осіб (п. 11 ст. 4).

У Законі «Про Вентспільський вільний порт» для позначення зазначених учасників господарських правовідносин у морських портах застосовується термін «клієнти порту». Відповідно до п. 4 ст. 1 вищезазначеного закону, до клієнтів порту відносяться вантажоотримувачі, вантажовідправники та інші особи, які на правовій підставі використовують послуги управління вільного порту та підприємницьких товариств, що знаходяться у вільному порту.

Отже до третьої групи учасників господарських відносин у морському порту можна відносити, зокрема, вантажовідправників, вантажоотримувачів, судновласників, перевізників та інших суб'єктів господарювання (юридичних осіб та фізичних осіб — під-

приємців), здійснення господарської діяльності яких пов'язано із використанням об'єктів портової інфраструктури, переміщенням товарів через морський порт та/або які виступають споживачами портових послуг/робіт.

Четверту групу учасників господарських відносин у морському порту складають органи публічної влади, що здійснюють організаційно-господарські повноваження у морських портах.

До зазначеної групи учасників господарських відносин входять органи державної влади та місцевого самоврядування, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями, які дозволяють здійснювати вплив на господарську діяльність у морському порту та вступати в організаційно-господарські правовідносини із суб'єктами господарювання. На відміну від суб'єктів портової влади (якими також можуть виступати органи державної влади або місцевого самоврядування), органи державної влади та місцевого самоврядування, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями, мають владні повноваження не лише у сфері портової галузі, але й у інших галузях економіки; основною метою зазначених суб'єктів не є забезпечення функціонування морських портів.

Окрему підгрупу у рамках зазначеної групи суб'єктів складають наглядово-контролюючі органи у морському порту — органи публічної влади, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями та здійснюють господарський контроль (нагляд) за суб'єктами господарювання у морському порту.

Виокремлення зазначеної підгрупи пов'язано із знаходженням митної території на території морського порту, що є відкритим для заходження іноземних суден. Організаційно-господарські повноваження зазначених органів знаходять своє вираження саме у контролі (нагляді) за переміщенням продукції суб'єктів господарювання через митний кордон у морських портах.

До наглядово-контролюючих органів у морському порту необхідно віднести органи та посадових осіб державної митної служби, державної прикордонної служби, державної санітарно-епідеміологічної служби, державного департаменту ветеринарної медицини, державної служби з карантину рослин, державної екологічної інспекції України, Міністерства культури і туризму України тощо.

Вступають у правовідносини з наглядово-контролюючими органами й суб'єкти портової влади та суб'єкти портового господарства. Так, наприклад, у ч. 4 ст. 11 ЗУ «Про морські порти України» передбачено, що АМПУ або власник морського терміналу на безоплатній основі надає у користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон України, де здійснюються в установленому законодавством порядку прикордонний, митний,

санітарно-карантинний та екологічний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна. В даному випадку між АМПУ(суб'єктом портової влади) або власником морського терміналу (суб'єктом портового господарства), з одного боку, та відповідними наглядово-контролюючими органами, з іншого боку, виникатимуть правовідносини щодо надання у користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон.

До органів публічної влади, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями у морському порту, відноситься також центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту — Мінінфраструктури.

До організаційно-господарських повноважень Мінінфраструктури у сфері портової галузі необхідно віднести, зокрема: повноваження щодо розроблення актів планування у сфері портового господарства (ст. 7 ЗУ «Про морські порти), нормативні повноваження щодо встановлення порядку надання послуг у морських портах, що надаються виключно державними підприємствами, установами та організаціями (ч. 3—4 ст. 19), нормативні повноваження щодо затвердження обов'язкових постанов по порту (ч. 1 ст. 17), повноваження щодо надання згоди на утворення господарського товариства на базі єдиного майнового комплексу у морському порту (ч. 2 ст. 26).

В якості органу публічної влади, що наділений організаційно-господарськими повноваженнями у морських портах та створення якого заплановано у майбутньому, необхідно також визнати вже згадувану Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. До організаційно-господарських повноважень останньої слід відносити: 1) повноваження щодо регулювання тарифів на певні послуги у морському порту (ч. 1 ст. 21 ЗУ «Про морські порти України»), встановлення ставок портових зборів (ч. 2 ст. 21 ЗУ «Про морські порти України»); 2) повноваження щодо контролю за цільовим використанням коштів від портових зборів (ч. 6 ст. 22 ЗУ «Про морські порти України»). Відповідно до ч. 4 Прикінцевих положень ЗУ «Про морські порти України» тимчасово, до створення національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, її функції та повноваження, визначені цим Законом, виконує Мінінфраструктури.

2.2. Об'єкти господарських правовідносин у морських портах

У філософських працях зазначається, що об'єкт — «це те, на що спрямована багатопланова (предметно-практична, пізнавальна, оціночна) діяльність суб'єкта» [62, с. 55].

У теорії держави та права та галузевих юридичних науках під об'єктом правовідносин у більшості випадків розуміють те, з приводу чого виникають правовідносини.

У науці господарського права зазначається, що «об'єкти господарського правовідношення є засобами здійснення господарського інтересу — це речі, в тому числі гроші й цінні папери; дії зобов'язаних суб'єктів; власне діяльність господарського суб'єкта; нематеріальні блага, що використовуються при здійсненні господарської діяльності (фірмове найменування, товарний знак, комерційна тайна тощо)» [215, с. 72].

Варто зауважити, що у навчальній господарсько-правовій літературі окремих розділ/глава, присвячений об'єктам господарських правовідносин, як правило, не наводиться, однак обов'язково наявний розділ, присвячений майну у сфері господарювання (наприклад, у навчальному посібнику «Господарське право», написаному О. М. Вінник, відповідний розділ зветься «Майнова основа господарювання» [21, с. 763–764], розділ з тотожною назвою міститься у підручнику «Господарське право» В. С. Щербини [226, с. 3–4], у підручнику за ред. О. П. Подцерковного — розділ з назвою «Правовий режим майна суб'єктів господарювання» [28]. Подібний розгляд проблем господарського права відповідає назві розділу III ГК «Майнова основа господарювання», положення якого регулюють як використання майна, так і природних ресурсів і прав інтелектуальної власності у сфері господарювання. Водночас, враховуючи, що у ЦК наявний розділ III книги першої «Об'єкти цивільних прав», й, відповідно, у підручниках з цивільного права, як правило, міститься аналогічна глава, присвячена об'єктам цивільних прав.

Треба зазначити, що здійснення правової характеристики матеріальних об'єктів господарських правовідносин у морських портах видається актуальним, адже значні зміни щодо правового режиму цих об'єктів відбулись із набранням чинності ЗУ «Про морські порти України».

Що ж до фактичних дій об'єкта господарських правовідносин та господарської діяльності, що складають її зміст, та з приводу яких виникають правовідносини, то останнім буде присвячена увага у підрозділі 2.3 монографії.

Дослідження правового режиму матеріальних об'єктів господарських правовідносин у морських портах необхідно почати з до-

слідження морського порту, адже за ЗУ «Про морські порти України» останній має правовий режим об'єкта права.

Слово «порт» у перекладі з латинського «portus» означає сховище, притулок, гавань, гирло.

Як справедливо зазначає О. О. Квасніцька, дискусійним залишається питання щодо визначення морського порту, його правового статусу, що потребує правового аналізу та прискорення ухвалення морської доктрини України з чітко обумовленою і збалансованою ринковою моделлю [68, с. 85].

Відповідно до п. 6 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» морський порт — це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Треба зазначити, що й до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», коли, відповідно до положень КТМ, морський торговельний порт визначався в якості суб'єкта права, не можна не погодитися з С. Б. Мельник, яка зазначала, що іноді морський порт може виступати в якості об'єкта права, наприклад, відповідно до Закону України «Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації» від 7 липня 1999 р., морські порти перераховуються в якості об'єктів, що не можуть бути приватизовані [99, с. 45].

Морський порт визнається як об'єкт права й в інших наукових джерелах.

Як зазначає Ю. Парфьонов, морський порт — «це, як правило, транспортний вузол, який зв'язує різноманітні види транспорту: морський, залізничний, річковий, автомобільний, трубопровідний» [134, с. 6].

В Морському енциклопедичному довіднику надається таке визначення порту: «Порт — ділянка берега моря, річки або озера з прилеглою акваторією, захищена від негоди захисними гідротехнічними спорудами, на якій розміщується комплекс будівель та пристроїв для завантаження і розвантаження суден та їх обслуговування» [107, с. 117–118]. В даному випадку порт розуміється як певна ділянка місцевості, як певна територія.

Розглядається морський порт як об'єкт права й у законодавстві іноземних держав. Так, у Російській Федерації та Республіці Казахстан морський порт розглядається як певний комплекс споруд. Відповідно до ст. 2 Закону про порти Латвії порт є частиною сухопутної території Латвії з встановленими межами, включаючи штучно створені насипи, і частиною внутрішніх вод, включаючи внутрішні і зовнішні рейди і судоходні шляхи на підході до порту, які обладнані для обслуговування суден і пасажирів, здійснення вантажних,

транспортних та експедиційних операцій й іншої господарської діяльності [116]. В зазначеному законі морський порт розуміється також як об'єкт права, разом з тим вже не як комплекс споруд, а як територія (сухопутна й водна) з встановленими межами, що має спеціальне призначення.

Законодавство ЄС називає порт учасником території, але чіткого поняття не містить. Наприклад, законодавство Великої Британії визначає порт як територію, визначену актом парламенту, королівським або тимчасовим наказом. Однак при цьому визначення цілей створення такої території, меж території в нормах права Великої Британії не міститься. У Німеччині переважно використовується визначення порту як «промислово/торговельна зона з акваторією, придатною для заходу суден морського класу» [68, ст. 86].

З аналізу вищевказаних джерел вбачається, що морський порт як об'єкт права може розумітись у двох значеннях: як певний комплекс споруд (майновий комплекс) та як територія.

Як вже зазначалось, у ЗУ «Про морські порти України» наявне визначення морського порту, й з аналізу п. 6 ч. 1 ст. 1 ЗУ вбачається, що законодавець «обрав» визначення морського порту як об'єкта права, а саме як певної території.

Водночас аналіз інших положень вказаного закону дає підстави дійти висновків, що визначення у ньому морського порту як території призводить до порушень формальної логіки при застосуванні словосполучення «морський порт» у тексті закону. Так, наприклад, у ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України», що має назву «Межі території морського порту», визначається, що межами морського порту є межі його території та акваторії. Якщо зробити підстановку визначення терміна «морський порт», що наводиться у законі, то отримаємо: межами визначених межами території та акваторії, обладнаних для ... є межі їх території та акваторії». Подібні казуси можна простежити у багатьох положеннях ЗУ «Про морські порти України», зокрема у ч. 1 ст. 10, ч. 1 ст. 11, ч. 4 ст. 12, ч. 1 ст. 14.

У зв'язку з цим обґрунтованими вбачаються зауваження у Висновку Головного науково-експертного управління ВРУ щодо законопроекту «Про морські порти України» від 10 лютого 2012 р. № 9712, де зазначено, що «визначення морського порту як «території та акваторії...» не враховує того, що морський порт за своєю суттю є певним майновим комплексом, який забезпечує надання відповідних послуг» [20].

Таким чином, доцільним вбачається формулювати визначення морського порту як певного майнового комплексу, а не певної ділянки місцевості, що вимагає, однак, з'ясування ознак, що притаманні саме морському порту як об'єкту права.

По-перше, зазначений комплекс складається з об'єктів портової інфраструктури, які є самостійними об'єктами права, тобто морський порт треба вважати складним об'єктом. Відповідно до п. 8 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» об'єкти портової інфраструктури — це рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту.

Виникає запитання: чи можна вважати морський порт цілісним майновим комплексом, згідно з положеннями ч. 3 ст. 66 ГК, й, відповідно, чи може він бути об'єктом купівлі-продажу та інших угод?

Вбачається, що навіть за умови визначення у ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» морського порту як цілісного майнового комплексу концепція правового режиму об'єктів портової інфраструктури у морських портах за цим Законом та його положення не дадуть можливість поширювати на морський порт правовий режим цілісного майнового комплексу. Це пояснюється тим, що об'єкти портової інфраструктури, що входять до складу морського порту, відповідно до ЗУ «Про морські порти України» мають різний правовий режим, деякі з них можуть перебувати виключно у державній власності й не підлягають приватизації (стратегічні об'єкти портової інфраструктури). Крім того, до складу морського порту як майнового комплексу також входять менш укрупнені майнові комплекси — морські термінали, які належать певним суб'єктам на різних правових титулах.

Таким чином, відповідно до ЗУ «Про морські порти України», навряд чи можна вести мову про морський порт як цілісний майновий комплекс, однак можна розглядати його як сукупність об'єктів портової інфраструктури, використання яких учасниками господарських правовідносин у морському порту (суб'єктами портової влади та суб'єктами портового господарства) спрямовано на надання певних послуг/виконання певних робіт в інтересах суб'єктів господарювання — споживачів портових послуг/робіт (судновласників, вантажовласників) та пасажирів.

Не можна також відповідно до положень ЗУ «Про морські порти України» вести мову й про можливість існування державних, комунальних або приватних портів, адже з положень ЗУ «Про морські порти України» вбачається обов'язковим наявність адміністрації морського порту (філії АМПУ) у кожному морському порту, наявність капітана морського порту, що є державною посадовою особою. Можливість існування приватних портів за ЗУ «Про морські порти України» не передбачена, що, наприклад, передбачається в Естонії, де портовою владою виступає відповідний суб'єкт господарювання, у власності якого знаходиться порт як об'єкт та який забезпечує організацію функціонування цього об'єкта, а також зобов'язаний

забезпечити існування капітана порту (який вже не виступає як представник державної влади).

Таким чином, вести мову про розуміння морського порту як цілісного майнового комплексу за ЗУ «Про морські порти України» не можна; відповідно, не можна вести й мову й про існування державних, комунальних або приватних портів. Морський порт є сукупністю об'єктів портової інфраструктури, деякі з яких можуть об'єднуватись у цілісні майнові комплекси — морські термінали.

Другою ознакою морського порту як об'єкта господарського права є використання об'єктів портової інфраструктури й відповідно наявність певних прав щодо цих об'єктів у спеціальних суб'єктів — суб'єктів портової влади та суб'єктів портового господарства, які забезпечують надання послуг/виконання робіт у морських портах. При цьому використання об'єктів портової інфраструктури суб'єктами портової влади залежить від того, чи передбачена законодавством можливість здійснення господарської діяльності у морських портах останніми.

Третьою ознакою морського порту слід вважати наявність у нього території та акваторії. Територія та акваторія морського порту є окремими об'єктами, які входять до складу морського порту як комплексу об'єктів, й будуть розглянуті далі у цій роботі.

Таким чином, морський порт необхідно визначити як сукупність об'єктів портової інфраструктури, що розміщуються на певній території та акваторії та використовуються суб'єктами портової влади та/або суб'єктами портового господарства з метою надання послуг/виконання робіт в інтересах суб'єктів господарювання — споживачів портових послуг/робіт та пасажирів.

Наведене визначення морського порту є доктринальним, зробленим з господарсько-правового аспекту, разом з тим розуміння морського порту як певного майнового комплексу, сукупності об'єктів інфраструктури, а не певної території вимагає внесення змін до ЗУ «Про морські порти України» щодо визначення морського порту. Доцільно внести зміни до п. 6 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», в якому замінити словосполучення «визначені межами територія та акваторія» на «сукупність об'єктів портової інфраструктури, з визначеними територією та акваторією».

Зупинимось детальніше на дослідженні території та акваторії як окремих об'єктів господарських правовідносин у морських портах, що входять до складу морського порту.

Територію порту можна визначати в широкому та вузькому значеннях.

В широкому значенні територія морського порту включає в себе сухопутну територію порту та акваторію порту, оскільки акваторія

може вважатись водною територією, що є частиною земної поверхні. Таке розуміння території порту походить від розуміння території, яке міститься, наприклад, в ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності», де територія розуміється як частина земної поверхні з повітряним простором та розташованими під нею надрами у визначених межах (кордонах), що має певне географічне положення, природні та створені в результаті діяльності людей умови і ресурси [176].

Подібним чином у широкому значенні розглядається й територія (державна територія) з точки зору міжнародного права. Наприклад, за твердженням І. І. Лукашука, до складу державної території входять сухопутна територія, в т.ч. й острови; водна територія (акваторія), що включає в себе внутрішні води та територіальне море; земні надра; повітряний простір, розташований над вищезазначеними просторами [93, с. 405]. М. Ю. Черкес зазначав, що «державна територія складається із сухопутної, морської і повітряної території», у свою чергу «до морської території належать внутрішні води і територіальне море» [219, с. 167]. На міжнародному рівні правовий режим внутрішніх вод та територіального моря встановлений Конвенцією ООН з морського права 1982 р. [77], яка ратифікована Україною 3 червня 1999 р. На національному рівні правовий режим вказаних складових державної території визначається в ЗУ «Про державний кордон України». Відповідно до ст. 5 зазначеного Закону до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, які з'єднують відповідні точки. Стаття 6 зазначеного Закону визначає склад внутрішніх вод України, до яких, зокрема, відносить морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України; води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря. Під «водами портів України» у ст. 6 зазначеного Закону розуміється саме акваторія (або частина акваторії) порту. У п. 2 ст. 3 ЗУ «Про державний кордон» також зазначено, що державний кордон України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, встановлюється на морі — по зовнішній межі територіального моря України [158].

Враховуючи вищевикладене, слід вести мову про те, що межі території порту (у широкому значенні) можуть простиратись до меж територіального моря.

Звертаючись до іноземного досвіду, варто зауважити, що у широкому значенні територія порту розуміється, наприклад, в Акті про

порти Естонії (1997 р. зі змінами), відповідно до п. 1 пар. 4 якого «територія порту — це земля та акваторія, що використовується для функціональної діяльності порту...» [235].

У вузькому значенні територія порту складає лише сухопутну територію порту й до її складу не входить акваторія порту. Саме у такому значенні розуміється територія порту у КТМ та ЗУ «Про морські порти України». Відповідно до п. 16 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» територія морського порту — частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки. У свою чергу, згідно з п. 17 ч. 1 ст. 1 цього Закону штучно створена земельна ділянка — це земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) в межах акваторії морського порту. Необхідно при цьому зазначити, що територія морського порту — це не будь-яка територія, а територія, що знаходиться у межах морського порту. Таким чином, доцільно внести зміни до ЗУ «Про морські порти України» й виключити у п. 16 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» словосполучення «з визначеними межами» й додати у кінці визначення слова «що знаходиться у межах морського порту».

Необхідно також зауважити, що територія порту призначена для розміщення об'єктів портової інфраструктури. У словнику морських термінів зазначається, що територія порту — це «прибережна сухопутна площа у встановлених межах, що займана портом, з розташованим на ній портовим господарством... Усі об'єкти портового господарства розміщені на території порту відповідно до виробничих функцій портових зон» [195]. Разом з тим не можна вважати, що усі об'єкти портової інфраструктури розміщуються на території морського порту у вузькому значенні, оскільки деякі об'єкти (наприклад, гідротехнічні споруди) розміщуються у межах акваторії морського порту й власне саме акваторія, відповідно до п. 8 ч. 1 ст. 1 Закону, є об'єктом портової інфраструктури.

Таким чином, з метою більш чіткого формулювання території морського порту доцільно доповнити п. 16 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» словами «призначена для розташування об'єктів портової інфраструктури».

Отже, можна зробити висновок, що територія морського порту — це частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, що знаходяться у межах морського порту, призначена для розміщення об'єктів портової інфраструктури.

Окремі правові положення присвячені й акваторії морського порту. Як зазначає М. Переверзев, «акваторія (від латинського aqua — вода та territorium — територія) — ділянка водної поверхні

у встановлених межах району моря або порту; звичайно водна частина морського порту — гавань. До складу акваторії порту входять водні підходи до нього, внутрішній рейд та внутрішня гавань або басейни, ковші, у межах яких розміщені причальні споруди та здійснюється розвантаження та завантаження суден» [137, с. 71].

У свою чергу, відповідно до п. 2 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», акваторія морського порту (або портова акваторія) — це «визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден». Визначення акваторії порту як частини водного об'єкта може пояснюватися, зокрема, тим, що термін «водний об'єкт» застосовується у ВК. Відповідно до ст. 1 ВК водний об'єкт — природний або створений штучно елемент довкілля, в якому зосереджуються води (море, річка, озеро, водосховище, ставок, канал, водоносний горизонт). Варто зауважити, що акваторія морського порту не обов'язково повинна бути частиною моря й може бути частиною й іншого водного об'єкта, який має водний зв'язок з морем. Так, наприклад, акваторія Миколаївського морського торговельного порту є частиною річки Південний Буг, однак зазначений порт пов'язаний із Чорним морем Бузько-Дніпровсько-лиманським каналом.

Для порівняння необхідно зауважити, що в Законі РФ «Про морські порти» акваторія морського порту визначається простіше, ніж в аналогічному українському законі, й розуміється як «водний простір в межах морського порту» [114]. Зазначене визначення містить одну з важливих ознак акваторії порту, а саме те, що акваторія порту — це не будь-який водний простір (водний об'єкт або його частина), а такий, що знаходиться в межах морського порту. Пропонується закріпити згадування морського порту й у визначенні акваторії морського порту у ЗУ «Про морські порти України» й виключити у п. 2 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» словосполучення «визначена межами» й додати у кінці визначення слова «що знаходиться у межах морського порту».

Таким чином, акваторію морського порту необхідно визначити як частину водного об'єкта, крім суднового ходу, що призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден, що знаходиться в межах морського порту.

З наведених визначень території та акваторії морського порту вбачається, що обидва з зазначених об'єктів знаходяться в межах морського порту, водночас межі цих об'єктів й складають межі морського порту. Відповідно до ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України» межами морського порту є межі його території та акваторії. З аналізу ч. 2 та ч. 3 ст. 8 вищевказаного Закону вбачається,

що межі території та акваторії морського порту визначаються і змінюються КМУ. Наведене в черговий раз підтверджує, що наявність території та акваторії з визначеними межами є ознакою морського порту як об'єкта.

Потребує з'ясування питання про співвідношення території морського порту із земельною ділянкою. Щодо території морського порту, то відповідно до ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України» межі території морського порту визначаються і змінюються КМУ, виходячи з положень ЗК.

У свою чергу, у ЗК одним з основних термінів є термін «земельна ділянка», яка виступає в якості об'єкта земельних відносин (ч. 3 ст. 2 ЗК). М. В. Шульга визначає земельну ділянку як «частину поверхні земного ґрунту, яка є основою ландшафту, має фіксовану площу, межі та місцезнаходження, а також характеризується певним якісним станом і притаманним їй правовим статусом» [223, с. 29]. Легальне визначення земельної ділянки міститься у ч. 1 ст. 79 ЗК України, де земельна ділянка визначається як «частина земної поверхні з установленими межами, певним місцем розташування, з визначеними щодо неї правами».

Територія морського порту відповідає ознакам земельної ділянки, тож, з урахуванням ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України», територію морського порту слід вважати земельною ділянкою із особливим правовим режимом. У підтвердження наведеної думки необхідно також навести положення ст. 74 КТМ (у редакції до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України»), відповідно до якої територією морського порту є відведені порту землі.

Водночас, враховуючи реформування портової галузі, необхідно звернути увагу на особливість правового режиму території морського порту, що відрізняє її від інших земельних ділянок.

Так, відповідно до ч. 1 ст. 78 ЗК право власності на землю — це право володіти, користуватися і розпоряджатися земельними ділянками. Згідно з ч. 3 ст. 78 ЗК земля в Україні може перебувати у приватній, комунальній та державній власності.

Тобто з положень ч. 1 та ч. 3 ст. 78 ЗК вбачається, що територія порту як земельна ділянка повинна перебувати або у державній, або у комунальній, або у приватній власності. Однак це не відповідає положенням ЗУ «Про морські порти України». Відповідно до ч. 1 ст. 24 ЗУ «Про морські порти України» земельні ділянки в межах території морських портів можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності. Згідно з ч. 3 ст. 24 зазначеного ЗУ територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду. Тобто не можна вести мову про можливість знаходження території порту

у державній, комунальній або приватній власності, так як у межах території порту як земельної ділянки із особливим правовим режимом можуть знаходитись інші (менші) земельні ділянки із різним режимом власності та різними категоріями. Разом з тим правовий режим території порту поширюється на усі земельні ділянки у її межах, незалежно від форми власності.

Вказана особливість правового режиму території морського порту вимагає перегляду правових норм щодо встановлення або зміни меж території морського порту, які, відповідно ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України», повинні встановлюватись (змінюватись) з «урахуванням положень ЗК України». Якщо керуватись ЗК, то при створенні нового морського порту спочатку, для визначення меж території порту, необхідно буде відвести велику земельну ділянку (яка власне й буде територією порту), що буде відноситись до певної категорії земель, та надати у користування державного підприємства (Адміністрації морських портів України). В подальшому, у разі необхідності передання певних земельних ділянок у межах морського порту, необхідно буде «дробити» велику земельну ділянку — територію порту, й у її межах відводити й передавати у комунальну або приватну власність менші земельні ділянки, змінювати їх категорію. Зазначена процедура видається занадто ускладненою. При створенні нових морських портів можливі випадки, коли може бути доцільним одразу передати певні земельні ділянки у межах території порту у приватну або комунальну власність без надання їх у користування АМПУ. Передбачена ч. 1 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України» процедура унеможливує це.

Подібні зауваження були висловлені в уже згаданому вище Висновку Головно науково-експертного управління Верховної Ради щодо законопроекту «Про морські порти України» від 10 лютого 2012 р., де зазначалось, що «проект не дає жодного уявлення про умови формування території морського порту. Зокрема, за проектом вона може включати земельні ділянки, що належать різним власникам. З огляду на це виникає питання про умови включення цих ділянок до складу морського порту, їх призначення тощо» [20]. Однак вказані зауваження не були враховані законодавцем при ухваленні ЗУ «Про морські порти України».

Враховуючи вищевикладене, з метою оптимізації регулювання земельних відносин у морському порту вбачається за доцільне відокремити процедуру встановлення меж території морського порту від відведення та надання у власність (користування) земельних ділянок у її межах, що передбачено у ЗУ «Про морські порти України» щодо встановлення меж акваторії морського порту. Так, відповідно до ч. 3 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України», «межі акваторій

морських портів визначаються і змінюються КМУ без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів». У свою чергу, в «відведення акваторії морського порту (надання в користування) Адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення КМУ відповідно до закону».

Таким чином, доцільно викласти ч. 2 ст. 8 ЗУ «Про морські порти України» таким чином: «Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України. Відведення та надання у власність або користування земельних ділянок у межах морського порту здійснюється відповідно до положень Земельного кодексу України з урахуванням особливостей, встановлених цим Законом».

Окремої уваги вимагає дослідження такого складного об'єкта господарських правовідносин у морських портах, як «морський термінал», адже останній входить до складу морського порту як цілісний майновий комплекс, у якому об'єднуються технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури.

До складу морського порту може входити один або більша кількість морських терміналів. Це підтверджується й іноземним досвідом. Так, відповідно до ч. 3 ст. 103 Закону про порти Болгарії, «територія портів суспільного транспорту включає в себе один або більше терміналів...».

З'ясування поняття «морський термінал» вимагає з'ясування більш абстрактного поняття — «термінал».

Термінал є багатоаспектним поняттям й розуміється в різних значеннях залежно від застосовуваної сфери.

У сферах, пов'язаних із застосуванням інформаційних технологій, термінал необхідно вважати в якості пристрою(ів), який забезпечує зв'язок та взаємодію людини з певною інформаційною системою. Так, наприклад, в системах приймання платежів поняття платіжний термінал означає технічний засіб, що забезпечує прийом платежів у режимі самообслуговування (зв'язок людини з системою платежів). У мобільних мережах терміналом є мобільний телефон (зв'язок людини з системою мобільного зв'язку).

В комп'ютерних системах термінал може означати, наприклад, засоби вводу/виводу даних (монітор, клавіатура, миша тощо), завдяки яким забезпечується взаємодія користувача з комп'ютером [123, с. 26–28]. Графічно термінал інформаційного типу можна показати таким чином:



Рис. 1

Транспортні термінали, різновидом яких є і морські термінали, розуміються в дещо іншому значенні, пов'язаному із особливістю їх призначення та змісту, але, як буде показано далі, мають певні концептуальні риси, притаманні й терміналам у сфері інформаційних технологій.

Як зазначено у Вікіпедії (Wikipedia), в транспортних мережах терміналом є пункт посадки/висадки пасажирів, завантаження/вивантаження вантажів [18]. У цьому випадку транспортні термінали поділено на пасажирські та вантажні.

Морські термінали є різновидом транспортних терміналів. Аналіз думок науковців та норм законодавства щодо транспортних терміналів дозволяє зрозуміти загальні риси таких терміналів, які притаманні й морським терміналам.

Поняття транспортних терміналів найбільш розроблено в логістичних та економічних науках. Так, в навчальному посібнику «Транспортивка в логістике» термінали розуміються як спеціальні комплекси інженерно-технічних споруд, призначені для взаємодії різних видів транспорту і виконання таких операцій, як приймання, накопичення, завантаження, вивантаження, тимчасове зберігання, сортування вантажів, комплектація та розукрупнення поставань [206, с. 34].

Як зазначає вчений-економіст В. Г. Кравченко, транспортний термінал є складним техніко-економічним об'єктом, де здійснюється взаємодія одного (автомобільного) або декількох видів транспорту, зміна транспортної одиниці для подальшого транспортування вантажу [83, с. 3]. На думку О. М. Гармаша, транспортний термінал — це «перш за все пункт консолідації та деконсолідації вантажопотоків, а також вантажопереробки» [26, с. 6].

Варто зазначити, що думки вказаних вчених стосуються саме транспортних вантажних терміналів, й з наведених визначень випливає, що основним призначенням вантажного транспортного терміналу є виконання певних операцій з вантажами з метою забезпечення взаємодії, як правило, різних видів транспорту, у свою чергу, при функціонуванні морського транспортного терміналу одним із видів транспорту обов'язково є морський.

Графічно транспортний вантажний термінал можна позначити таким чином:



Рис. 2

Таким чином, транспортний вантажний термінал, як і термінал інформаційного типу, спрямований на забезпечення певної взаємодії, однак якщо термінал інформаційного типу забезпечує взаємодію людини та інформаційної системи, то транспортний вантажний термінал забезпечує взаємодію різних видів транспорту щодо перевезення вантажів.

У свою чергу, транспортний пасажирський термінал спрямований на обслуговування пасажирів різних видів транспорту (повітряного та морського).

Переходячи до аналізу положень законодавства, треба відмітити, що визначення транспортного терміналу на рівні закону тривалий час було відсутнє, проте термін «термінал» інколи застосовувався. Так, відповідно до ст. 5 ЗУ «Про природні монополії» (у редакції до 13.06.2013 р.) регулюється діяльність суб'єктів природних монополій, зокрема, у сфері спеціалізованих послуг транспортних терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається КМУ (вже згадувалось вище). Відповідно до ст. 8 ЗУ «Про транспортно-експедиторську діяльність», яка визначає види транспортно-експедиторських послуг, експедитори за дорученням клієнтів, зокрема, фрахтують національні, іноземні судна та залучають інші транспортні засоби і забезпечують їх подачу в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів; ведуть облік надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів. Згідно зі ст. 1 Закону України «Про нафту та газ», у якій визначаються терміни, застосовувані в Законі, відправниками є фізичні або юридичні особи усіх форм власності, які забезпечуються доставку на приймальні термінали підприємств магістрального трубопроводного транспорту нафти, газу або продуктів їх переробки, відповідно до укладених угод [172].

Потребує уваги й Постанова КМУ «Про створення потужностей для відвантаження цементу на експорт морським транспортом» від 23 вересня 1993 р. № 792, де термінал розуміється як потужності для приймання, зберігання, переробки та відвантаження насипом цементу [177].

Таким чином, негативним слід вважати тривалу відсутність на рівні закону визначення транспортного терміналу, зокрема й морського терміналу, оскільки зазначений термін може неоднаково тлумачитися, й це може призводити, наприклад, до надання або ненадання податкових пільг суб'єктам, що здійснюють експлуатацію транспортного терміналу (на необхідності закріплення на рівні законодавчих актів визначення морського терміналу вказувала М. Шамшуріна, аналізуючи перспективи нововведень у законодавстві відносно морських терміналів [221, с. 68]).

Тож позитивним слід вбачати закріплення визначення морського терміналу у ЗУ «Про морські порти України». Відповідно до п. 7 ч. 1 ст. 1 цього Закону морський термінал — це розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані технічні засоби, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку і обслуговування суден та пасажирів.

У цілому, це визначення морського терміналу вбачається гармонічним, однак не позбавлено деяких недоліків. Морський термінал визначається як єдиний майновий комплекс, водночас в ГК переважно використовується термін «цілісний майновий комплекс», термін «єдиний (цілісний) майновий комплекс» використовується лише у ст. 146 ГК, що визначає загальні засади приватизації державних та комунальних підприємств, а також у ст. 191 ЦК щодо поняття підприємства. Поняття цілісності комплексу є досить важливим для розуміння змісту поняття морського терміналу, адже повнота та завершеність, що складають зміст поняття цілісності, виграють перед поняттям єдності як характеристики взаємопов'язаності складових комплексу, дозволяють чітко виокремити термінали з поміж інших портових об'єктів. Має враховуватися також, що саме з цілісним майновим комплексом ГК пов'язує певні правові наслідки (див., наприклад, ч. 3 ст. 66, ч. 4 ст. 145, ч. 1 ст. 251, ч. 2 ст. 283 ГК України). Отже морський термінал повинен визначатись як цілісний майновий комплекс й не лише як «сукупність технологічно пов'язаних між собою об'єктів інфраструктури морського порту» (визначення морського терміналу, що застосовується в Законі РФ «Про морські порти в Російській Федерації» [114]).

Видається зайвим включення до визначення морського терміналу у п. 7 ч. 1 ст. 1 Закону функції «забезпечення безпечної стоянки суден», оскільки, по-перше, у визначенні зазначається, що «морський термінал забезпечує обслуговування суден», а забезпечення безпечної стоянки суден можна розглядати як різновид послуги, по-друге, забезпечення безпечної стоянки не є основною функцією морського терміналу й питання забезпечення безпеки у порту повинні регулюватися в окремих положеннях закону, що й втілено у ст. 14 Закону.

Враховуючи наведене, з метою уточнення визначення морського терміналу, яке буде відповідати його сутності, доцільно внести такі зміни до п. 7 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України»: 1) замінити слово «єдиний» на слово «цілісний»; 2) виключити словосполучення «забезпечення безпечної стоянки суден».

Аналіз думок науковців, положень актів законодавства, зокрема Закону «Про морські порти України», дозволяє зробити певні узагальнення щодо змісту поняття морського терміналу.

По-перше, морський термінал слід вважати об'єктом права, за допомогою якого надаються певні послуги/виконуються роботи. Не слід при цьому ототожнювати морські термінали (й інші транспортні термінали) як об'єкти права з юридичними особами, у назві яких є слово «термінал» (наприклад ТОВ «Термінал-Про», ПП «Термінал Річне», ТОВ «Термінал Південно-Бузький» тощо, за даними Єдиного державного реєстру юридичних осіб та фізичних осіб підприємства [38]). Крім того, слід зазначити, що морський термінал є складним об'єктом, а саме цілісним майновим комплексом, що може включати в себе будівлі, устаткування, причали, земельні ділянки, які забезпечують функціонування морського терміналу.

У зв'язку з наведеними доводами варто зробити зауваження щодо деяких норм у ч. 3 Заключних положеннях ЗУ «Про морські порти України».

Так, наприклад, в абз. 2 ч. 3 Заключних положень зазначено, що «підприємства морського транспорту, на які на день набрання чинності цим Законом поширюється визначення терміна «морський термінал», незалежно від їх місця знаходження в межах або за межами існуючих державних підприємств — морських портів, підлягають включенню до меж морського порту, акваторією якого вони користуються, або до меж найближчого морського порту». Тобто, за логікою вказаної норми, суб'єкт права — «підприємство» співвідноситься із об'єктом права «морським терміналом», що є неприпустимим.

З метою логічного викладення норм законодавства пропонується у ч. 3 Заключних положень ЗУ «Про морські порти України» замінити словосполучення «підприємства морського транспорту, на які на день набрання чинності цим Законом поширюється визначення терміна «морський термінал», на «підприємства морського транспорту, які здійснюють експлуатацію цілісного майнового комплексу, на який на день набрання чинності цим законом поширюється визначення терміна «морський термінал».

По-друге, враховуючи відсутність обмежень щодо форм власності на морський термінал, цей об'єкт може належати відповідним суб'єктам на праві державної, комунальної та приватної власності.

Третім висновком є те, що морський термінал спрямований на надання певних послуг/виконання робіт, а саме — вантажний термінал спрямований на обслуговування власників (або осіб, яким вантаж належить на іншому праві) вантажів, пасажирський термінал — обслуговування пасажирів морських суден. Детальніше слід

зупинитись саме на морському вантажному терміналі, який є різновидом морського транспортного терміналу. За допомогою транспортного вантажного терміналу надаються послуги, якими є, насамперед, навантаження, вивантаження, зберігання та обробка вантажів. При цьому саме для морських транспортних терміналів основними послугами слід вважати завантаження вантажів з суден до терміналу, зберігання вантажів у терміналі, обробка вантажів (наприклад, стафірування та розстафірування контейнерів), перевантаження вантажів з терміналу на різні види транспорту (як на морський, так і на інші види транспорту). Надання послуг опосередковується відповідними, переважно господарськими, договорами.

Четвертий висновок стосується саме морського вантажного терміналу й полягає у тому, що морський вантажний термінал спрямований на забезпечення взаємодії морського транспорту (наприклад, у разі транзитних перевезень шляхом забезпечення переміщення вантажу з одного судна на інше з дотриманням митних, санітарних та інших правил) або морського та інших видів транспорту.

Таким чином, морський вантажний термінал з юридичної точки зору можна визначити як цілісний майновий комплекс, що може знаходитися у державній, комунальній або приватній власності, основним призначенням якого є надання послуг з завантаження, зберігання, обробки та перевантаження вантажів з метою забезпечення взаємодії морського або морського та інших видів транспорту.

У свою чергу, морський пасажирський термінал є цілісним майновим комплексом, що може знаходитись у державній, комунальній або приватній власності, основним призначенням якого є обслуговування пасажирів морського транспорту.

Первинними об'єктами, з яких складається майновий комплекс морського порту та морських терміналів, є об'єкти портової інфраструктури.

Як зазначає Г. Волков, поняття «об'єкти портової інфраструктури» є «ширше поняття морського порту і є необхідним для того, щоб забезпечити ефективне функціонування, розвиток і нове будівництво не лише комплексу споруд морського порту, але й пов'язаних з ним інших об'єктів» [23, с. 69]. Разом із тим поняття «об'єкти портової інфраструктури» не можна визнавати ширшим, аніж поняття морського порту. З об'єктів портової інфраструктури власне й складається морський порт — об'єкт, а тому не можна вести мову, що одне з зазначених понять є ширшим або вузким.

За обігоздатністю об'єкти портової інфраструктури можна класифікувати на: 1) об'єкти портової інфраструктури, господарський обіг яких не обмежується; 2) об'єкти портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом.

До об'єктів портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом, відповідно до положень ЗУ «Про морські порти України», відносяться стратегічні об'єкти портової інфраструктури.

Відповідно до п. 14 ч. 1 ст. 1 зазначеного Закону стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності. У п. 8 ч. 1 ст. 11 ЗУ «Про морські порти України» серед принципів організації функціонування та розвитку морських портів виокремлюється принцип збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту (зазначений принцип як принцип портового права розглядався у підрозділі 1.3 роботи).

З аналізу ч. 2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України» можна встановити групи обмеженості обігу різних стратегічних об'єктів портової інфраструктури.

Першу групу становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. До таких об'єктів відносяться усі об'єкти портової інфраструктури, що знаходяться у державній власності.

Водночас у ЗУ «Про морські порти України» містяться норми, що фактично суперечать п. 14 ч. 1 ст. 1 зазначеного Закону, й дозволяють знаходитись гідротехнічним спорудам, що входять до складу стратегічних об'єктів портової інфраструктури, у приватній власності.

Згідно з абз. 2 ч. 2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України» створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім випадку, передбаченого ч. 5 цієї статті. Згідно з ч. 5 ст. 23 вказаного Закону, новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є об'єктами приватної власності.

Таким чином, гідротехнічні споруди за положеннями ЗУ «Про морські порти України» можуть перебувати не лише у державній, але й у приватній власності.

Отже, з метою узгодження положень ЗУ «Про морські порти України» доцільно внести зміни до п. 14 ч. 1 ст. 1 й виключити з визначення стратегічних об'єктів портової інфраструктури словосполучення «об'єкти державної власності».

Другу групу об'єктів портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що не підлягають передачі в оренду чи концесію. До таких об'єктів відносяться усі стратегічні об'єкти портової інфраструктури державної власності, окрім причалів, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій.

Варто зауважити, що вищевказані об'єкти, відповідно до ч. 2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України», не можуть передаватись саме в оренду чи концесію. Як вже зазначав автор цієї роботи при дослідженні положень законопроекту про морські порти, що враховуючи, що забороняється лише оренда чи концесія, однак не надання об'єктів у користування взагалі, то «це положення можна буде обійти, застосувавши подібні до оренди договори (наприклад, договір лізингу, певні комбіновані договори)» [47, с. 291]. Таким чином, доцільно у ч. 2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України» після словосполучення «передачі в оренду чи концесію» додати «та/або передачі в користування у будь-який інший спосіб».

Третю групу об'єктів портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом становлять стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що підлягають передачі в оренду або концесію. До таких об'єктів відносяться причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації.

У ЗУ «Про морські порти України» встановлено, що строк оренди причалів не може перевищувати 49 років, водночас строк оренди інших стратегічних об'єктів цієї групи законом не обмежується.

У свою чергу, зазначена група стратегічних об'єктів може передаватись у концесію лише у складі єдиних майнових комплексів, що відповідає ч. 4 ст. 3 Закону України «Про концесії», згідно з якою об'єктами права державної чи комунальної власності, які надаються у концесію, є, зокрема, майно підприємств, які є цілісними майновими комплексами або системою цілісних майнових комплексів, що забезпечують комплексне надання послуг у сферах діяльності, що визначені частинами другої та третьою ЗУ «Про концесії». Водночас у ч. 2 та ч. 3 ЗУ «Про концесії» серед відповідних сфер діяльності відсутня сфера, яка б стосувалась здійснення господарської діяльності у морських портах. Відповідні зміни до ЗУ «Про концесії» не передбачає і ЗУ «Про морські порти України». Разом з тим у ч. 2 ст. 5 ЗУ «Про концесії» зазначено, що спеціальними законами можуть визначатися особливості здійснення концесійної діяльності в окремих сферах господарської діяльності [169]. Таким чином, ЗУ «Про морські порти України» у частині положень, що регулюють правовідносини концесії, треба вважати спеціальним законом по відношенню до ЗУ «Про концесії» й відповідно в даному випадку повинно застосовуватись правило «*Lex specialis derogat generali*».

Треба зазначити, що 15 жовтня 2012 р. була прийнята Постанова КМУ № 1055, якою були внесені зміни до Переліку об'єктів, які

можуть передаватись в концесію, й до зазначеного переліку були включені 18 морських портів — державних підприємств [39].

Як зазначалось вище, об'єкти портової інфраструктури — гідротехнічні споруди — можуть перебувати й у приватній власності. Вбачається, що зазначені об'єкти не повинні бути обмежені в господарському обігу, оскільки обґрунтування для такого обмеження права приватної власності відсутнє. Відповідно з до ч. 2 ст. 321 ЦК України, особа може бути позбавлена права власності або обмежена у його здійсненні лише у випадках і в порядку, встановлених законом. З метою забезпечення вільного обігу гідротехнічних споруд, що знаходяться у приватній власності, необхідно внести зміни до відповідних положень ЗУ «Про морські порти України» й забезпечити обмеження господарського обігу лише тих об'єктів стратегічної інфраструктури, що знаходяться у державній власності. Доцільно запропонувати доповнити ч. 2 ст. 23 Закону після словосполучення «стратегічні об'єкти портової інфраструктури» словосполученням «що перебувають у державній власності».

Наприкінці варто зазначити, що дослідження об'єктів господарських правовідносин у морських портах та пов'язаних із ними проблем має значний науковий потенціал: актуальним виглядає здійснення більш детального комплексного дослідження питань державно-приватного партнерства у морських портах з урахуванням іноземного досвіду, аналізу господарських договорів щодо відчуження/надання у користування об'єктів портової інфраструктури, дослідження правового режиму окремих індивідуально визначених об'єктів портової інфраструктури.

2.3. Господарські операції як об'єкти господарських правовідносин у морських портах

У підрозділі 2.2 було проведене дослідження окремих матеріальних об'єктів господарських правовідносин у морських портах, й у цьому підрозділі буде здійснене дослідження фактичних дій, які є об'єктами господарських правовідносин, тобто заради яких виникають відповідні правовідносини.

У разі здійснення господарської діяльності за відсутності господарських правовідносин необхідно вести мову про «зміст господарської діяльності у морських портах», тобто з яких фактичних корисних дій складається відповідна господарська діяльність.

Необхідно зазначити, що у ч. 1 ст. 3 ГК визначаються три основні напрями господарської діяльності: 1) виготовлення та реалізація продукції; 2) виконання робіт; 3) надання послуг.

У свою чергу, представники цивілістичної науки класифікують за критерієм спрямованості цивільно-правові договори на договори, спрямовані на передання речей у власність (або і інше речове право) або користування, на виконання робіт або на надання послуг.

Так, М. І. Брагінський та В. В. Вітрянський зазначають, що «цивільно-правовий договір виникає з приводу передання речей, виконання робіт або надання послуг» [12]. Відповідно, «з часів римського приватного права, за критерієм спрямованості на певний результат виокремлюються такі типи договорів (договорних зобов'язань), як договори, спрямовані на передання майна у власність (або в інше речове право) або у користування, на виконання робіт або на надання послуг» [33]. Ці вислови є притаманними й для сфери господарювання.

Враховуючи вищевикладене, вбачається, що зміст господарської діяльності у морському порту повинен досліджуватись з урахуванням того, що така діяльність може полягати у 1) виготовленні та реалізації продукції; 2) виконанні робіт; 3) наданні послуг. Здійснення господарської діяльності у морських портах може опосередковуватись господарськими договорами.

Для позначення змісту господарської діяльності у морських портах у роботі неодноразово використовувались словосполучення «надання послуг/виконання робіт». Водночас зазначений вираз застосовувався з метою не помилитися при здійсненні наукових висновків, адже відсутнє розмежування (як у законодавстві, так і у науці) щодо того, які види господарської діяльності у морських портах полягають саме у наданні послуг, а які у виконанні робіт, адже роботи та послуги є різними науковими та законодавчими категоріями та здійснюються на підставі різних договорів.

Тож потребує детального дослідження проблема розмежування робіт і послуг у морських портах, визначення окремих видів господарської діяльності, що відносяться до послуг та до робіт.

Таким чином, для визначення змісту господарської діяльності у морському порту необхідно: 1) визначити коло видів господарської діяльності, що здійснюються суб'єктами портової влади та суб'єктами портового господарства; 2) з'ясувати, що слід вважати роботою, а що послугою у морському порту та як співвідносяться ці поняття; 3) здійснити класифікацію господарських операцій у морських портах.

Враховуючи проблему співвідношення послуг та робіт у морських портах, варто використати поняття «господарські операції», що дозволяє абстрагуватись від понять «роботи» та «послуги» у морському порту до з'ясування питання про те, як слід визначати сутність тих чи інших видів господарської діяльності у морському порту. Варто

зауважити, що абстрактне поняття «господарські операції» застосовується й у ЗУ «Про морські порти України» (п. 4 ч. 1 ст. 9).

Тож які господарські операції мають місце у морських портах та виступають об'єктом господарських правовідносин?

У Реєстрі морських портів РФ, відповідно до ч. 3 ст. 9 Закону РФ «Про морські порти у Російській Федерації», міститься, зокрема, перелік послуг, надання яких здійснюється операторами морських терміналів. Аналіз переліку послуг, що надаються портами РФ відповідно до Реєстру морських портів РФ, дозволяє узагальнити ці послуги та виокремити серед них такі: перевалка вантажів; транспортна обробка вантажів та контейнерів; зберігання вантажів та складські операції (зокрема, укладення, стафірування та розстафірування вантажів); експедирування вантажів; послуги з морського агентування; тальманський облік вантажів (тальманські послуги); буксирування суден та інших плавучих об'єктів; будівництво, ремонт, переробка та розрізання на металобрухт суден; відстоювання суден; послуги з бункерування суден; шипчандлерська діяльність з обслуговування суден; послуги із швартування суден; послуги з буксирування суден та інших плавучих об'єктів; здійснення днопоглиблюваних та водолазних робіт; фрахтування суден; лоцманські послуги; диспетчерське управління рухом суден; сюрвейерське обслуговування суден; послуги з безпечного судоходства, маневрування і стоянки суден; здійснення днопоглиблюваних робіт; послуги зі збору судових лляльних вод та нафтопродуктів та їх очистки; перевезення пасажирів морським пасажирським транспортом; надання туристичних послуг [182].

Відповідно до ч. 2 ст. 116 Закону про порти Болгарії у портах Болгарії портові послуги розподіляються на такі категорії: 1) технічні послуги — проведення у порт, буксирування, швартування, постачання суден водою, телефоном та електроенергією; приймання, зберігання та управління відходами — результатами судноплавства; 2) обробка вантажів та пошти — завантаження, розвантаження, наведення порядку, зберігання, перепакування різних по типу товарів, термінальне (внутрішньопортове) перевезення вантажів і пошти та інші; 3) пасажирські послуги [115].

Адміністрація Одеського морського порту (філія ДП «АМПУ») укладає такі договори з юридичними особами і фізичними особами — резидентами та нерезидентами України: договір на транспортно-експедиторське обслуговування; договір на агентування суден; договір на сюрвейерське обслуговування; договір на шипчандлерське обслуговування. Крім того, на зазначеному веб-сайті наявний перелік послуг, що надає служба флоту Адміністрації Одеського морського порту, серед яких буксиро-кантовочні і швартові опера-

ції; льодова проводка суден; міжпортове буксирування; постачання суден питною водою; виконання завантажувально-розвантажувальних і підйомних робіт плавкранами з можливістю виконання робіт в грейферному режимі; приймання з суден лляльних, сточно-фєкальних вод, нафтозалишків тощо [129].

ДП «Херсонський морський торговельний порт» надає такі основні послуги: перевалка зовнішньоторговельних, транзитних та каботажних вантажів; здійснення завантажувально-розвантажувальних робіт; сепарування, закріплення вантажу, сухе зачищення трюмів, зважування вантажів; упакування вантажів; зберігання вантажів. До додаткових послуг відносяться, зокрема, перевезення суднами портового флоту зовнішньоторговельних та транзитних вантажів у порти Чорного моря; буксирне супроводження тощо [130].

З наведеного вище переліку господарських операцій, що надаються певними суб'єктами господарювання у морських портах, можна побачити, що зазначені переліки не збігаються один з одним. Вбачається, що це можна пояснити тим, що вказані переліки складені не за певним науковим критерієм та мають різний рівень абстрагованості.

Разом з тим видається за можливе узагальнити певні господарські операції у морському порту з вказаних переліків та здійснити їх класифікацію, що допоможе встановити їх систему.

У свою чергу здійснення класифікації господарських операцій у морському порту вимагає попереднього вирішення завдання щодо співвідношення робіт та послуг у морському порту. З'ясування того, які господарські операції у морському порту відносяться до робіт, а які до послуг, має й важливе практичне значення, адже вирішення цього питання дозволить правильно застосовувати загальні положення законодавства щодо договорів на надання послуг та договорів на виконання робіт.

Розглянемо законодавчі акти, положення яких можуть допомогти у вирішенні поставленого завдання.

У визначенні морського порту в ЗУ «Про морські порти України» йдеться про те, що морський порт обладнаний для «обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності». Тобто з вищенаведених положень вбачається, що морський порт призначений як для надання послуг, так і для виконання певних робіт.

У ч. 1 ст. 9 Кодексу торговельного мореплавання РФ зазначається, що морський порт призначений для «обслуговування суден... обслуговування пасажирів, здійснення операцій з вантажами, в тому числі для їх перевалки, й інших послуг, які звичайно надають-

ся у морському порту...». Тобто в даному випадку розуміється, що предметом діяльності суб'єктів господарювання у морському порту є саме надання послуг. Водночас у Законі РФ «Про морські порти у Російській Федерації», п. 9 ст. 4, у визначенні «перевалка вантажів» зазначається, що це «комплексний вид послуг та (або) робіт з перевантаження вантажів та (або) вантажу...». В даному випадку вже йдеться мова не лише про послуги, а й про роботи.

У Законі РК «Про торговельне мореплавство» від 17 січня 2002 р. № 284-ІІ, у ч. 1 ст. 35, що має назву «Послуги, що надаються у морському порту», зазначається, що «морський порт здійснює завантаження (розвантаження) та обслуговування суден... обслуговування пасажирів морських суден...». Водночас у ч. 2 ст. 35 вищевказаного Закону зазначається, що «завантажувально-розвантажувальні роботи та інші технічні операції можуть здійснюватись оператором морського терміналу» [117].

Закон Латвійської Республіки «Про Вентспільській вільний порт» оперує поняттям «послуги». У п. 4 ст. 1 зазначеного Закону зазначається, що «клієнти порту...використовують послуги управління вільного порту та підприємницьких товариств, що знаходяться у вільному порту. Згідно з пар. 1 ст. 12 Закону послуги з завантаження, зберігання, обробки товарів (вантажів) та інші послуги... здійснюють підприємницькі товариства».

Наведені вище приклади дозволяють дійти висновку, що терміни «послуги» та «роботи» застосовуються у відповідних актах, що регулюють господарські відносини у морських портах, ситуативно, вибірково, враховуючи певні звичаї та традиції, однак без наукового обґрунтування. А. Б. Гриняк з цього приводу справедливо зазначає, що у деяких випадках небезпідставно можна стверджувати «про ототожнення законодавцем договорів з виконання робіт із договорами про надання послуг... що, безперечно, є неприпустимим та таким, що потребує виправлення, оскільки таке ототожнення на практиці призводить до неправильного застосування до підрядних відносин законодавства, що регулює інші договірні відносини, та істотно порушує права контрагентів договору» [34, с. 90].

Точка зору одних вчених щодо співвідношення робіт та послуг полягає у тому, що «корисний ефект від діяльності з надання послуги не виступає у вигляді певного матеріального результату, як це має місце при виконанні роботи, а полягає у самому процесі надання послуги» [94, с. 171]. Багато вчених-цивілістів при цьому пов'язують діяльність з виконання робіт із договором підяду. Так, О. В. Старцев зазначає, що «предметом договору підяду є робота, яка виконується підрядником, а точніше її результат» [214, с. 661] і далі — «роботи можна вважати такими, що здійснюються у межах

договору підряду, якщо їх результатом є відповідні зміни матеріальних об'єктів» [214, с. 662]. А. Б. Гриняк зазначає, що предмет договорів підряду «становить певний матеріальний результат, оскільки він виконується із матеріалів підрядника або замовника і набуває форми, придатної для оцінювання, що відрізняє їх від інших договорів, зокрема, від договорів із надання послуг, предметом яких є не кінцевий матеріальний результат, а дії» [35, с. 77]. «Коли йдеться про діяльність у формі «робіт», то споживача власне цікавить кінцевий результат такої діяльності, що набуває певної матеріалізованої форми, тобто такий об'єкт цивільних прав, як «результати робіт». Коли ж йдеться про послуги як об'єкт цивільних прав, то до уваги береться не сам результат, який споживається при здійсненні діяльності, а дії які до нього призвели» [35, с. 126].

Вказані думки вчених, відповідно до яких «послуги» відрізняються від «робіт» корисним ефектом або результатом діяльності, не є беззаперечними, адже у багатьох зобов'язаннях, предметом яких за законодавством є саме надання послуг, як результат (корисний ефект) можна розглядати саме матеріальний результат. Наприклад, договір перевезення має своїм корисним ефектом цілком матеріальний результат — доставка вантажу (матеріального об'єкта) у певний пункт призначення, водночас глава 64 ЦК відносить договір перевезення вантажів до різновиду договорів про надання послуг. Наявний матеріальний результат і за результатами виконання договору перевалки вантажів у морському порту, який передбачає переміщення вантажу у певне місце (наприклад, з судна у залізничний вагон).

Інші вчені розглядають роботу як різновид послуги. Наприклад, Ю. Х. Калмиков вважав, що підряд є різновидом послуг [66, с. 117]. О. Ю. Кабалкін зазначав, що «вбачається допустимим розглядати виконання робіт в якості різновиду зобов'язань з надання послуг, виходячи з того, що будь-яка послуга неможлива без виконання певної роботи» [65, с. 84].

Існує й протилежна думка, яка полягає в розгляді послуг як різновиду роботи. І. Л. Брауде зазначав, що «робота може полягати у виготовленні певної речі чи наданні послуг» [13, с. 221].

Розгляд роботи як різновиду послуги або послуги як різновиду роботи можна пояснити таким чином. Виконання робіт, як і надання послуг, опосередковується особистою працею (трудом/роботою) фізичних осіб (наприклад, особистою працею найманих працівників суб'єктів господарювання або особистою працею фізичної особи — суб'єкта господарювання). Наприклад, надання портовим оператором послуг з перевалки вантажів буде знаходити своє вираження в завантажувально-розвантажувальних роботах, що виконуються найманими працівниками цього портового оператора. Тобто при

ототожненні роботи із послугою або послуги із роботою фактично ототожнюється робота (або послуга) як різновид діяльності (в т.ч. господарської) із трудом (працею) осіб, що здійснюють цю діяльність. Варто зауважити, що подібна позиція не дозволяє належним чином розмежувати категорії «роботи» та «послуги», що застосовуються у цивільному та господарському праві та розмежовуються на рівні законодавства (наприклад, у ч. 1 ст. 177 виокремлюються, зокрема, такі об'єкти, як результати робіт та послуги) [35, с. 125]. Однак вбачається, що саме з наведеного розуміння роботи як труда (праці) певних фізичних осіб видається необхідним пояснювати й застосування у різних випадках у джерелах, що регулюють господарські правовідносини у морському порту, понять «роботи» та «послуги». Так у п. 11 ч. 1 ЗУ «Про морські порти України» словосполучення, «портовий оператор — ... проводить вантажно-розвантажувальні роботи» треба розуміти таким чином, що з метою виконання договору щодо перевалки вантажів (надання послуг з перевалки вантажів) силами працівників портового оператора (суб'єкта господарювання) проводяться відповідні роботи.

Термін «робота» у ЗУ «Про морські порти України» іноді використовується й в іншому значенні для позначення функціонування морського порту. Так, наприклад, у ч. 1 ст. 12 ЗУ «Про морські порти України» зазначається, що адміністрація морських портів України, суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи в морському порту.

Можна побачити, що термін «робота» застосовується у багатьох значеннях. Використання в тому чи іншому місці терміна «робота» не обов'язково викликає спірну ситуацію щодо співвідношення його із поняттям «послуги» як видом господарської діяльності, а вимагає правильного тлумачення відповідного терміна.

Водночас для правильного співвідношення понять «робота» та «послуга» варто більш детально з'ясувати, що розуміється під поняттям «послуга».

У Тлумачному словнику російської мови Ожегова послуга розглядається як «дія, що приносить користь, допомогу іншому» [205].

В. В. Резнікова виокремлює такі характерні ознаки послуги: 1) корисний ефект. Це її особиста споживча вартість, тобто здатність задовольняти потреби окремих суб'єктів; 2) невіддільність від джерела. Послуга має споживатися в процесі її надання, тобто при здійсненні певних дій чи бездіяльності; 3) непомітність, невідчутність (її не можна взяти в руки, зберігати, транспортувати, складувати); 4) нематеріальність (її не можна продемонструвати послу-

гоотримувачеві до моменту надання послуги); 5) якість, диференційованість якості послуги (якщо кінцевий результат (коли такий існує) і не настав, то це свідчить про неякісність надання послуги); 6) ексклюзивність (послуга тісно пов'язана із конкретним суб'єктом праводносин — виконавцем, а оскільки всі виконавці є різними, то властивість невіддільності обумовлює специфічну ознаку послуги — її ексклюзивність); 7) неможливість зберігання. Послугу не можна зберігати з метою її подальшої реалізації чи використання; 8) невичерпність (незалежно від кількості разів її надання її власні кількісні характеристики не змінюються) [183, с. 155–163].

Відповідно до ч. 1 ст. 901 ЦК за договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором. У зазначеному положенні наводиться одна з доктринальних ознак послуги, а саме — споживання в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності.

Повертаючись до співвідношення «робіт» та «послуг» з метою формування власної позиції треба вказати таке.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» послуга — це діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб. У свою чергу, робота — це діяльність виконавця, результатом якої є виготовлення товару або зміна його властивостей за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб. Зазначені визначення певним чином обумовлюються характером закону, спрямованістю його на захист прав споживачів, що придбавають продукцію (роботи, послуги) для задоволення особистих потреб. Разом з тим не можна не відмітити, що, відповідно до наведених визначень, результатом роботи повинно бути саме створення нової речі або зміна її властивостей, а не досягнення будь-якого матеріального результату.

Привертає увагу той факт, що у ЦК України загальним положенням щодо послуг присвячена окрема глава (глава 63 ЦК), тоді як глава, яка б була присвячена загальним положенням щодо робіт, відсутня. Після глави 60 ЦК, що має назву «Позичка» й якою закінчується масив правових норм, що регулює договірні відносини щодо передання певного майна у власність або у користування, йде глава 61, що має назву «Підряд» й присвячена окремим різновидам підряду, у свою чергу глава 62 містить положення щодо «виконання науково-дослідних або дослідно-конструкторських та технологічних

робіт. Тобто, певним чином абстрагуючись від природи договорів, яким приділена увага у главах 61–62 ЦК, можна зробити висновок, що ЦК присвячує договорам на виконання робіт лише дві глави, тоді як до договорів про надання послуги відносить, зокрема, договори перевезення, транспортного експедитування, зберігання, страхування, комісію, управління майном, займ, кредит, банківській внесок, факторинг.

Подібним чином у Цивільному кодексі Російської Федерації регулювання договорів щодо виконання робіт міститься у двох главах — 37 та 38. У свою чергу, у главі 39 ЦК РФ, що має назву «Возмездное оказание услуг», у ч. 2 ст. 779 зазначається, що правила цієї глави застосовуються до договорів надання послуг зв'язку, медичних, ветеринарних, аудиторських, консультаційних, інформаційних послуг, послуг по навчанню, туристичному обслуговуванню та інших, за винятком послуг, що здійснюються за договорами, передбаченими главами 37, 38, 40, 41, 44, 45, 46, 47, 49, 51, 53 цього Кодексу. Тобто відповідно до зазначених положень за договорами підряду також надаються послуги, однак на них не поширюється дія загальної глави щодо послуг [32].

Положення, аналогічні ч. 2 ст. 779 ЦК РФ, містяться й у Цивільному кодексі Республіки Білорусь (ч. 2 ст. 733) [29], Цивільному кодексі Республіки Казахстан (ч. 2 ст. 683) [30], Цивільному кодексі Республіки Узбекистан [31].

Наведені приклади з національного та зарубіжного законодавства свідчать про те, що в останньому (насамперед, це стосується України та країн СНД) поняття «послуги» є ширшим та «потужнішим» поняттям, аніж роботи, тоді як щодо договору про виконання робіт відсутні навіть загальні положення. Це не можна вважати позитивним, адже чітке розмежування «робіт» та «послуг», й відповідно правових режимів щодо відповідних договорів та видів господарської діяльності, повинно здійснюватись на рівні загального закону для певної сфери (ЦК, ГК), що дозволить усунути проблеми правозастосування.

Водночас, враховуючи вищевикладене, вбачається за можливе розмежувати «роботи» та «послуги» таким чином.

До господарської діяльності щодо виконання робіт необхідно віднести діяльність, що має такі ознаки:

1) діяльність, що спрямована на створення або переробку певного матеріального об'єкта. Як вже було зазначено, наявність матеріального результату може бути й у договорах щодо надання послуг, однак видається, що у договорах на виконання робіт (що можна побачити на прикладі договорів підряду) йде мова саме про створення певного нового матеріального об'єкта (причому ця «но-

визна» може полягати й у переробці, ремонті та інших операціях, що змінюють матеріальний об'єкт).

Відповідно до ч. 2 ст. 837 ЦК договір підряду може укладатися на виготовлення, обробку, переробку, ремонт речі або на виконання іншої роботи з переданням її результату замовникові. «Виконання іншої роботи з переданням її результату» повинно бути спрямовано на створення певного нового матеріального об'єкта, в іншому випадку договір, на підставі якого виконується робота (у розумінні праці фізичних осіб), необхідно відносити до послуг;

2) на діяльність щодо виконання робіт відповідні положення щодо ЦК будуть поширюватись лише за наявності відповідного договору. За відсутності останнього на відповідну господарську діяльність будуть поширюватись встановлені публічно-правові обмеження та нормативи й в даному випадку головне значення буде мати вид цієї діяльності з економічної точки зору (тобто значення буде мати чи є ця діяльність будівельною, монтажною).

Водночас можна стверджувати, що послуги в будь-якому разі передбачають певні правовідносини між двома чи більшою кількістю осіб, тоді як роботи можуть виконуватись як за замовленням, так і для власних потреб (наприклад, будівництво господарським способом). Тобто виконання робіт може виходити за межі цивільно-правового регулювання, спрямованого саме на регулювання відносин, а не діяльності;

3) діяльність щодо виконання робіт спрямована на створення чи переробку саме індивідуально визначеного об'єкта. В іншому випадку необхідно вести мову про надання послуг або виробництво продукції (у разі створення об'єктів з родовими ознаками).

Спробуємо проаналізувати окремі господарські операції у морських портах, визначити, чи необхідно їх відносити до «послуг» або до «робіт», а також встановити правову природу відносин, що виникають при їх здійсненні.

Одним із різновидів господарських операцій у морських портах є операції з лоцманського проведення суден.

Лоцманське проведення суден здійснюється в цілях забезпечення безпеки плавання суден, попередження пригод з суднами та захисту морського середовища. Морський лоцман краще розуміє місцеві правила (знаки, сигнали тощо), знає місцеві небезпечності, які можуть загрожувати судну; має досвід та практику плавання по певній акваторії у знайомих йому гідрографічних, навігаційних та метеорологічних умовах тощо [187].

Господарська корисність лоцманського проведення суден полягає у забезпеченні відповідним суб'єктом переміщення судна, проведення якого здійснюється до певної ділянки (району) водної

поверхні; недопущення спричинення шкоди судну або судном іншим об'єктам. Матеріальним результатом у даному випадку виступає доставляння судна у завданий район, водночас лоцманське проведення слід визнавати послугою, адже зазначена діяльність не спрямована на створення індивідуально визначеного матеріального об'єкта (або його переробку). Як справедливо зазначає Г. Г. Іванов, лоцманські послуги є послугами нематеріального характеру, що полягають у наданні інформації та порад, необхідних капітану судна в процесі плавання в районі обов'язкового чи необов'язкового лоцманського проведення [263, с. 173–174].

Правовідносини, пов'язані з лоцманським проведенням, опосередковуються договором на надання лоцманських послуг, який має господарсько-правову природу, що пояснюються такими аргументами:

1) договір на надання лоцманських послуг укладається між суб'єктами господарської діяльності: судновласником, фрахтувальником, морським агентом чи іншою особою, що вповноважена судновласником, з одного боку, та лоцманським підприємством (п. 4.9 Положення про морських лоцманів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 8 травня 2013 р. № 292 [162] (далі — Положення про морських лоцманів)).

При цьому термін «лоцманське підприємство», що закріплений у Положенні про морських лоцман, відсутній у Господарському кодексі України (далі — ГК), Кодексі торговельного мореплавства чи Законі України «Про морські порти України». Зі змісту п. 1.2 Положення видається, що лоцманське підприємство — це підприємство, працівниками якого є морські лоцмани, особистою працею яких, власне, й забезпечується лоцманське проведення судна.

Вбачається, що з урахуванням відсутності такої організаційно-правової форми юридичної особи, як лоцманське підприємство, останнє, з урахуванням положень ч. 3 ст. 63 ГК, може бути створено та діяти у формі унітарного підприємства (державне унітарне підприємство, комунальне підприємство) або корпоративного підприємства (приватне підприємство, господарське товариство тощо);

2) предметом договору на надання лоцманських послуг, виходячи в тому числі й з назви цього договору, є надання лоцманським підприємством послуг з лоцманського проведення (лоцманських послуг), які мають оплатний характер.

Відповідно до п. 1.5 Положення про морських лоцманів лоцманські послуги за територією їх надання класифікуються на 1) лінійні (міжпортові) лоцманські послуги (надаються на судноплавних шляхах у територіальних водах, на фарватерах, каналах, крім підхідних до портів каналів, у відкритому морі); 2) портові

лоцманські послуги, які надаються в межах акваторій портів, крім тих ділянок акваторій портів, лоцманські послуги на яких належать до лінійних (міжпортових) лоцманських послуг.

За критерієм обов'язковості лоцманське проведення можна також класифікувати на обов'язкове та необов'язкове. Норми щодо обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення містяться у ст. 94 КТМ.

Оплатний характер лоцманських послуг підтверджується правом лоцманської організації на отримання лоцманського збору. Відповідно до п. 4.17 Положення, лоцманський збір стягується лоцманськими підприємствами і включається в їх дохід. Як справедливо зазначає російський вчений А. А. Єршов, «лоцманський збір являє собою...плату за послуги лоцманської організації по проведенню судна» [57, с. 12].

Вищенаведені положення щодо предмета договору на надання лоцманських послуг цілком відповідають предмету господарської діяльності, що викладений у ч. 1 ст. 3 Закону України, та полягає, зокрема, у «наданні суб'єктами господарювання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність».

Теза щодо господарсько-правової природи договору на надання лоцманських послуг підтверджується й висновком такого авторитетного вченого, як В. В. Вітрянський, який всупереч думкам адміністративно-правової природи діяльності з лоцманського проведення зазначає: «Правовідносини, що мають місце між судновласником в особі капітана судна та лоцманською організацією повинні кваліфікуватись не інакше як договір про надання лоцманських послуг, який за своєю сутністю є договором про платне надання послуг» [264, с. 75].

Окремий різновид господарських операцій у морських портах складають послуги Служби регулювання руху суден (далі — СРПС), що мають берегові радіолокаційні системи.

Відповідно до ст. 110 КТМ у районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Аналіз Типового положення про Службу регулювання руху суден, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. № 340, дозволяє зробити висновок, що послуги СРПС полягають у забезпеченні судна інформацією, що дозволить забезпечити безпеку мореплавства та уникнення аварій. Зазначене інформування полягає, зокрема, у наданні суднам рекомендацій та

вказівок, що стосуються черговості руху, часу початку руху, маршруту, швидкості та інтервалів руху, місця якірної стоянки, а також попередження щодо порушення суднами правил плавання у цій зоні, попередження судна у разі відхилення його від безпечного маршруту плавання та повернення до зазначеного маршруту; надання рекомендацій судну щодо зміни курсу та швидкості; передача інформації про ідентифікаційні дані, позиції та наміри інших суден, а також попередження цих суден [167].

Радіолокаційне обслуговування як вид господарської діяльності необхідно відносити саме до послуг, адже як і при лоцманському проведенні, зазначена діяльність не спрямована на створення індивідуально визначеного матеріального об'єкта (або його переробку). Подібної думки дотримується й законодавець, що знайшло свій вигляд у затвердженні нормативно-правового акта з відповідною назвою: наказом Міністерства інфраструктури України від 8 травня 2013 р. № 291 був затверджений Порядок надання послуг з регулювання руху суден.

Особа, що безпосередньо забезпечує надання лоцманських послуг, має назву лоцман-оператор та діє на підставі Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, яке затверджене наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. № 341 [163].

Послуги СРПС, як і лоцманське проведення, в деяких випадках можуть мати обов'язковий характер. Відповідно до абз. 4 ст. 110 КТМ ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляється в обов'язковій постанові по порту, лоцпях і «Повідомленнях мореплавцям». Так, відповідно до п. 3.1.18 Обов'язкових постанов по ДП «ОМТП», усі судна, що прямують зоною контролю Посту регулювання руху суден (далі — ПРПС), зобов'язані користуватися послугами ПРПС [120].

Співвідношення послуг з лоцманського проведення та послуг СРПС можна простежити на прикладі мотивувальної частини Постанови Севастопольського апеляційного господарського суду по справі № 2-7/9011.1-2007 від 31 січня 2008 р., в якій зазначено, що «лоцман-оператор, що надає відповідні послуги, не знаходиться на борту судна, він не покидає свого робочого місця перед монітором (підключеним до АТС, берегових і стільникових систем зв'язку, ССТУ тощо) на посту регулювання руху суден (капітальна споруда на суші (іноді в порту) зі спеціально встановленим обладнанням)», тоді як «державний морський лоцман дійсно, надаючи вказівки капітану, перебуває на борту відповідного судна» [154]. І хоча, в деяких випадках, морський лоцман може не знаходитись на борту відповідного судна, а знаходитись на лоцманському судні, й з нього

надавати вказівки капітану, треба визнати, що морський лоцман при наданні послуг з лоцманського проведення перебуває на «місці події», тоді як лоцман-оператор знаходиться у відповідному посту СРПС й надає послуги, перебуваючи на своєму робочому місці у межах дії посту.

Варто зауважити, що на теперішній час, після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», надання послуг з лоцманського проведення та послуг СРПС забезпечується філією «Дельта-лоцман» АМПУ. Водночас у КТМ скасовані положення, що дозволяють надання послуг з лоцманського проведення виключно державними морськими лоцманами. Варто зазначити, що можливість надання послуг з лоцманського проведення не лише державними, а й суб'єктами господарювання, заснованими на іншій формі власності, передбачається законодавством РФ [57].

Окрему групу послуг господарських операцій у морських портах становлять операції з буксирування суден.

Як справедливо зазначав у 1986 р. у монографії «Морські буксири та їх операції» В. С. Сидорченко, «неможливо уявити собі роботу багатьох тисяч морських портів, морських та річкових каналів, шлюзів без постійної та багатогранної роботи морських буксирів» [192, с. 4]. Зазначене твердження є актуальним й на теперішній час.

Будь-який буксир (від голландського слова *boegseren* — тянути) призначений для того, щоб тянути або толкати будь-яке інше самохідне або несамохідне судно, плот чи інший плавучий засіб [192, с. 6]. Основним призначенням морського буксирування є доставка судна або іншого плавучого об'єкта, який не може переміщатися самостійно (наприклад, несамохідне судно або аварійне судно), від одного пункту в інший. Проте трапляються випадки, коли послуги буксира є необхідними для надання допомоги при здійсненні маневру великих суден на обмеженій акваторії порту [15].

У свою чергу, відповідно до предмета обраного дослідження, знає уваги саме портове буксирування. Портове буксирування — це виконання маневрів судна в портових водах (в тому числі ввід у порт або вивід з порту судна). Портове буксирування здійснюють спеціальні буксири-кантувальники, силами яких, зокрема, забезпечується допомога суднам при швартуванні, постановці на бочку, зняття з якоря тощо [192, с. 6].

Операції щодо буксирування необхідно відносити до послуг. Слушним є твердження В. С. Сидорченко, який, порівнюючи договір буксирування із договорами підряду, зазначає, що «по договору підряду підрядник зобов'язується виконати на свій ризик певну роботу за завданням замовника з його або своїх матеріалів, а замовник оплачує роботу. Результатом підряду буде створення но-

вих матеріальних цінностей або переробка вже існуючих, тоді як за договором буксировки, хоча й виконується певна робота — переміщення судна (об'єкта), однак за її результатами не створюються нові матеріальні цінності» [192, с. 21].

У главі 2 розділу VII КТМ передбачаються положення, що стосуються регулювання договору портового буксирування.

До господарських операцій у морських портах необхідно також відносити господарські операції щодо ремонту, бункерування та постачання судна.

Відповідно до Державного стандарту СРСР 24166-80 «Система технічного обслуговування та ремонту суден. Ремонт суден. Терміни та визначення» ремонт судна — це комплекс операцій по відновленню справного або роботоспроможного стану судна на певний інтервал часу [92]. Вбачається, що операції щодо ремонту судна необхідно відносити до робіт, адже в даному випадку можна вести мову про переробку індивідуально визначеної речі — судна (здійснення ремонту змінює якісний стан судна, що існував до ремонту). На підтвердження зазначеної думки, Ю. Локтіонов, здійснюючи аналіз українського законодавства щодо ремонту суден, доходить висновку, що відносини щодо ремонту суден «врегульовані нормами ЦК України про договір підряду» [92]. Господарські правовідносини щодо ремонту суден мають місце між судновласниками, з одного боку, та судноремонтними підприємствами, з іншого боку. Останні, як правило, знаходяться на території морського порту.

Потребують уваги також господарські операції щодо бункерування суден. У п. 5 ст. 1 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом надається визначення бункерного палива — це будь-яка вуглеводнева мінеральна нафта, включаючи змащувальне масло, що використовується або призначається для використання у цілях експлуатації або руху судна, а також будь-які залишки такої нафти [102]. У свою чергу, бункерування розуміється переважно у двох значеннях: 1) заправка судна паливом та моторними маслами [18]; 2) завантаження на судно запасів палива [189, с. 143].

Предметом операцій з бункерування суден є постачання судна речовинами, що забезпечують його рух. Зазначені операції слід відносити до послуг, адже при їх здійсненні відсутнє створення (або переробка) певного індивідуально визначеного об'єкта.

У зв'язку з цим зауваження викликає визначення бункерування судна, що міститься у Правилах безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, що затверджені наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 24 січня 2007 р.

№ 13. Відповідно до вищевказаних Правил бункерування судна — це поповнення судна запасами палива і мастильних матеріалів, водою, продуктами харчування [166]. Разом з тим здійснення операцій щодо постачання судна водою та продуктами харчування слід відносити до шипчандлерських послуг, які складають окрему групу послуг, що можуть надаватись у морських портах.

Сутність шипчандлерських послуг можна зрозуміти з перекладу англійського слова «ship chandler» — судновий постачальник. Предметом шипчандлерських послуг, на відміну від послуг з бункерування судна, є постачання судна продуктами харчування, водою, іншими предметами.

Як зазначав К. І. Самойлов у 2-му томі першого морського словника (1941 р.), з випущених у Радянському Союзі, шипчандлер — «торговец, поставляющий на суда, находящиеся в порту, продовольствие и предметы ширпотреба для экипажа и снаряжения для судна» [188, с. 550]. Звертає увагу в даному випадку вказівка на те, що відповідне постачання здійснюється саме у порту, тобто відповідні господарські правовідносини, що виникають між суб'єктом, що забезпечує постачання відповідними предметами, та судновласником (від імені якого діє як представник капітан або морський агент) мають місце саме у порту.

Л. І. Пашковська у своєму дисертаційному дослідженні використовує для позначення шипчандлерських послуг та осіб, що їх надають, використовує терміни «суднове постачання», «судновий постачальник». Судновий постачальник — суб'єкт господарювання, який входить до складу морського та річкового транспорту та за договором суднового постачання здійснює суднове постачання на морські (річкові) судна каботажного або закордонного плавання, надає послуги з перевірки (огляду, переосвідчення, обслуговування, ремонту) суднових запасів. У свою чергу, для позначення матеріальних об'єктів, що постачаються на судно, вчена використовує термін «суднові запаси», до яких відносить, зокрема, напої, їжу, одягу, фарбу, канати, радіотехнічні пристрої, рятувальні засоби, засоби пожежогасіння [135].

Таким чином, шипчандлерську діяльність, як і діяльність з бункерування суден, можна віднести до господарської діяльності з забезпечення постачання суден, разом з тим діяльність з бункерування судна стосується саме постачання судна речовинами, що забезпечують його рух, тоді як шипчандлерська діяльність охоплює інші речі, які постачаються на судно.

В якості послуг, що надаються у морському порту, можна назвати також послуги з приймання портом забруднень. Відповідні послуги доцільніше називати послугами з приймання суднових відходів, що

відповідатиме Конвенції по запобіганню забрудненню моря скиданням відходів та інших матеріалів 1972 р. (МАРПОЛ 73/78). Держави, що приєдналися до вищевказаної конвенції, зобов'язались забезпечувати якнайменше забруднення моря відходами. Це обумовлює необхідність приймання цих відходів відповідними суб'єктами у порту.

Відповідно до Плану управління судновими відходами в Клайпедському порту (Литва) суднові відходи — це усі відходи, що утворюються в процесі експлуатації судна, в т.ч. відходи, що містять нафту, з машинного відділення, стічні (лляльні) води та побутові відходи, в т.ч. (без обмежень) додаткові відходи, що утворюються від обробки вантажів (завантаження, розвантаження, зберігання), такі як настил, елементи кріплення, палети, пакувальний матеріал, фанера, бумага, картон, проволока та сталеві ленти [142].

У нашій державі прийняття відходів забезпечується як морськими портами (державними підприємствами), які на теперішній час продовжують здійснювати господарську діяльність, так і іншими суб'єктами господарювання, що слід вважати правильним з огляду на необхідність забезпечення конкуренції.

Окрему велику групу послуг, що надаються у морському порту, складають послуги щодо перевалки вантажів та інших допоміжних операцій з останніми (зберігання, сортування, зважування вантажів тощо). Вказані послуги надаються суб'єктами господарювання, що здійснюють стивідорну діяльність, увага яким буде приділена у підрозділі 3.1.

Окремою групою послуг, що надаються у морських портах, є сюрвейерські послуги (які звичайно називаються «сюрвей»), що здійснюються відповідними суб'єктами господарювання — сюрвейерами. Поняття «сюрвейерські послуги» та «сюрвейери» походять від англійського слова «survey» — інспектування, перевірка. Відповідно, послуги, що надаються сюрвейерами, пов'язані з інспектуванням суден та вантажів. Як зазначає А. О. Балобанов, «при пошкодженнях, що виникли з суднами, їх вантажами, та інших пошкодженнях завжди відповідає одна із сторін контракту... Щоб встановити відповідальність сторін, треба знати обсяг пошкоджень. Роль морських сюрвейерів — встановити природу пошкодження, розмір і причину, в т.ч. юридичну» [7, с. 4].

Суб'єкти господарювання, що надають відповідні сюрвейерські послуги, вступають у виробничо-господарські правовідносини з різними суб'єктами: судновласники, фрахтувальники, порти (як суб'єкти), експедитори, вантажовласники, вантажовідправники.

До господарських операцій, які необхідно відносити до робіт у портовому господарстві, окрім ремонту суден, необхідно також

відносити їх будівництво, переробку та розрізання на металобрухт. Крім того, до робіт відносяться дії з капітального будівництва у портовому господарстві: будівництво портів, окремих об'єктів портової інфраструктури, реконструкція та інші господарські операції з капітального будівництва.

Окрім господарських операцій, що є за природою послугами або роботами, у портовому господарстві можна виокремлювати операції з надання у користування певного майна. Так, як вже зазначалось у підрозділі 2.2 при дослідженні правового режиму майна у морських портах, ч. 2 ст. 23 ЗУ «Про морські порти України» встановлюється можливість надання певних об'єктів портової інфраструктури в оренду та/або у концесію. Наявні відносини оренди державного майна у морських портах й на теперішній час щодо окремого рухомого майна: кранів, завантажувачів, автотранспортних засобів тощо.

Не можна також залишити поза увагою можливість виробництва у морських портах певної продукції. Це насамперед стосується вільних портових зон. Так, наприклад, можливість виробництва певної продукції передбачена у Вентспілському вільному порту. Відповідно до п. 10 ЗУ «Про вільну економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту» (який, як зазначалось вище, на теперішній час фактично не діє) імпорт суб'єктами зони «Порто-франко» товарів для потреб власного виробництва на території цієї зони та експорт товарів виробництва зони «Порто-франко» не підлягають ліцензуванню та квотуванню, якщо інше не встановлено міжнародними договорами України. З наведеної норми вбачається можливість виробництва певної продукції на території вільної економічної зони «Порто-франко».

Доцільно навести класифікацію господарських операцій у морських портах за певними критеріями, що повинно допомогти у здійсненні нових досліджень окремих видів господарських операцій у морських портах.

По-перше, за особливостями правового регулювання господарські операції у морських портах необхідно класифікувати на звичайні операції — ті операції, які характерні й для інших галузей транспорту та економіки, проте можуть мати особливості у морських портах, та специфічні операції — операції, що характерні лише для морських портів (або застосовується лише у галузі морського транспорту).

До звичайних господарських операцій у сфері портового господарства необхідно відносити, наприклад: 1) зберігання вантажів у морському порту (що є різновидом зберігання); 2) експедирування вантажів у морському порту (що є різновидом експедирування); 3) послуги морського агентування (що є різновидом агентських

відносин); 4) фрахтування суден (різновид оренди майна); 5) господарські операції з капітального будівництва об'єктів портової інфраструктури. Відповідно при правозастосуванні до договорів, що опосередковують здійснення вищевказаних господарських операцій, необхідно застосовувати загальні положення щодо договорів зберігання, транспортного експедювання, представництва, оренди, підряду за відсутності спеціальних положень.

До специфічних господарських операцій можна віднести, наприклад: 1) перевалку вантажів; 2) операції з оброблення контейнерів (зокрема, їх стафірування та розстафірування); 3) буксирування суден та інших плавучих об'єктів; 4) шипчандлерські послуги; 5) днопоглиблювані роботи; 6) послуги зі збору суднових відходів; 7) послуги з бункерування суден; 8) послуги зі швартування суден; 9) сюрвейерські послуги. При правозастосуванні до договорів, якими опосередковуються здійснення специфічних господарських операцій, необхідно застосовувати загальні положення ЦК щодо договору про надання послуг або договору підряду за відсутності відповідних спеціальних норм.

У свою чергу, у разі якщо певні специфічні господарські операції притаманні не лише портовій галузі, а й галузі морського транспорту взагалі, до відповідних правовідносин у морських портах можуть застосовуватись загальні положення щодо регулювання певного виду відносин у морській галузі. Так, наприклад, до договору портового буксирування за відсутності спеціальних положень необхідно застосувати загальні положення щодо морського буксирування, передбачені ст. ст. 222–228 КТМ.

Не можна не враховувати також, що для господарських правовідносин у морських портах, у порівнянні з іншими галузями економіки, характерний високий рівень участі іноземних суб'єктів, що обумовлює можливість вибору права, яке підлягає застосуванню до їх правовідносин.

Відповідно до ч. 1 ст. 4 ЗУ «Про міжнародне приватне право» (далі — ЗУ про МПП) право, що підлягає застосуванню до приватноправових відносин з іноземним елементом, визначається згідно з колізійними нормами та іншими положеннями колізійного права цього Закону, інших законів, міжнародних договорів України. Згідно з ч. 1 ст. 32 ЗУ про МПП зміст правочину може регулюватися правом, яке обрано сторонами, якщо інше не передбачено законом [171].

У КТМ наявна ст. 14, що містить колізійні норми й має відповідну назву («Колізійні норми»). В абз. 3 зазначеної статті міститься положення, відповідно до якого, у разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного

перебування сторона, що є власником судна, що здійснює буксирування, — у договорі буксирування. Зазначене правило можна застосовувати й до портового буксирування, у якому буксирвальником може бути не обов'язково суб'єкт господарювання, зареєстрований за законодавством України. Тож у разі відсутності вибору права за таким договором портового буксирування буде використовуватись право реєстрації суб'єкта господарювання, що є буксирвальником.

Можливим є вибір права й у інших господарських правовідносинах у морському порту, зокрема, при наданні сюрвейерських послуг. Так, в Україні здійснює господарську діяльність ТОВ «Котекна Україна Лімітед», яке входить до складу крупної міжнародної групи «Сотеспа», що спеціалізується на інспектуванні різноманітних видів вантажів й має більш ніж 100 представництв у різних країнах світу, в яких працює більш ніж 4 тисячі спеціалістів [64]. Відповідно, не виключено, враховуючи відсутність законодавчих заборон, що господарські правовідносини, у разі якщо це передбачено у договорі, щодо здійснення сюрвейерських послуг між ТОВ «Котекна Україна Лімітед» та певним іноземним суб'єктом будуть регулюватись іноземним правом.

Повертаючись до класифікації господарських операцій у морському порту, їх можна класифікувати також за критерієм урегульованості державою цін на: 1) господарські операції у морському порту, ціни на які регулюються державою; 2) господарські операції у морському порту, ціни на які є вільними.

До недавнього часу нормативно-правовими актами, що забезпечували регулювання цін на господарські операції, були, по-перше, Збори і плата за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських портах України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 27 червня 1996 р. № 214а, по-друге, Збірник тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України, затверджений наказом Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 р. № 392.

Як вже зазначалось, відповідно до ч. 1 ст. 21 ЗУ «Про морські порти України», державному регулюванню підлягають виключно тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів. Ціни на усі інші послуги є вільними.

Однак одразу ж після набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» вищевказані підзаконні акти Міністерства транспорту України щодо регулювання цін на портові послуги/роботи не були скасовані.

У зв'язку із цим, як зазначає А. Селютін, склалась певна неоднозначність нормативного регулювання визначення вартості пор-

тових послуг: «З одного боку, вартість певних послуг, які відповідно до ЗУ «Про морські порти України» не відносяться до регульованих, може визначатись підприємствами самостійно, з іншого боку, підприємства повинні дотримуватись правил, встановлених Збірником тарифів, оскільки він є діючим нормативно-правовим актом. Така невизначеність «на руку» регуляторам, що здійснюють контроль за дотриманням законодавства про ціноутворення, адже якщо підприємство, керуючись положеннями закону, не буде дотримуватись правил, що містяться у Збірнику тарифів, то воно усе одно буде визнано порушником» [266]. З зазначеною тезою не можна погодитись повністю, адже норми закону мають вищу юридичну силу, ніж норми підзаконного нормативно-правового акта, там саме норми закону підлягають застосуванню у разі виникнення конкуренції норм.

Лише 10 червня 2014 р. Міністерством інфраструктури України був виданий наказ № 239 (зареєстрований у Міністерстві юстиції 19 червня 2014 р.), яким накази Міністерства транспорту України від 31 жовтня 1995 р. № 392 та від 27 червня 1996 р. № 214 були визнані такими, що втратили чинність.

На теперішній час наказом Міністерства інфраструктури від 27 травня 2013 р. № 316 затверджений Порядок справляння та розміри ставок портових зборів.

Іншою класифікацією господарських операцій у морському порту може бути класифікація за об'єктом спрямованості. В даному випадку треба нагадати, що загальне призначення морського порту формулюється як «забезпечення обслуговування суден, пасажирів та багажу». Вказане формулювання є доволі зручним для сприйняття, водночас, з юридичної точки зору, містить дефект, оскільки обслуговувати, тобто надавати послуги, можна суб'єкту права, тоді як судно та вантаж є об'єктами права. Відповідно й суб'єктами, яким будуть надаватися послуги, будуть виступати суб'єкти господарювання (споживачі портових послуг), а саме: судовласник, вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник тощо. Разом з тим об'єктами, корисний ефект послуги/роботи на які буде спрямований, будуть відповідно вантаж(и), судно (судна) або пасажир(и) (пасажир(и) одночасно є як суб'єктами, яким надаються послуги, так і об'єктом спрямованості надання послуги).

С. Оніщенко здійснює класифікацію господарських операцій у морському порту за об'єктом спрямованості та зазначає, що «послуги портів прийнято розподіляти на послуги суднам та послуги вантажам: 1) послуги суднам: укриття від непогоди, бункерування та матеріально-технічне забезпечення, ремонт та сюрвейерський огляд, лоцманські, буксирні послуги, інформаційні послуги тощо; 2) послуги вантажам: стивідорні та термінальні послуги, пов'язані

з вантажо-розвантажувальними операціями та складуванням вантажів, оформлення вантажних документів; додаткові послуги, що дозволяють створювати додану вартість (упаковування, стафірування контейнерів, формування суднових партій, розсортування вантажів) тощо [125, с. 16].

Із цією думкою не можна повністю погодитись. Як можна побачити, по-перше, вчена не розрізняє поняття робіт та послуг, тоді як доцільніше використовувати більш абстрактний термін «господарські операції», а по-друге, поза її увагою залишилася третя група господарських операцій за критерієм об'єкта спрямованості — послуги пасажиром.

Наприклад, у РФ затверджені Правила обслуговування пасажирів та надання інших послуг, що звичайно надаються у морському порту і не пов'язані із здійсненням пасажирами та іншими громадянами підприємницької діяльності. Відповідно до п.5 зазначених правил на морському пасажирському терміналі споживачу можуть надаватись такі послуги: а) по зберіганню речей; б) по продажу за наявності вільних місць на судах перевізних документів (білетів) по вказаних пасажиром пунктах призначення; в) по переміщенню ручної поклажі, багажу та вантажобагажу; г) по наданню споживачам певної інформації.

Подібні правила обслуговування пасажирів доцільно було б закріпити і в нашій державі, що виконувало б регулятивну та інформаційну функцію для пасажирів й сприяло б туристичній привабливості нашої держави.

Здійснивши класифікацію господарських операцій у морських портах за об'єктом їх спрямованості, можна також навести класифікацію, критерієм якої буде суб'єктний склад здійснення господарських операцій.

За формою власності, на якій застосовані відповідні суб'єкти, можна класифікувати господарські операції у порту на ті, які: 1) можуть здійснюватись виключно суб'єктами господарювання, заснованими на державній формі власності; 2) можуть здійснюватись суб'єктами господарювання, заснованими на будь-якій формі власності;

Так, відповідно до ч. 3 ст. 19 ЗУ «Про морські порти України», виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з: 1) регулювання руху суден; 2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт; 3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; 4) картографічного забезпечення мореплавства; 5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Усі інші господарські операції можуть здійснюватись суб'єктами господарювання, заснованими на будь-якій формі власності.

ГОСПОДАРСЬКІ ПРАВОВІДНОСИНИ ЩОДО ЗДІЙСНЕННЯ ОКРЕМИХ ВИДІВ ДІЯЛЬНОСТІ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

3.1. Правове регулювання стивідорної діяльності у морських портах

Як справедливо зазначають вчені-економісти О. М. Кібік та Ю. В. Хаймінова, «незалежно від ступеня розвитку та організації, основною функцією порту є забезпечення, бажано безпечної та з найменшими витратами, перевалки вантажів з моря на берег та у зворотному напрямку» [126, с. 123]. Саме тому стивідорну діяльність слід вважати тим напрямом господарської діяльності, що розкриває призначення морського порту, відтворює його сутність.

Термін «stevedore» походить з англійської та у перекладі означає «портовий вантажник, грузити або розвантажувати корабель». Вже з перекладу зрозуміло, що стивідорна діяльність пов'язана, по-перше, з вантажами, а по-друге, із суднами, на які завантажуються або з яких вивантажуються вантажі.

У Словнику міжнародного морського права під стивідором розуміється: «1) найменування спеціалізованих організацій і фірм, що здійснюють завантаження та вивантаження суден»; 2) представник стивідорної організації або фірми, що здійснює безпосередній контроль за завантаженням та вивантаженням суден» [194, с. 86–87].

Розуміння «стивідора» як певної організації не є випадковим, адже у багатьох країнах світу останні розглядаються в якості суб'єктів, що здійснюють господарську діяльність у морських портах. При цьому необхідно зауважити, що у країнах пострадянського простору в законодавстві здебільшого не використовується поняття «стивідор» або «стивідорна компанія», а замість нього використовуються поняття «оператор морського терміналу» (РФ, РК), «оператор порту» (Грузія). Разом з тим, як буде доведено далі, ці поняття не є тотожними й їх варто розрізняти.

В Україні вперше визначення «оператор морського терміналу» було закріплено у Стратегії розвитку морських портів України на період до 2015 р., затвердженій Розпорядженням КМУ від 16 липня

2008 р. № 1051-р. Відповідно до положень зазначеної Стратегії портовий оператор — це суб'єкт господарювання, який на договірних засадах проводить на території і в акваторії морського порту або на території морського терміналу навантажувально-розвантажувальні роботи, забезпечує зберігання вантажу, обслуговування суден та пасажирів, здійснює операції з вантажами, а також проводить інші пов'язані з цим види діяльності [178].

Певним чином закріплене у Стратегії визначення відтворено й у ЗУ «Про морські порти України»: портовий оператор (стивідорна компанія) — суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Заслужує на увагу те, що у ЗУ «Про морські порти України» законодавець ототожнює поняття «портовий оператор» та «стивідорна компанія», що є дискусійним. Адже господарська діяльність стивідорної компанії спрямована саме на здійснення операцій із вантажами, тоді як діяльність «портового оператора», що видно з визначення, може полягати й у обслуговуванні пасажирів — у разі, якщо портовий оператор здійснює експлуатацію морського пасажирського терміналу.

Таким чином, поняття «портовий оператор» є ширшим за поняття «стивідорна компанія», адже діяльність портових операторів може бути спрямована як на здійснення операцій із вантажами (в такому разі портовий оператор буде визнаватись стивідорною компанією), так і на обслуговування пасажирів.

Заслужує уваги й саме поняття «стивідорна компанія», яке запропоновано використовувати у законодавстві Законом України «Про морські порти України».

Використання цього поняття асоціюється з тим, що особа, яка буде надавати стивідорні послуги, буде мати правовий статус юридичної особи. Водночас у ЗУ «Про морські порти України» та інших актах законодавства відсутня будь-яка заборона на надання стивідорних послуг фізичною особою — підприємцем. Так, у п. 11 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України» зазначається, що «портовий оператор (стивідорна компанія) — це суб'єкт господарювання...», тобто відсутнє обмеження, що стивідорна компанія має бути виключно юридичною особою. Право на надання стивідорних послуг фізичною особою — підприємцем підтверджується й положенням ст. 146 КТМ, у якій, зокрема, зазначено, що вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи. Можливість надання стивідорних послуг не лише юри-

дичною особою, а й фізичною особою — підприємцем можна вважати реалізацією принципу свободи підприємницької діяльності, який, як влучно зазначив М. О. Козачук, є «керівна ідея, засада господарської діяльності, яка ґрунтується на можливостях особи вільно започатковувати (в т. ч. обирати сфери та види діяльності, організаційну форму господарювання, визначати зміст установчих документів), здійснювати (в т. ч. формувати програму діяльності, визначати партнерів та умови договорів, конкурувати, залучати різноманітні ресурси, установлювати ціни на продукцію та послуги, наймати працівників, розпоряджатися прибутком), змінювати (вид, характер, організаційну форму) та припиняти підприємницьку діяльність» [75, с. 208]. Водночас вбачається мало ймовірним надання стивідорних послуг у організаційно-правовій формі фізичної особи — підприємця, що пов'язано з більшою престижністю заснування суб'єкта господарювання у формі юридичної особи (іноземні інвестори скоріш з все хотіли б мати справу з юридичною особою з певною назвою, а не з індивідуальним підприємцем), так і з особливостями оподаткування та з іншими чинниками.

Враховуючи наведене, з метою встановлення «чітких правил гри» у морському порту, вбачається за необхідне встановити законодавче обмеження на надання стивідорних послуг фізичними особами — підприємцями, як це зроблено, наприклад, у РФ.

Таким чином, враховуючи вищевикладене, з метою узгодження термінології доцільно внести такі зміни до ЗУ «Про морські порти України»: 1) у п. 11 ч. 1. ст. 1 — вилучити словосполучення — «стивідорна компанія»; 2) у п. 11 ч. 1. ст. 1 слова «суб'єкт господарювання» замінити на «юридична особа»

З теоретичної же точки зору, враховуючи, що стивідорна діяльність є господарською діяльністю, суб'єктів господарювання, що здійснюють цю діяльність, доцільно іменувати суб'єктами стивідорної діяльності.

В якості суб'єктів стивідорної діяльності можуть виступати як суб'єкти портової влади, у разі якщо вони є суб'єктами господарювання (наприклад, ДП «АМПУ»), так і суб'єкти портового господарства. Разом з тим надання суб'єктами портової влади стивідорних послуг (як і здійснення господарської діяльності взагалі) слід вважати негативною тенденцією, адже це може негативним чином впливати на конкуренцію у певному морському порту.

Як зазначають І. М. Петров та В. О. Виговський, «усі порти можна умовно... розподілити на дві великі групи: 1) де адміністрація організує вантажні операції — у цих випадках їй підпорядковані причали, склади, механізми, портові споруди; 2) де адміністрація не займається організацією вантажних операцій — коли вона здає

в оренду належні їй термінали, перевантажувальне обладнання, складські споруди приватним компаніям — стивідорним, агентським, тальманським, експедиторським, судноплавним... При цьому головна роль залишається за стивідорними компаніями, які провадять особливий від послуг — стивідорні операції» [139, с. 209].

Наведене потребує певного уточнення, адже не виключена модель, коли й суб'єкти портової влади здійснюють стивідорну діяльність й одночасно здійснюють останню суб'єкти портового господарства. Так, до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України» у морських портах здійснювали стивідорну діяльність як морські порти (державні підприємства) — суб'єкти портової влади, так і суб'єкти портового господарства, з використанням окремих морських терміналів. Обидва з зазначених груп суб'єктів є суб'єктами стивідорної діяльності.

Для більш чіткого уявлення сутності стивідорної діяльності необхідно також вирішити питання, що є предметом (складає зміст) цієї діяльності, тобто які господарські операції звичайно здійснюють стивідорні компанії.

Як зазначає І. М. Олефір, «в українських портах стивідорна діяльність входить до складу навантажувально-розвантажувальних робіт. Водночас в значній більшості портів світу роботи з переміщення вантажів з морського на сухопутні види транспорту і в зворотному напрямку чітко поділяються на дві групи — термінальні операції і стивідорні операції, які виконуються в багатьох випадках різними портовими компаніями. Стивідорні операції пов'язані з переміщенням вантажів з трюмів через борт судна на причал або у зворотному напрямку. Термінальні операції передбачають переміщення з причалів до сухопутних транспортних засобів або складу для тимчасового зберігання і у зворотному напрямку. Такий розподіл дозволяє чітко розмежувати відповідальність між портовими компаніями за терміни проходження вантажів через порт і підвищити ефективність портової діяльності» [122, с. 8–9]. Зазначена думка теж потребує певного уточнення. По-перше, необхідно вести мову про те, що основу стивідорної діяльності складають навантажувально-розвантажувальні роботи у морському порту й поглинаються нею, однак не навпаки, на що вказує І. М. Олефір. По-друге, щодо розподілення робіт з переміщення вантажів у морському порту на термінальні операції та стивідорні операції, то треба зазначити, що така схема роботи дійсно існує у світі, однак є менш вдалою для суб'єкта господарювання — споживача портових послуг, оскільки останній вимушений мати договірні зв'язки одразу з двома суб'єктами, що дещо ускладнює здійснення господарської діяльності. Разом з тим для портової галузі України характерним є поглинання стивідорами

як термінальних, так і власне стивідорних операцій. Це підтверджується й положеннями п. 11 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України», з аналізу якої вбачається, що здійснення експлуатації морського терміналу є характерною ознакою портового оператора взагалі (в т. ч. й стивідорної компанії).

Аналіз господарських операцій, що надають певні суб'єкти стивідорної діяльності, свідчить про те, що останніми забезпечується надання повного комплексу послуг щодо перевалки вантажів з морського транспорту на інші види транспорту (та навпаки). Наприклад, на офіційному веб-сайті ТОВ «Транссервіс інтернешнл», що здійснює стивідорну діяльність на території ОМТП, серед технічних параметрів терміналу (на сайті останній позначається як «перевантажувальний комплекс»), експлуатацію якого здійснює підприємство, зазначаються, зокрема, три залізничні під'їзні шляхи, автомобільно-вантажна ділянка довжиною близько 140 м, відкриті складські площі для зберігання вантажів та накопичення судових партій [132]. Зазначене свідчить про те, що ТОВ «Транссервіс інтернешнл» здатно забезпечити перевалку вантажів з морського транспорту на залізничний або автомобільний та навпаки. В якості іншого прикладу можна навести приватне акціонерне товариство «Стивідорна компанія «Авліта», на офіційному веб-сайті якого наявний перелік послуг, що надаються, а саме: 1) перевалка вантажів з залізничного, автомобільного та морського транспорту на морський; 2) перевалка з морського на автомобільний та залізничний транспорт; 3) складування та зберігання вантажів; 4) обслуговування вантажів; 5) тимчасове зберігання зерна у зерновому терміналі [131].

Треба зазначити, що, як справедливо зазначає І. М. Олефір, «відмінною рисою стивідорних компаній в сучасних умовах є диверсифікація їх діяльності. Багато з них надають не тільки стивідорні послуги, але й агентські, експедиторські та навіть фрахтові послуги» [122, с. 10]. Так, наприклад у ТОВ «Транссервіс інтернешнл» наявні відділи агентування та інспектування [132]. Разом з тим надання суб'єктами стивідорної діяльності значного спектра послуг не розширює предмет стивідорної діяльності у морських портах, основною метою якої слід визнати перевалку вантажу з морського на інші види транспорту.

Окрім послуг з власне перевалки вантажу з морського транспорту суб'єкти стивідорної діяльності надають певні супутні послуги, без надання яких інколи може бути неможливим забезпечити власне перевалку вантажів: зберігання вантажів, зважування вантажів, сортування вантажів, охорона вантажів.

Таким чином, стивідорну діяльність можна визначати як господарську діяльність, що полягає у наданні послуг з перевалки ванта-

жів у морському порту, а також супутніх послуг з обробки вантажів (зберігання, зважування, сортування, охорона вантажів тощо).

Доцільно також дослідити матеріальні об'єкти, які використовуються суб'єктами стивідорної діяльності з метою провадження стивідорної діяльності.

Характерною особливістю суб'єкта стивідорної діяльності як суб'єкта портового господарства є здійснення експлуатації останнім морського вантажного терміналу. У свою чергу, експлуатацію морського пасажирського терміналу може здійснювати портовий оператор, що не є суб'єктом стивідорної діяльності.

В даному випадку вимагає тлумачення термін «експлуатація», що застосовується у п. 11 ч. 1 ст. 1 ЗУ «Про морські порти України». Вбачається, що право здійснювати експлуатацію морського терміналу може мати речово-правову (наприклад, право власності, право господарського відання, право оперативного управління) або зобов'язально-правову природу (наприклад, право оренди). При цьому під самою експлуатацією морського терміналу слід розуміти безпосереднє та безперешкодне володіння та користування морським терміналом, яке базується на певному речовому або зобов'язальному праві.

Для того щоб суб'єкт стивідорної діяльності мав можливість здійснювати стивідорну діяльність, до складу морського терміналу повинен входити причал, до якого швартується судно, з якого будуть розвантажувати/завантажувати вантажі. Треба зауважити, що до вступу в силу ЗУ «Про морські порти України», відповідно до ч. 2 ст. 4 Закону України «Про оренду державного та комунального майна» та ч. 2 ст. 5 Закону України «Про приватизацію державного майна», не допускалась оренда причалів та пірсів всіх категорій та всіх призначень. Разом з тим де-факто стивідорні компанії мали у платному користуванні причали, що оформлювалось в багатьох випадках удаванами угодами, які «маскували» договір оренди: угодами про спільну діяльність с портом — державним підприємством, угодами про організацію вантажно-перевантажувальних робіт, угодами про плату за використання причалів та території порту тощо. Такі угоди могли бути визнані недійсними у разі доведення у судовому порядку їх удаваності, що не сприяло стабільності господарських правовідносин у порту. Враховуючи наведене, позитивним треба вважати положення ЗУ «Про морські порти України» щодо надання причалів в оренду до 49 років. Це буде сприяти легалізації існуючої практики знаходження причалів у користуванні суб'єкта стивідорної діяльності.

Окрім морського вантажного терміналу суб'єкти стивідорної діяльності використовують також різне рухоме та нерухоме

майно, що необхідно для надання цими суб'єктами стивідорних послуг: крани, навантажувачі, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, склади тощо.

Враховуючі досліджені вище особливості суб'єкта стивідорної діяльності як суб'єкта портового господарства, можна навести його доктринальне визначення.

Суб'єкт стивідорної діяльності — це суб'єкт портової влади або портового господарства, який провадить господарську діяльність з надання послуг з перевалки вантажів, а також супутніх послуг по обробці вантажів у порту (зберігання, зважування, охорона тощо), що здійснює експлуатацію морського вантажного терміналу з використанням причалу.

Потребують дослідження договірні відносини, у які вступають суб'єкти стивідорної діяльності.

Аналіз господарських договорів юридичної особи, що є суб'єктом стивідорної діяльності в ОМТП, дозволяє отримати інформацію щодо переліку договорів, які укладаються й іншими суб'єктами стивідорної діяльності.

Беззаперечним є знаходження суб'єктів стивідорної діяльності у договірних відносинах із суб'єктами портової влади (у разі, якщо суб'єкти стивідорної діяльності не є суб'єктами портової влади), що забезпечують функціонування порту в цілому. Так, до набрання чинності ЗУ «Про морські порти України», суб'єкти стивідорної діяльності укладали з морськими портами (державними підприємствами), зокрема, договори про оренду певних приміщень на території порту, що використовуються як офісні приміщення, договори щодо забезпечення відповідних приміщень електричної енергією, водопостачанням, теплопостачанням, договори на постачання суб'єктів стивідорної діяльності паливом, яке є необхідним для заправки різноманітної техніки, що використовується при здійсненні вантажо-розвантажувальних робіт.

Вступають суб'єкти стивідорної діяльності у договірні відносини і з іншими суб'єктами портового господарства. Так, наприклад, укладаються договори із суб'єктом, що забезпечує вивезення та утилізацію відходів від діяльності суб'єкта стивідорної діяльності.

Водночас основним договором, який власне й опосередковує господарську діяльність суб'єктів стивідорної діяльності, треба вважати договір щодо перевалки вантажів.

У літературі та іноземній практиці цей договір іноді іменується як «стивідорний контракт» [139, с. 213–215].

В Україні на практиці доволі часто відповідні договори іменуються як договори на проведення вантажно-розвантажувальних

робіт, договори про здійснення вантажних робіт, договори про навантаження-розвантаження вантажів.

Вперше термін «договір перевалки» на національному рівні знайшов своє вираження у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури від 5 червня 2013 р. № 348, де договір перевалки розглядається як договір, яким визначаються умови надання послуг з вантажних операцій у морському порту. Відповідно до п. 3.1 зазначених Правил, вантажно-розвантажувальні роботи у морському порту здійснюються на підставі договорів перевалки або інших договорів.

Договори перевалки необхідно відносити до договорів про надання послуг, враховуючи висновки, наведені у підрозділі 3.3, адже при здійсненні вантажно-розвантажувальних робіт відсутнє створення або переробка індивідуально визначеної речі.

Хоча й в Україні вже знайшли своє закріплення норми щодо перевалки вантажів на підзаконному рівні, однак позитивним вбачається досвід РФ щодо закріплення на рівні закону загальних правових засад щодо договору перевалки вантажів, адже це сприяє стабільності та передбачуваності відповідних господарських правовідносин та їх упорядкуванню.

Вбачається за доцільне проаналізувати положення Закону РФ «Про морські порти у РФ» з метою їх запозичення. У ч. 2 ст. 20 Закону РФ «Про морські порти у РФ» надаються загальні риси предмета договору перевалки вантажу. Відповідно до зазначеної статті, за договором перевалки вантажу одна сторона (оператор морського терміналу) зобов'язується здійснити за винагороду перевалку вантажу та виконати інші обумовлені договором перевалки вантажу послуги та роботи, а інша сторона (замовник) зобов'язується забезпечити своєчасне пред'явлення вантажу для його перевалки у відповідному обсягу та (або) своєчасного отримання та вивезення [114].

Положення ч. 2 ст. 20 Закону РФ «Про морські порти у РФ» потребують певних пояснень. Так, у зазначеній статті дещо розширюється предмет договору перевалки вантажу, предметом якого є власне переміщення вантажу у морському порту з судна на залізничний, автомобільний або інші види транспорту. Водночас вбачається, що «інші обумовлені договором перевалки вантажу послуги та роботи» — це відповідні супутні послуги, що надають суб'єкти стивідорної діяльності, пов'язані із перевалкою вантажу — послуги щодо зберігання вантажу, зважування вантажу, охорони вантажу, внутрішньопортового транспортного експедирування тощо. Так, відповідно до ч. 2 ст. 20 вищезазначеного Закону, «за договором перевалки вантажу оператором морського терміналу може здійснюватись завантаження, вивантаження, переміщення у межах

морського порту, технологічне накопичення вантажу. Договором перевалки вантажу може бути передбачено оформлення документів на вантажі, що підлягають перевалюванню, а також здійснення інших додаткових послуг та робіт». Разом з тим у разі якщо договір перевалки містить у собі положення щодо надання певних супутніх послуг, то такий договір варто визнавати змішаним договором й до його положень щодо надання певних супутніх послуг повинні застосовуватись відповідні загальні положення щодо окремих договорів (зберігання вантажу, транспортного експедирування тощо).

Положення ч. 2 ст. 20 Закону РФ «Про морські порти у РФ» також дозволяє виокремити сторін договору перевалки вантажів. З одного боку, стороною є портовий оператор — суб'єкт стивідорної діяльності, силами якого здійснюється перевалка вантажів, з іншого — замовник, яким можуть бути: 1) сторони договору перевезення вантажу — вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник. Перевізником, у даному випадку, може бути як судновласник, так і перевізник, що здійснює перевезення вантажів автомобільним та/або залізничним транспортом; 2) представники сторін договору перевезення — зокрема, експедитор та морський агент; 3) будь-які інші фізичні або юридичні особи.

Частина 3 ст. 20 Закону «Про морські порти у РФ» визначає істотні умови договору перевалки вантажу, серед яких: 1) обсяг вантажу; 2) строки перевалки вантажу; 3) умови пред'явлення замовником вантажу для перевалки.

Застосовуючи вищевикладені положення щодо істотних умов до господарського законодавства України, треба зауважити, що істотними умовами будь-якого господарського договору є предмет, ціна та строк [28, с. 245–256; 21, с. 288].

Відповідно до ч. 4 ст. 180 ГК умови про предмет у господарському договорі повинні визначати найменування (номенклатуру, асортимент) та кількість продукції (робіт, послуг), а також вимоги до їх якості. Вбачається, що предмет договору перевалки вантажу повинен містити найменування продукції (вантажів), що перевалюється; тари, в якій цей продукт перевалюється, — тарою можуть виступати контейнери, «біг-бегі» тощо; кількість продукції (обсяг вантажу — за законом про морські порти РФ) — зазначена кількість продукції не обов'язково повинна бути визначена конкретною цифрою, а може фіксуватись на мінімальному обсягу, який, з одного боку, повинен поставити замовник для перевалки, з іншого — мати технічну можливість перевалити суб'єкт стивідорної діяльності. Варто зауважити, що на теперішній час договори суб'єктів стивідорної діяльності із портами (державними підприємствами) часто визначають мінімальний обсяг продукції, який повинні перевалити суб'єкти стивідорної

діяльності за використання причалу зі сплатою певної суми порту за кожну тонну продукції, що перевалена.

Ціна у господарських договорах за загальним правилом виражається у гривні, водночас, враховуючи, що замовником за договором перевалювання вантажу може бути іноземна юридична або фізична особа, ціна може мати вираження в іноземній валюті. Зазвичай, у договорах щодо перевалки вантажів ціна встановлюється не за загальний обсяг перевалювальної продукції, який не завжди можна визначити, а за одну тонну або одну одиницю тари перевалювальної продукції — за один контейнер, за один «біг-бег».

Договір перевалки вантажу повинен містити строк, яким, відповідно до ч. 7 ст. 180 ГК, є час, впродовж якого існують господарські зобов'язання сторін, що виникли на основі цього договору. Водночас строк дії договору перевалки вантажу не є тотожним строку перевалки вантажу. Строк перевалки вантажу визначає строк, у який вантаж певного обсягу повинен бути перевалений (або яка кількість вантажу повинна бути перевалена за годину роботи). Встановлення строку перевалки вантажу як суттєвої умови договору перевалки вантажів є вкрай важливим, адже недотримання цих строків впливає на відповідальність не лише суб'єкта стивідорної діяльності перед замовником, а й, зокрема, вантажовідправника перед перевізником за простій судна понад установлений час (що у свою чергу може бути підставою для регресного позову до суб'єкта стивідорної діяльності).

Окремі статті Закону РФ «Про морські порти» присвячені також особливостям приймання та здавання вантажів при договорі перевалки, забезпечення вивезення вантажів з морського порту, праву утримання вантажів оператором морського терміналу, підставам відповідальності оператора морського терміналу, вимогам щодо перевалки небезпечних вантажів.

Вбачається, що досвід РФ щодо встановлення на рівні закону засад регулювання договору перевалки вантажів доцільно використати в Україні. При цьому видається, що договір перевалки вантажів є характерним не лише для портової галузі, а й для транспортної галузі взагалі (наприклад, перевалка здійснюється в аеропортах при здійсненні перевезень повітряним транспортом; не виключено здійснення перевалки з трубопровідного транспорту на автомобільний у спеціально створених для цього терміналах). Тож, перспективним видається закріплення загальних положень договору перевалки у ГК України, що сприяло б стабільності та передбачуваності стивідорних господарських портових правовідносин.

3.2. Правове регулювання агентської діяльності у морських портах

Використання ресурсів морських портів для здійснення господарської діяльності потребує знання законодавства країни порту, місцевої практики, звичаїв тощо, що може бути проблематичним для іноземного суб'єкта господарювання.

Як зазначають Ю. Ю. Васьков та М. М. Цимбал, «правила оформлення перетинання суднами державного та митного кордону України, їх обробки та постачання в портах викликають певні складності. В Україні процедури з оформлення приходу та відходу морських суден включають діяльність численних державних установ та організацій та регулюються великою кількістю законів, правил, інструкцій та інших нормативних актів. Недостатнє знання екіпажем діючих норм, окрім штрафних санкцій, призводить до непродуктивних простоїв морських суден» [17, с. 4].

Вищенаведене обумовлює звернення судновласників та інших осіб до суб'єктів портового господарства, що надають представницькі послуги у морському порту.

Представницькі послуги у морському порту можна класифікувати на: 1) агентські послуги; 2) транспортно-експедиторські послуги; 3) послуги митних брокерів тощо.

Агентські послуги у морських портах займають особливе місце, адже здебільшого судновласники та фрахтувальники користуються послугами агентів щодо представництва їх інтересів у відносинах з іншими учасниками господарських правовідносин у морських портах.

Дослідженню агентської діяльності та агентських правовідносин останнім часом приділялась значна увага як вченими-цивілістами, так і господарниками. Серед дослідників можна виокремити А. І. Дрішлюка, А. Л. Дядюк, Р. В. Колосова, Р. О. Коротку, Ю. Г. Орзіха, В. В. Проценка та інших.

Як слушно зазначається у літературі, агентування є тією діяльністю, що може використовуватися у різних сферах суспільного буття (дипломатичних відносинах, військовій справі, у тому числі розвідці, у сфері освіти, трудових та господарських відносинах тощо) [79, с. 6]. При цьому у сфері господарювання агентська діяльність є «різновидом підприємницького посередництва, що здійснюється шляхом надання юридичних та фактичних послуг від імені, за рахунок, під контролем, в інтересах принципала, зацікавленого у встановленні нових правовідносин із третіми сторонами» [55, с. 7].

Агентська діяльність опосередковується агентським договором, який більшість вчених відносить до договору щодо надання послуг [52, с. 9; 180; 55, с. 9–10].

Агентський договір здебільшого має саме господарсько-правовий характер. У ГК наявна окрема глава 31, присвячена регулюванню агентської діяльності (як синонім застосовується термін «комерційне посередництво») у сфері господарювання. Не можна погодитись із В. В. Проценко, який зазначає, що «практика правового регулювання в Україні двох генетично пов'язаних один з одним інститутів — комерційного представництва і агентського договору пішла шляхом руйнування єдності правової матерії приватного права... Підхід українського законодавця, за яким загальні норми, що регулюють комерційне представництво, розміщені в загальній частині ЦК України, а спеціальні норми, що регулюють власне агентський договір, розташовані в кодифікованому акті, який врегулює господарські відносини, слід визнати невдалим, оскільки такий підхід неминуче ускладнює застосування приватноправових норм і веде до ускладнення правового регулювання однорідних суспільних відносин» [180, с. 9]. Вбачається, що проблема, на яку зазнає вищезазначений автор, є надуманою. Агентські договори здебільшого мають саме господарсько-правовий характер й наявність спеціальних норм правового регулювання саме у ГК слід вважати логічним та обґрунтованим. Проблеми правозастосування повинні вирішуватись шляхом тлумачення, а не дублюванням у ЦК положень ГК. На господарсько-правовий характер вказує й сам В. В. Проценко, який при дослідженні історичного минулого агентського договору зазначає, що «вже у XVII столітті набуло широкого запровадження правове регулювання представницьких та посередницьких правовідносин при здійсненні торгової діяльності між Україною та Молдовою» [180, с. 8] й далі доходить висновку, що «агентський договір є виключно підприємницьким договором» [180, с. 11].

Не бажаючи відхилитись від предмета обраного дослідження, варто зауважити, що різновидом агентування у морській та портовій галузях є морське агентування. Як зазначається у морському словнику, морське агентування — це сприяння адміністрації судна у виконанні їй своїх обов'язків у порту і захист інтересів судновласника за його дорученням та від його імені [85].

Вбачається, що можна виокремити такі ознаки морського агентування, як господарської діяльності.

По-перше, це наявність особливого правового регулювання у формі спеціальних актів, присвячених цьому виду діяльності.

Морське агентування як господарська діяльність зазнає регулювання як приватно-правових, так і публічно-правових інститутів права.

У КТМ глава 5 розділу IV («Морський порт»), що має назву «Морське агентування», містить норми щодо регулювання догово-

ру морського агентування. Водночас аналіз положень глави 31 ГК дає підстави вважати, що положення останньої щодо регулювання агентських відносин у сфері господарювання повинні застосовуватись до договору морського агентування як загальні у той частині, в якій відповідні відносини не врегульовані КТМ. У свою чергу, у ч. 2 ст. 305 ГК зазначено, що у частині, не врегульованій нормативно-правовими актами, зазначеними у цій статті, до агентських відносин можуть застосовуватися відповідні положення ЦК, якими регулюються відносини доручення. Отже, до відносин з договору морського агентування, у разі неврегулювання їх нормами КТМ та ГК, можуть застосовуватись положення глави 68 ЦК щодо договору доручення.

Вищенаведене підтверджується й судовою практикою.

Так, наприклад, у Рішенні Господарського суду Одеської області від 26 жовтня 2009 р. по справі № 29/70-09-1996 суд застосовував до відносин морського агентування норми ГК та ЦК, зазначивши, що «за своєю правовою природою договір морського агентування є одним з видів представництва (доручення). До правовідносин, які виникають із договору доручення відповідно застосовуються норми ст. ст. 237, 239 та 1000 ЦК України... За змістом ст. 295 Господарського кодексу України агентська діяльність є підприємницькою діяльністю, що полягає в наданні комерційним агентом послуг суб'єктам господарювання при здійсненні ними господарської діяльності шляхом посередництва від імені, в інтересах, під контролем і за рахунок суб'єкта, якого він представляє. Комерційним агентом може бути суб'єкт господарювання (громадянин або юридична особа), який за повноваженням, оснований на агентському договорі, здійснює комерційне посередництво. Не є комерційними агентами підприємці, що діють хоча і в чужих інтересах, але від власного імені» [184].

В Постанові Севастопольського апеляційного господарського суду від 31 січня 2007 р. по справі № 2-14/11134-2006 судова колегія при аналізі спірних правовідносин застосувала до відносин з морського агентування норми глави 31 ГК, що регулюють агентські відносини у сфері господарювання [155]. Як різновид агентського договору у сфері господарювання з застосуванням відповідних норм глави 31 ГК кваліфікував договір морського агентування й Вищий господарський суд України у Постанові від 6 червня 2007 р. по справі № 2-15/13853-2006 [153].

У підтримку вищевказаної позиції щодо загального та спеціального регулювання договору морського агентування треба навести позицію О. В. Полтавського, який зазначає, що «договір морського агентування є субінститутом (видом) договору агентування з певними кваліфікуючими ознаками, які виражаються в особливостях

суб'єктного складу, предмета, визначення ціни договору, процедури укладання договору та його правового регулювання. По відношенню до норм, які регулюють агентський договір, норми про договір морського агентування є спеціальними, що деталізують регулювання певної групи суспільних відносин, які виникають у сфері торговельного мореплавства» [147, с. 3–4].

Не можна також не зазначити, що у разі якщо договір морського агентування носить зовнішньоекономічний характер, сторони можуть здійснити у договорі вибір права, яке буде застосовуватись до їх договірних правовідносин.

Регулювання морського агентування не обмежується лише встановленням законодавчих договірних конструкцій, а й полягає у певних публічних обмеженнях.

Зазначені обмеження полягають, зокрема, у державному регулюванні цін на послуги з морського агентування. Відповідно до абз. 2 ст. 116 КТМ, що діяла у редакції до вступу в силу ЗУ «Про морські порти України», плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики економічного розвитку. Відповідні ставки за агентські послуги у морських портах були встановлені у згадуваних у підрозділі 2.3 цієї монографії Зборах і платах за послуги, що надаються суднам закордонного плавання у морських портах України. Водночас, відповідно до положень ЗУ «Про морські порти України», був виключений абз. 2 ст. 116 КТМ, враховуючи, що регулювання цін на послуги, що надаються у морських портах, здійснюється згідно з ч. 21 ЗУ «Про морські порти України». Таким чином, можна вести мову про дерегуляцію державного встановлення цін на агентські послуги у морських портах, що слід вважати позитивним, адже за наявності значної кількості суб'єктів господарювання, що пропонують надання агентських послуг, ринок самостійно зможе здійснювати регулювання цін з урахуванням світових тарифів, що сприятиме конкуренції між відповідними суб'єктами господарювання та підвищуватиме рівень агентських послуг.

В якості ще одного публічного обмеження діяльності з морського агентування можна зазначити ліцензування такої діяльності, яке було обов'язковим в нашій державі у 90-х рр. ХХ сторіччя. Ліцензування агентування морського торговельного флоту передбачалось, зокрема, Інструкцією про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення агентування і фрахтування морського торговельного флоту, затвердженою наказом Міністерства транспорту України від 17 травня 1994 р. № 247.

Лише з прийняттям ЗУ «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р. ліцензування агентської діяльності було скасовано. Вищенаведений закон не містив такого виду господарської діяльності, як агентування морського торговельного флоту, який би підлягав ліцензуванню.

У літературі підіймається питання щодо необхідності відновлення ліцензування агентської діяльності, що аргументується тим, що після скасування ліцензування агентської діяльності на ринку з'явилося багато «слабких» компаній та некомпетентних осіб в їх складі [87, с. 69–70]. Разом з тим вбачається, що вищенаведений аргумент не може бути підставою для відновлення ліцензування агентської діяльності, коли за сучасних умов держава спрямовує свої зусилля на усунення надмірного регулювання господарської діяльності шляхом зменшення видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню. Ще на початку 1990-х рр. В. В. Лаптев справедливо стверджував, що свобода підприємницької діяльності обмежується широкою практикою ліцензування окремих видів господарської діяльності, яка набула надмірного поширення; вчений зазначав, що ліцензування є формою попереднього і досить бюрократичного контролю за господарською діяльністю, у зв'язку з чим замість нього доцільніше використовувати в необхідних випадках наступний державний контроль за господарською діяльністю [89, с. 13]. Непрофесіонали та шахраї наявні у кожній галузі, на кожному ринку послуг, тож за наявності такої підстави, як непрофесіоналізм здійснення певної господарської діяльності, ліцензуванню потрібно було б піддати усі види господарської діяльності. Додатковим аргументом щодо відсутності необхідності ліцензування діяльності з морського агентування може слугувати той факт, що клієнтами морських агентів є судновласники, які зазвичай є юридичними особами, що мають фінансову можливість мати у штаті юристів, аналітиків та інших працівників, які можуть належним чином оцінити контрагента майбутнього договору агентування, його досвід та репутацію.

Додатковим аргументом проти ліцензування морської агентської діяльності слугує також надмірний рівень корупції у нашій державі: ліцензування зазначеного виду агентської діяльності можливо ефективно й працює у розвинених європейських та азійських країнах, проте в нашій державі спричинить лише бюрократичні затримки та вимагання хабарів.

Варто зауважити, що у РФ Федеральним Законом «Про ліцензування певних видів діяльності» від 16 вересня 1998 р. № 158-РЗ передбачалось ліцензування таких видів господарської діяльності, зокрема, як агентське обслуговування суден в морських портах; агентська діяльність на внутрішньому водному транспорті. Вод-

ночас, відповідно до положень діючого Федерального Закону РФ «Про ліцензування окремих видів діяльності» від 4 травня 2011 р. № 99-ФЗ, ліцензування агентської діяльності відсутнє.

Другою ознакою морського агентування як виду господарської діяльності є здійснення цієї діяльності особливим суб'єктом — морським агентом.

Визначення морського агента за законодавством зарубіжних держав має спільні риси. Зокрема, за французьким правом агент є уповноваженим представником судновласника та під особисту відповідальність виконує увесь комплекс послуг та операції, що не здійснюються самим капітаном судна. У Польщі відповідно до Морського кодексу 1961 р. агентом вважається постійний представник судновласника, що діє від його імені та за його рахунок. У Хорватії морський агент визначається як фізична або юридична особа, що є посередником у морській діяльності [139, с. 16–17].

Можна знайти легальне визначення морського агента й в українському законодавстві.

Відповідно до п. 2.1 Правил надання послуг у морських портах, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 5 червня 2013 р. № 348, морський агент — це суб'єкт господарювання, який відповідно до договору морського агентування діє від імені та за дорученням судновласника як постійний представник судновласника та за винагороду надає послуги в галузі торговельного мореплавства.

У ст. 116 КТМ як синонім поняттю «морський агент» застосовуються також поняття «агентські організації».

Поряд з поняттям «морський агент» у літературі та законодавстві подекуди застосовується також поняття «судновий агент».

Н. Н. Сергеева надає таке доктринальне визначення морського агента: «Судновий (морський) агент — це представник і помічник судновласника, фрахтівника, оператора судна або власника вантажу, що виступає від імені і за рахунок вищевказаних осіб відповідно до повноважень, що базуються на законі чи договорі, в організації і координації усіх операцій по забезпеченню та обслуговуванню судна, технічному та експлуатаційному забезпеченні рейсу, в т.ч. й по оформленню різноманітних інформаційних, постачальницьких, юридичних, фінансових документів по усіх справах адміністративного та комерційного характеру, пов'язаних з судном, що агентується» [190, с. 171]. Можна побачити, що у зазначеному визначенні для характеристики агента акцент робиться саме на операціях, що ним здійснюються.

З подібного ракурсу розглядають морського агента й А. А. Кудюкин та І. М. Петров, які визначають морського агента як пред-

ставника та помічника судновласника, що виступає від імені і за рахунок останнього відповідно до повноважень, що базуються на законі або договорі, в усіх справах судновласника комерційного або адміністративного характеру, які пов'язані з морським перевезенням вантажів або пасажирів [87, с. 16].

Враховуючи наведене, можна зазначити, що морський агент може розглядатись з двох позицій: 1) з суб'єктної, що характеризує суб'єктну характеристику морського агента, правову природу цього суб'єкта; 2) з предметної, що характеризує предметну (функціональну) характеристику морського агента, тобто які його функції та дії.

Розглядаючи морського агента як суб'єкта господарського права, треба зазначити, що морський агент є суб'єктом господарювання, що здійснює підприємницьку діяльність.

Незважаючи на факт застосування у КТМ терміна «агентські організації», вбачається, з урахуванням відсутності відповідних заборон, за законодавством України морський агент як суб'єкт господарювання може існувати у двох формах, передбачених ч. 2 ст. 55 ГК, як господарська організація — юридична особа та як фізична особа — підприємець.

На відміну від Радянського Союзу, де монополію на здійснення агентської діяльності мали державні організації — морські агентства «Інфлот» (агентування іноземних суден) та «Трансфлот» (агентування радянських суден) [191], на теперішній час у нашій державі морські агенти — юридичні особи можуть бути засновані на державній, комунальній або приватній власності (не виключений й «змішаний» характер власності — у разі створення корпоративного підприємства).

Варто зауважити, що морськими агентами можуть бути не лише суб'єкти портового господарства, але й суб'єкти портової влади (так, непоодинокими є випадки, коли державними портами-підприємствами надавались агентські послуги).

Беззаперечно, треба зупинитись й на предметній характеристиці морських агентів, тобто що є предметом їх господарської діяльності, що власне й є третьою особливістю агентської діяльності.

Як зазначає О. В. Полтавський, місцем діяльності морського агента є морські і річкові порти України, а сутність агентського обслуговування полягає в тому, щоб забезпечити прибуваючим суднам швидке, найкраще і найбільш дешево виконання всіх операцій, пов'язаних із перебуванням суден у порту [148, с. 233]. Разом з тим зазначена думка потребує уточнення, адже морський агент здійснює свою господарську діяльність не лише у морському порту. Так, у літературі зазначається, що діяльність морського агента «не обме-

жується лише компаніями, що знаходяться у порту» [139, с. 17]. Це підтверджується й положеннями КТМ, у абз. 1 ст. 116 якого зазначено, що агентські організації діють не лише у морському порту, але й поза його територією. Н. І. Чернявська зазначає, що «діяльність морського агента виходить за рамки діяльності у порту та часто пов'язана з організаціями, мало пов'язаними із роботою у порту» [220, с. 53].

Як зазначають А. А. Кудюкин та І. М. Петров за англійським правом виокремлюється така спеціальна функція морського агента, як портове агентування (port agency), а морські агенти, що здійснюють портове агентування, іменуються портовими агентами (port agent). До функцій портового агента відносяться виконання митних формальностей, замовлення лоцманських, буксирувальних, швартових послуг, організація суднового постачання, сплата різних рахунків за надані порту послуги, видання готівкових коштів капітану тощо. В свою чергу за італійським правом існує розподіл агентів на агентів, що діють у порту, та агентів, що діють всередині держави (тобто не у порту) [87, с. 27].

Дійсно, морські агенти можуть надати свої послуги судновласнику і поза межами морського порту, наприклад, у стосунках із страховими компаніями, круїнговими компаніями, пов'язаних із рекламуванням судновласника, наймом екіпажу для роботи на судні тощо.

Можливий і інший випадок, коли морський агент надає представницькі послуги судновласнику «на морі», але не на території порту. Так, наприклад, відповідно до п. 3.40 Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 9 жовтня 2002 р. № 721, транзитний прохід суден Керч-Єнікальським каналом здійснюється при обов'язковому агентуванні по транзитному проходу судна агентськими організаціями, які розташовані в м. Керч.

Відсутність обмеження господарської діяльності морських агентів територією порту також пов'язана з тим, що морський агент може представляти інтереси не лише судновласника. Так, у літературі зазначається, що окрім агентів судновласника зустрічаються й інші типи морських агентів: агенти, які представляють інтереси вантажовласника або його представників (cargo agent — вантажний агент); агенти, які представляють інтереси страховика (insurance agent — агент страховика). Таких агентів можна включати до визначення морських агентів тільки у тому випадку, коли вони представляють, здійснюють посередництво інтересів своїх принципалів у морській діяльності [87, с. 14]. Наведене підтверджується й нормами КТМ: якщо у абз. 1

ст. 116 КТМ зазначається, що морський агент діє як постійний представник судновласника, то вже ст. 118 КТМ має назву «Обов'язки судновласника або іншого довірителя» [74].

Таким чином, господарська діяльність морських агентів не обмежується виключно межами морського порту, разом з тим наявні морські агенти (суб'єкти господарювання), що спеціалізуються саме на наданні послуг у морському порту.

Саме на прикладі агентування у морському порту можна простежити відмінність господарських правовідносин від господарської діяльності. Морський агент, діючи від імені судновласника, при вступі у договірні правовідносини створює права та обов'язки судновласника та суб'єкта портового господарства. Водночас укладення угод від імені судновласника є частиною послуг, що надає агент останньому, тобто є господарською діяльністю морського агента. Таким чином, морський агент може й не вступати у господарські правовідносини у морському порту з певними суб'єктами, проте здійснювати у морському порту господарську діяльність, яка може бути підпорядкована певним публічним обмеженням (за наявності таких).

Що ж є предметом господарської діяльності морського агента у морському порту? У літературі з цього приводу часто використовують поняття «функції морського агента».

Так, Н. І. Чернявська функції морського агента у морському порту класифікує на: 1) функції, що здійснюються агентом до приходу судна у порт; 2) функції, що здійснюються агентом у період стоянки судна в порту; 3) функції, що здійснюються морським агентом після відходу судна з порту [220, с. 50]. Разом з тим зазначена класифікація зроблена з урахуванням взаємодії морського агента з митними органами й не охоплює повний перелік господарських операцій, що здійснюються морським агентом.

А. А. Кудюкин та І. М. Петров розподіляють функції морського агента на головні та другорядні. «Головна відмінність між головними та другорядними функціями полягає у том, що головні функції він виконує від чужого імені та за чужий рахунок, а другорядні, в цілому, від свого імені. Другорядні функції агента частіш за все не включаються в договори морського агентування» [87, с. 91]. До головних функцій зазначені автори відносять представницькі та посередницькі функції. Представницькі функції полягають у вступі в договірні відносини від імені принципала, посередницькі — у сприянні принципалу та іншим особам в укладанні угод, за відсутності повноважень у агента укладати відповідні угоди [87].

Наведена класифікація функцій морського агента потребує звернення до ще однієї класифікації морських агентів, коли морський

агент, по-перше, розуміється як сторона договору морського агентування і його статус обумовлюється саме відповідним договором, а по-друге, коли морський агент діє в інтересах судновласника, але не за договором морського агентування (а, наприклад, за договором комісії) або виходячи за межі повноважень, визначених цим договором. Видається, що в даному випадку треба вести мову про морського агента з юридичної точки зору (той агент, що діє за договором морського агентування) та морського агента з економічної точки зору (такий агент може діяти як за договором морського агентування, так і за будь-яким іншим договором, який спрямований на задоволення інтересів принципала).

В ході своєї господарської діяльності морські агенти у портах забезпечують вступ судновласника (або інших осіб — споживачів портових послуг) (або самі вступають) в організаційно-господарські правовідносини, зокрема, з капітаном морського порту — щодо організації приходу та відходу суден з порту; з наглядово-контролюючими органами у морському порту — як представники інтересів судновласника (або інших довірених осіб).

Морські агенти у морських портах від імені судновласника (або інших осіб — споживачів портових послуг) вступають у виробничо-господарські правовідносини з суб'єктами портового господарства — суб'єктами стивідорної діяльності, суб'єктами, що надають лоцманські послуги, послуги з постачання та бункерування суден, сюрвейерські послуги, суб'єктами портового господарства, що здійснюють ремонт судна тощо. Цікавий приклад наводиться Ю. Васюковим та М. М. Цимбалем: «Коли потребується поставка певного обладнання або виконання ремонтних робіт в процесі стоянки судна в українському порту, капітан повідомляє про це судновласника та агента. Агент...подає заявку на судноремонтний завод, плавмайстерні, ремонтні організації, шипчандлерські компанії» [17, с. 10]. Відповідна заявка є підставою для вступу судновласника (від імені якого виступає агент) у відповідні виробничо-господарські правовідносини у морському порту щодо ремонту судна, здійснення суднового постачання.

Потребує окремої уваги дослідження участі морського агента щодо представництва судновласника при вчиненні морського протесту.

Виникнення морського протесту історично було зумовлено необхідністю термінового закріплення в офіційному порядку фактичних даних, пов'язаних із конкретним рейсом. Стихійні лиха, небезпека і випадковості моря, що знаходились поза контролем капітана та екіпажу й спричинили шкоду вантажу чи судну, підтвердити могли лише записи в судновому журналі та свідчення очевидців. Саме ці

свідчення необхідно було офіційно закріплювати на той випадок, якщо в майбутньому до судновласників будуть пред'явлені майнові вимоги, пов'язані з конкретним рейсом [196, с. 249].

Як вже зазначалось автором цієї роботи у своїх дослідженнях, морський протест виконує такі функції: 1) інформаційну; 2) доказову; 3) сигналізуючу; 4) забезпечувальну. Вчинення морського протесту має велике значення як для вирішення морських господарських спорів у досудовому порядку, так і при розгляді зазначених спорів у господарських судах шляхом застосування акта про морський протест в якості письмового доказу [43].

Дослідники вказують на проблему, пов'язану із вчиненням морського протесту в Україні. «Існуюча в Україні процедура заяви морського протесту іноді робить це неможливим... Якщо стоянка судна у порту є короткочасною (контейнеровоз, паром) та/або припадає на нічний час — морський протест подати неможливо, так як за українським законодавством лист протесту повинен бути поданий особисто капітаном судна» [17, с. 10].

Вищевказана проблема могла б бути вирішена у разі можливості подання агентом нотаріусу необхідних документів для вчинення протесту, здійснення за його участю дій, пов'язаних із вчиненням протесту та отримання акта про прийняття та реєстрацію протесту.

Наведена схема застосовується у багатьох іноземних країнах, зокрема й у країнах чорноморського регіону: Болгарії, Румунії, Турції [17, с. 10]. Подібна практика існує й в портах Бельгії, незважаючи на те, що відповідно до ст. ст. 78–81 бельгійського морського закону потрібно оформлення морського протесту особисто капітаном судна. Лише в окремих випадках комерційний суд потребує особистої явки капітана для оформлення морського протесту [19, с. 7].

Враховуючи вищевикладене, законодавцю доцільно було б з урахуванням іноземного досвіду внести зміни до КТМ, ЗУ «Про нотаріат», Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України, передбачивши механізм вчинення морського протесту за участі морського агента як представника судновласника, без обов'язкової присутності капітана судна.

Підводячи підсумки, треба зазначити, що від морського агента як представника саме судновласника залежить своєчасність та ефективність здійснення операцій у морських портах щодо надання іншими суб'єктами послуг судновласнику. Перспективним є здійснення окремого комплексного дослідження правового регулювання агентської діяльності у морських портах, вивчення іноземного досвіду з метою запозичення позитивних надбань у портах світу.

1. Портова галузь є самостійною галуззю економіки України, яка входить до складу морегосподарського комплексу України.

Портову галузь слід розглядати як галузь економіки, яка включає в себе засоби виробництва та трудові ресурси, які у морських портах забезпечують обслуговування суден, пасажирів та вантажів, що переміщуються або призначені для переміщення морським транспортом.

2. У портовій галузі виникають різноманітні господарські правовідносини. Коло господарських правовідносин у морських портах складають абсолютні господарські правовідносини у морських портах та відносні зобов'язальні господарські правовідносини у морських портах. Абсолютні господарські правовідносини у морських портах розподіляються на абсолютні речові господарські правовідносини у морських портах та немайнові речові господарські правовідносини у морських портах. Різновидами відносних зобов'язальних господарських правовідносин у морських портах є виробничо-господарські, організаційно-господарські та внутрішньогосподарські правовідносини у морських портах.

3. Важливість портової галузі в економіці держави та значна роль господарського права у регулюванні відносин у цій галузі обумовлює необхідність виокремлення окремої підгалузі господарського права — портового права, яке складається з загальної частини, яка містить норми, що регулюють загальні засади втручання держави (державного регулювання) у портову галузь; організацію господарського управління державним сектором у портовій галузі; визначають правовий статус учасників та об'єктів господарських правовідносин у морських портах; господарсько-правову відповідальність за правопорушення у морських портах, а також із спеціальної частини, норми якої містять особливості правового регулювання стивідорної, сюрвейерської, агентської, експедиторської та інших видів господарської діяльності у морських портах, а також особливості правового регулювання господарської діяльності у річкових, озерних та рибних портах. Доцільно було б також виокремити відповідний підрозділ науки господарського права та навчальну дисципліну, що сприяло б кращій підготовці юристів для забезпечення

господарської діяльності суб'єктів господарювання, господарська діяльність яких пов'язана із портовою галуззю.

До джерел портового права відносяться як загальні джерела, що регулюють відносини й в інших галузях економіки — ЦК, ГК, ЗУ «Про природні монополії», ЗУ «Про зовнішньоекономічну діяльність», ЗУ «Про державно-приватне партнерство», ЗУ «Про інвестиційну діяльність», так і спеціальні джерела, що спрямовані на регулювання відносин саме у портовій галузі, основним з яких є ЗУ «Про морські порти України».

4. Вдалою вбачається система управління морськими портами у Російській Федерації, Республіці Казахстан, Болгарії, що передбачає розподіл адміністративних та господарських функцій держави у морських портах: у РФ — між адміністраціями морських портів (адміністративні функції) та ФДУП «Росморпорт» (господарські функції), у РК — між морськими адміністраціями портів (адміністративні функції) та морськими портами-державними підприємствами (господарські функції), у Болгарії — між виконавчим агентством «Портова адміністрація» (адміністративні функції) та державним підприємством «Портова інфраструктура» (господарські функції).

Може бути використаний досвід Литви та Латвії щодо впровадження вільної економічної зони у морських портах на прикладі Клайпедського та Вентспільського портів, зокрема, положення щодо загальних засад правового регулювання вільних економічних зон у морських портах; вимог, які висуваються до суб'єктів, що мають намір здійснювати діяльність у вільній економічній зоні; обов'язкових підстав для здійснення господарської діяльності у вільній економічній зоні.

Привертає увагу досвід Естонії щодо впровадження обов'язкового отримання суб'єктами, що забезпечують експлуатацію порту, певних дозвільних документів (свідоцтв порту), що засвідчували б належну безпечність та якість портових послуг. У нашій державі відповідний обов'язок міг би стосуватись суб'єктів, яким будуть надаватись у концесію цілісні майнові комплекси державних підприємств у морських портах, а також суб'єктів, що будуть здійснювати експлуатацію приватних портів, у разі появи таких у майбутньому.

Може бути прийнятий до уваги та використаний в нашій державі досвід Болгарії щодо впровадження концесійних правовідносин у морських портах з метою залучення інвестицій у портову галузь.

Цікавим є закріплення в Акті про порти Естонії та Закону «Про порти» Болгарії адміністративно-господарських санкцій за порушення норм зазначених законів, що може бути використано й у ЗУ «Про морські порти України» й це сприятиме зручності законодавства.

Досвід Швеції щодо існування муніципальних портів (тих, що належать територіальній громаді) та спрямування усіх портових зборів на користь порту може бути корисним й у нашій державі, що сприятиме оновленню портової інфраструктури.

5. Портова галузь, як і будь-яка інша галузь економіки, зазнає державного регулювання, що спрямоване на забезпечення її економічної ефективності.

«Базисом» державного регулювання портової галузі виступає нормативне регулювання, що обумовлює виникнення та встановлення інших, похідних від нормативного регулювання, різноманітних методів та форм державного регулювання. Застосування певних форм (планування, контроль тощо) та методів (ліцензування, патентування господарської діяльності; державне регулювання цін тощо) державного регулювання базується на нормах права, які встановлюються шляхом застосування нормативного регулювання.

Система державного регулювання портової галузі включає різноманітні методи (реєстрація суб'єктів господарювання, ліцензування, державне регулювання цін, державне регулювання природних монополій тощо) та форми (планування, контроль тощо).

6. Закон України «Про морські порти України» вносить зміни щодо регулювання природних монополій у портовій галузі. Ефективність обумовлених змін залежатиме від: 1) прийняття законодавцем нормативно-правових актів, які сприятимуть реалізації державної політики у сфері регулювання природних монополій у портовому господарстві; 2) науково обґрунтованого віднесення тих чи інших послуг/робіт у морських портах до сфери природних монополій; 3) своєчасного створення Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, та належного правового забезпечення її діяльності; 4) ефективної перебудови суб'єктного складу учасників господарських правовідносин у морських портах.

7. Доцільно виокремлювати чотири ступеня планування у портовій галузі: 1) ступінь планування розвитку транспорту; 2) ступінь планування розвитку морської діяльності; 3) ступінь планування розвитку портової галузі; 4) ступінь планування розвитку окремого морського порту. При цьому планові документи нижчих ступенів планування повинні відповідати плановим документами вищих ступенів планування, завдяки чому буде забезпечуватися системність планування.

8. Нормативне регулювання у портовій галузі здійснюється на місцях, у кожному окремому порту, шляхом прийняття звичаїв порту та обов'язкових постанов по порту. Звід звичаїв морського порту є локальним нормативно-правовим актом, норми якого поширюються, по-перше, на територію морського порту, а по-

друге, на суб'єктів господарювання, що здійснюють господарську діяльність у морському порту, та інших учасників господарських відносин у морському порту.

9. Необхідно виокремлювати таких учасників господарських правовідносин у морських портах: 1) суб'єкти портової влади; 2) суб'єкти портового господарства; 3) суб'єкти господарювання — споживачі портових послуг/робіт; 4) органи публічної влади (органи державної влади та місцевого самоврядування), що наділені організаційно-господарськими повноваженнями у морському порту.

До суб'єктів портової влади відносяться АМПУ, капітан морського порту, Рада морського порту.

До складу суб'єктів портового господарства входять суб'єкти господарювання, що систематично здійснюють господарську діяльність у морському порту: суб'єкти господарювання, що надають стивідорні, агентські, транспортно-експедиторські, сюрвейерські послуги у морських портах, послуги з постачання суден тощо.

Суб'єкти господарювання — споживачі портових послуг/робіт самостійно не здійснюють господарську діяльність у морському порту, однак господарська діяльність таких суб'єктів пов'язана із використанням об'єктів портової інфраструктури та/або переміщенням товарів/робіт/послуг через порт. До зазначених суб'єктів відносяться вантажовідправники, вантажовласники, судновласники, фрахтувальники тощо.

До органів публічної влади, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями у морському порту, відносяться органи державної влади та місцевого самоврядування, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями, які дозволяють здійснювати вплив на господарську діяльність у морському порту та вступати в організаційно-господарські правовідносини із суб'єктами господарювання.

Держава повинна контролювати та не допускати надмірного втручання суб'єктів портової влади та органів публічної влади у господарську діяльність суб'єктів портового господарства. Держава повинна забезпечувати належні умови для здійснення суб'єктами портового господарства господарської діяльності у морському порту, створювати привабливий інвестиційний клімат, реалізовувати за собою прямої та непрямой державної підтримки суб'єктів господарювання. Портове законодавство повинно містити норми, спрямовані на гарантування та захист прав суб'єктів господарювання — споживачів портових послуг/робіт.

10. Важливим є запровадження розмежування господарських та адміністративних функцій органів управління у морських портах,

що сприятиме конкуренції у морських портах та розвитку портової галузі.

Господарські функції певного суб'єкта полягають власне у здійсненні господарської діяльності цим суб'єктом, тоді як адміністративні (або управлінські) функції передбачають здійснення владного впливу певним суб'єктом на інших суб'єктів. Реалізація господарських функцій передбачає здійснення господарської діяльності та вступ у горизонтальні господарські правовідносини щодо її здійснення або у вертикальні правовідносини (здебільшого як підвладний суб'єкт, на якого здійснюється вплив), тоді як реалізація адміністративних (управлінських) функцій передбачає вступ суб'єкта, що їх здійснює, в адміністративні або організаційно-господарські правовідносини, в яких зазначений суб'єкт займає владне положення, тоді як інші виступають в якості підпорядкованих суб'єктів.

Господарські функції можуть здійснювати лише суб'єкти господарювання у разі їх легалізації в установленому законом порядку; органи державної влади та місцевого самоврядування, відповідно до ч. 1 ст. 8 ГК, не є суб'єктами господарювання, отже на мають права здійснювати господарські функції.

Адміністративні (управлінські функції) можуть здійснювати як органи державної влади та місцевого самоврядування, а також їх посадові особи, так і суб'єкти господарювання, у разі делегування їм відповідних повноважень.

11. Портова реформа, обумовлена прийняттям ЗУ «Про морські порти України», змінює склад суб'єктів портової влади: замість морських портів — державних підприємств функції портової влади виконуватиме АМПУ та її філії — адміністрації окремих морських портів.

Таким чином, положення ЗУ «Про морські порти України» запроваджує систему управління морськими портами, яку можна умовно назвати «юридична особа (центр)» ⇒ «філії».

Система управління морськими портами за ЗУ «Про морські порти України» є недосконалою, оскільки: 1) передбачає надмірну централізацію та відсутність ініціативності портової влади на місцях у зв'язку з побудовою її за принципом «юридична особа-центр» — «філії»; 2) не реалізує розмежування адміністративних та господарських функцій у морських портах. Більш вдалою вбачається система управління, яка б передбачала існування адміністрацій окремих морських портів, що мали б статус державної установи та здійснювали адміністративні функції у морських портах, а також морських портів — державних підприємств, які б здійснювали державну господарську діяльність у морських портах та входили до складу державного господарського об'єднання, що мало б координаційні функції.

12. Об'єкти господарських правовідносин у морських портах необхідно розглядати у двох аспектах: 1) як матеріальні об'єкти — речі та майно, з приводу яких виникають господарські правовідносини у морських портах; 2) як фактичні дії, що складають зміст господарської діяльності, з приводу яких виникають господарські правовідносини у морських портах.

До матеріальних об'єктів господарських правовідносин у морських портах відносяться: 1) морський порт; 2) територія та акваторія морського порту; 3) морський термінал; 4) об'єкти портової інфраструктури.

Морський порт необхідно визначати як сукупність об'єктів портової інфраструктури, що розміщуються на певній території та акваторії та використовуються суб'єктами портової влади та/або суб'єктами портового господарства з метою надання послуг/виконання робіт в інтересах суб'єктів господарювання — споживачів портових послуг/робіт та пасажирів. До складу морського порту входять територія та акваторія морського порту, морські термінали, об'єкти портової інфраструктури.

Територія морського порту — це частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки, що знаходяться у межах морського порту, призначена для розміщення об'єктів портової інфраструктури. Акваторія морського порту — це частина моря, крім суднового ходу, що призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден, що знаходиться в межах морського порту.

Доцільно розділити процедуру встановлення меж території морського порту (закріпивши відповідний обов'язок у КМУ) та відведення окремих земельних ділянок у межах території морського порту, яке повинно здійснюватись відповідно до ЗК.

Морський термінал є цілісним майновим комплексом, що забезпечує надання послуг/виконання робіт у морському порту.

Морські термінали можуть бути вантажними або пасажирськими.

Морський вантажний термінал — це цілісний майновий комплекс, що може знаходитися у державній, комунальній або приватній власності, основним призначенням якого є надання послуг з завантаження, зберігання, обробки та перевантаження вантажів з метою забезпечення взаємодії морського або морського та інших видів транспорту.

Морський пасажирський термінал — це цілісний майновий комплекс, що може знаходитись у державній, комунальній або приватній власності, основним призначенням якого є обслуговування пасажирів морського транспорту.

Первинними об'єктами, з яких складається майновий комплекс морського порту та морських терміналів, є об'єкти портової інфраструктури. За обігоздатністю об'єкти портової інфраструктури можна класифікувати на: 1) об'єкти портової інфраструктури, господарський обіг яких не обмежується; 2) об'єкти портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом. Виокремлено групи об'єктів портової інфраструктури з обмеженим господарським обігом: 1) стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб; 2) стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що не підлягають передачі в оренду чи концесію; 3) стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що підлягають передачі в оренду або концесію.

13. Об'єктами господарських правовідносин у морських портах виступають також фактичні дії, з приводу яких виникають господарські правовідносини. Відповідні фактичні дії складають зміст господарської діяльності у морських портах.

До найбільш поширених господарських операцій, які виконуються у морському порту та складають зміст господарської діяльності у морському порту, необхідно віднести: операції з перевалювання вантажів, з обробки вантажів, послуги з морського агентування та транспортного експедирування у морському порту, послуги з буксирування суден, послуги з суднового постачання суден, послуги з лоцманського проведення та послуги регулювання руху суден, послуги зі збору відходів, будівництва, ремонту, переробки та розрізання на металобрухт суден.

Співвідношення робіт та послуг у морському порту ґрунтується на висновку, що господарська діяльність з виконання робіт спрямована на створення або переробку індивідуально визначеного матеріального об'єкта, в іншому випадку необхідно вести мову про виробництво продукції або надання послуг. Надання послуг здійснюється лише за наявності відповідного договору, виконання робіт може здійснюватись як за наявності договору, так і за відсутності останнього (наприклад, будівництво господарським способом).

Господарські операції у морському порту можуть бути класифіковані: 1) на звичайні та специфічні господарські операції у морському порту; 2) за критерієм урегульованості державою цін — на господарські операції у морському порту, ціни на які регулюються державою, та господарські операції у морському порту, ціни на які є вільними; 3) за об'єктом спрямованості — господарські операції, що здійснюються на користь суднам, вантажам або пасажиром; 4) за суб'єктом здійснення — господарські операції, які можуть здійснюватись виключно суб'єктами господарювання, заснованими на державній формі власності, та господарські операції,

які можуть здійснюватись суб'єктами господарювання, заснованими на будь-якій формі власності.

14. Стивідорна діяльність — це господарська діяльність, що полягає в наданні послуг з перевалювання вантажів у морському порту, а також супутніх послуг з обробки вантажів — зберігання, зважування, сортування, охорона вантажів тощо.

Суб'єкт стивідорної діяльності — це суб'єкт портової влади або портового господарства, який провадить господарську діяльність з надання послуг з перевалювання вантажів, а також супутніх послуг по обробці вантажів у морському порту (зберігання, зважування, охорона тощо), що здійснює експлуатацію морського вантажного терміналу з використанням причалу. Під експлуатацією морського терміналу слід розуміти безпосереднє та безперешкоднє володіння та користування морським терміналом, яке базується на певному речовому або зобов'язальному праві.

Суб'єкти стивідорної діяльності вступають у господарські правовідносини з іншими учасниками господарських правовідносин у морському порту (з суб'єктами портової влади, суб'єктами портового господарства), разом з тим основним договором, який опосередковує господарську діяльність суб'єктів стивідорної діяльності, є договір щодо перевалювання вантажів.

В українському законодавстві норми, якими безпосередньо встановлювались би положення щодо договору перевалювання вантажів, відсутні. Водночас доцільно скористатись досвідом Російської Федерації, у законі якої «Про морські порти у РФ» містяться положення щодо договору перевалювання вантажів, та закріпити подібні положення у ГК, що сприяло б стабільності та передбачуваності господарських портових та інших транспортних правовідносин.

15. Агентська діяльність у морських портах є різновидом морської агентської діяльності, яка у свою чергу є різновидом агентської діяльності, на яку поширюються положення глави 31 ГК.

Морський агент — це суб'єкт господарювання (юридична особа або фізична особа-підприємець), заснований на державній, комунальній або приватній власності, що надає агентські послуги. Господарська діяльність морських агентів не обмежується виключно межами морського порту, разом з тим необхідно визначати морських агентів — суб'єктів господарювання, що спеціалізуються саме на наданні послуг у морському порту.

Агентська діяльність у морських портах полягає у представництві морським агентом інтересів судновласника (або іншого суб'єкта господарювання — споживача портових послуг) перед суб'єктами портової влади, суб'єктами портового господарства та органами

публічної влади, що наділені організаційно-господарськими повноваженнями у морському порту.

Морського агента, що надає послуги у морському порту, можна розглядати як агента з юридичної точки зору (той агент, що діє за договором морського агентування) та морського агента з економічної точки зору (такий агент може діяти як за договором морського агентування, так і за будь-яким іншим договором, який спрямований на задоволення інтересів принципала (наприклад, за договором комісії)). Морський агент з юридичної точки зору може здійснювати господарську діяльність у морському порту, однак не вступати у господарські правовідносини, адже в останні вступатимуть особи від імені яких діє морський агент.

З метою покращення процедури вчинення морського протесту в Україні доцільно передбачити у законодавстві механізм вчинення морського протесту у морських портах України за участі морського агента як представника судовласника, однак за відсутності капітана судна.

16. З метою практичного впровадження висновків монографії пропонується внести зміни до таких законів:

1. У Законі України «Про морські порти України»:

А) доповнити ч. 3 ст. 7 словами: «Порядок розроблення та ухвалення плану розвитку морського порту встановлюється Кабінетом Міністрів України»;

Б) доповнити ч. 2 ст. 18 словами: «Порядок створення та діяльності Ради морського порту встановлюється Кабінетом Міністрів України»;

В) у п. 6 ч. 1 ст. 1 слова «визначені межами територія та акваторія» замінити на «сукупність об'єктів портової інфраструктури, з визначеними територією та акваторією»;

Г) виключити у п. 16 ч. 1 ст. 1 ЗУ словосполучення «з визначеними межами» й додати у кінці визначення слова «що знаходиться у межах морського порту»;

Д) у п. 2 ч. 1 ст. 1 виключити слова «визначена межами» й додати у кінці визначення слова «що знаходиться у межах морського порту»;

Є) викласти ч. 2 ст. 8 таким чином: «Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України. Відведення та надання у власність або користування земельних ділянок у межах морського порту здійснюється відповідно до положень Земельного кодексу України з урахуванням особливостей, встановлених цим Законом»;

Е) у ч. 3 Заключних положень словосполучення «підприємства морського транспорту, на які на день набрання чинності цим За-

коном поширюється визначення терміна “морський термінал”» замінити на «підприємства морського транспорту, які здійснюють експлуатацію цілісного майнового комплексу, на який на день набрання чинності цим законом поширюється визначення терміна “морський термінал”»;

З) у п. 14 ч. 1 ст. 1 виключити словосполучення «об’єкти державної власності»;

Ж) у ч. 2 ст. 23 після словосполучення «передачі в оренду чи концесію» додати «та/або передачі в користування у будь-який інший спосіб»;

К) у ч. 2 ст. 23 після слів «стратегічні об’єкти портової інфраструктури» додати слова «що перебувають у державній власності»;

Л) у ч. 3 ст. 25 слова «100 відсотків акцій» замінити на «контрольний пакет акцій»;

М) у п. 3 ч. 2 ст. 25 виключити слово «паї»;

Н) у п. 11 ч. 1 ст. 1 виключити словосполучення «стивідорна компанія»;

О) в усіх статтях закону в усіх відмінках замінити термін «стивідорна компанія» на «стивідор».

2. У Кодексі торговельного мореплавства:

А) в абз. 3 ст. 80 слово «порту» замінити на «Адміністрацію морського порту України»;

Б) ст. 78 доповнити пунктом 15, який викласти таким чином: «15) затримання суден та вантажів з метою забезпечення морських вимог у випадках, встановлених законом».

Список використаних джерел

1. Августін Р. Р. Державне регулювання природних монополій: суть, завдання та методи / Р. Р. Августін, О. Б. Саприка, М. Н. Галазюк // Науковий вісник НЛТУ України : зб. наук.-техн. пр. — Л. : РВВ НЛТУ України, 2010. — Вип. 20.3. — С. 107–114.
2. Анохіна І. О. Поняття та правовий статус органів державного регулювання суб'єктів природних монополій / І. О. Анохіна // Підприємництво, господарство і право. — 2004. — № 8. — С. 32–35.
3. Анохіна І. О. Характерні ознаки природних монополій та їх правового режиму / І. О. Анохіна // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. — О., 2003. — Вип. 18. — С. 629–633.
4. Аптекарь С. С. Сучасний стан нафтової промисловості України: проблеми і шляхи подолання кризи нафтових ресурсів / С. С. Аптекарь, Ю. О. Дронова // Актуальні проблеми економіки. — 2010. — № 4. — С. 39–50.
5. Ашурков О. Филиали підприємств: миф или фантом / О. Ашурков, Д. Дергунов // Закон і бізнес. — 2005. — № 22. — С. 10.
6. Баймуратов М. А. Международное право : учебник / М. А. Баймуратов. — Х. : Одиссей, 2000. — 735 с.
7. Балобанов А. О. Организационно-правовые аспекты сюрвейерской деятельности (из международной практики) : учеб. пособие / А. О. Балобанов. — О. : Фенікс, 2010. — 28 с.
8. Беляневич О. А. Господарський договір та способи його укладання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право» / О. А. Беляневич. — К., 1999. — 24 с.
9. Бойцов Ф. С. Морское право : учеб. для мореходных училищ / Ф. С. Бойцов, Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Транспорт, 1984. — 261 с.
10. Борисенко В. Приоритет — развитию портового хозяйства [Електронний ресурс] / В. Борисенко // Порты Украины. — 2008. — № 01 (73). — Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/438>.
11. Борисов А. Б. Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. — М. : Книжный мир, 2003. — 895 с.
12. Брагинский М. И. Договорное право. Кн. 1. Общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2011. — 847 с.
13. Брауде И. Л. Договор подряда / И. Л. Брауде // Отдельные виды обязательств. — М., 1954. — С. 152–153.
14. Брильов О. А. Арешт суден по забезпеченню морських вимог за законодавством України : монографія / О. А. Брильов. — Миколаїв : Атол, 2002. — 242 с.
15. Булгакова І. В. Коментар до Кодексу торговельного мореплавства України [Електронний ресурс] / І. В. Булгакова, О. В. Клепікова. — Режим доступу: <http://search.ligazakon.ua>.

16. Васянович О. А. Теоретичні аспекти класифікації правових звичаїв / *О. А. Васянович* // Держава і право : зб. наук. пр. — К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2008. — Вип. 41. — С. 69–74.
17. Васьков Ю. Ю. Портовые формальности в Украине: оформление прихода, отхода и стоянки морских судов / *Ю. Ю. Васьков, М. М. Цимбал.* — О. : Латстар, 2002. — 99 с.
18. Википедия: интернет-энциклопедия [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ru.wikipedia.org/>
19. Виноградов Н. Н. Новое в агентировании морских судов / *Н. Н. Виноградов.* — Л. : ЛВИМУ, 1974. — 36 с.
20. Висновок Головного науково-експертного управління Верховної Ради України щодо законопроекту «Про морські порти України» від 10.02.2012 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc34?id=&pf3511=42340&pf35401=213674.
21. Вінник О. М. Господарське право : навч. посіб. / *О. М. Вінник.* — 2-ге вид., змін. та допов. — К. : Всеукр. асоц. видавців «Правова єдність», 2008. — 766 с.
22. Віхров О. П. Організаційно-господарські правовідносини : монографія / *О. П. Віхров.* — К. : Вид. дім «Слово», 2008. — 512 с.
23. Волков Г. А. Правовые проблемы использования природных ресурсов в морских портах / *Г. А. Волков* // Хозяйство и право. — 2007. — № 8. — С. 67–72.
24. Гаврилко Т. О. Зовнішньоекономічна діяльність підприємств агропромислового комплексу [Електронний ресурс] / *Т. О. Гаврилко, А. О. Лебединська* // Проблеми системного підходу в економіці : електронне наук. фах. вид. — 2010. — № 1. — Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2010_1/Lebedinska_110.htm.
25. Ганева С. Государственно-частные партнерства в Болгарии: законодательные инициативы и опыт работы [Електронний ресурс] / *С. Ганева.* — Режим доступу: <http://www.ebrd.com/russian/downloads/research/law/lit112rg.pdf>.
26. Гармаш О. М. Механізм формування міжнародного транспортно-логістичного центру : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «економіка та управління підприємствами» / *О. М. Гармаш.* — К., 2009. — 20 с.
27. Гончарук Т. Г. Транзитна торгівля в Україні кінця XVIII — першої половини XIX ст. : автореф. дис. ... д-ра іст. наук : спец. 07.00.01 «історія України» / *Т. Г. Гончарук.* — К., 2010. — 28 с.
28. Господарське право : підручник / [О. П. Подцерковний, О. О. Квасницька, А. В. Смітюх та ін.] ; за ред. О. П. Подцерковного. — 2-ге вид., допов. і переробл. — Х. : Одіссей, 2011. — 640 с.
29. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г. № 218-3 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=НК9800218&p2=%7BНРРА%7D>.
30. Гражданский кодекс Республики Казахстан от 1 июля 1999 г. № 409-І (Особенная часть) [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=1013880&sublink=6830000.
31. Гражданский кодекс Республики Узбекистан [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://fmc.uz/legisl.php?id=k_grajd.

32. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 26 января 1996 г. № 14-ФЗ [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=131625>.
33. Гражданское право. В 2 т. Т. II, полутом I / под ред. Е. А. Суханова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Волтерс Клувер, 2004. — 412 с.
34. Гриняк А. Б. Місце договорів з виконання робіт у систематиці договірних зобов'язань / А. Б. Гриняк // Приватне право і підприємництво : зб. наук. пр. — К. : НДІ приват. права і підприємництва НАПрН України, 2010. — Вип. 9. — С. 89–92.
35. Гриняк А. Б. Особливості правового регулювання відносин за договорами підряду : монографія / А. Б. Гриняк. — К. : НДІ приват. права і підприємництва НАПрН України, 2011. — 300 с.
36. Гуцуляк В. Н. Морское право : учеб. пособие / В. Н. Гуцуляк. — М. : РосКонсульт, 2000. — 368 с.
37. Дабіжа Я. І. Узгодження приватних та публічних інтересів як спеціально-галузєва функція господарського права / Я. І. Дабіжа // Сучасна цивілістика : тези наук. робіт учасників VII Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та молодих вчених (30 березня 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — 475 с.
38. Державне підприємство «Інформаційно-ресурсний центр». Офіційний веб-сайт [Електронний ресурс]. — Режим доступа: <http://irc.gov.ua>.
39. Деякі питання надання в концесію об'єктів державної власності : Постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовт. 2012 р. № 1055 // Офіційний вісник України. — 2012. — № 88. — Ст. 3569.
40. Додін Є. В. Санкціоноване втручання у сфері торговельного мореплавання : навч. посіб. / Є. В. Додін, В. В. Серафимов. — О. : Юрид. л-ра, 2001. — 152 с.
41. Драпайло Ю. З. Господарська компетенція начальника морського порту / Ю. З. Драпайло // Митна справа. — 2012. — № 3. — С. 125–130.
42. Драпайло Ю. З. Поняття та правовий статус морського терміналу як транспортного комплексу / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. — О. : Юрид. л-ра, 2012. — Вип. 65. — С. 397–404.
43. Драпайло Ю. З. Поняття та функції морського протесту як передумови вирішення морських господарських спорів / Ю. З. Драпайло // Правове життя сучасної України : матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (Одеса, 20–21 квіт. 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — Т. 3. — С. 301–303.
44. Драпайло Ю. З. Порядок ведення реєстру морських портів потребує вдосконалень / Ю. З. Драпайло // Розвиток правової системи в умовах сьогодення : міжнар. наук.-практ. конф., м. Донецьк, 16–17 лют. 2013 р. — Д. : Східноукр. наук. юрид. орг., 2013. — С. 59–60.
45. Драпайло Ю. З. Правове регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у морських портах / Ю. З. Драпайло // Митна справа. — 2013. — № 1. — С. 73–79.
46. Драпайло Ю. З. Правовий статус морського порту (порівняльна характеристика) / Ю. З. Драпайло // Роль публичної собственности в обеспечении социально-экономического развития Украины : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 18 сент. 2012 г.). — Д. : Юго-Восток, 2012. — С. 98–102.

47. Драпайло Ю. З. Приватизація морських портів України: перспективи законодавчого врегулювання / Ю. З. Драпайло // Сучасна цивілістика : тези наук. робіт учасників 7-ї Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та молодих вчених (Одеса, 30 берез. 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — С. 290–292.
48. Драпайло Ю. З. Щодо визначення суб'єкта стивідорної діяльності за законом України «Про морські порти України» / Ю. З. Драпайло // Сучасна цивілістика : матеріали VII Міжнар. цивіліст. наук. конф. студ., аспірантів та молодих вчених (Одеса, 29–30 березня 2013 р.). — О. : Юрид. л-ра, 2013. — С. 309–313.
49. Драпайло Ю. З. Щодо класифікації господарських правовідносин у сфері портового господарства / Ю. З. Драпайло // Економіко-правовий розвиток сучасної України : матеріали II Всеукр. наук. конф. студ., аспірантів та молодих вчених (м. Одеса, 23–24 листоп. 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — С. 251–254.
50. Драпайло Ю. З. Щодо поняття морегосподарського комплексу (правовий аспект) / Ю. З. Драпайло // Теоретичні та практичні проблеми забезпечення сталого розвитку державності і права : матеріали Міжнар. наук. конф. (Одеса, 30 листоп. 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — Т. 1. — С. 575–576.
51. Драпайло Ю. З. Правова природа Зводу звичаїв морського порту / Ю. З. Драпайло // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. — О. : Юрид. л-ра, 2012. — Вип. 63. — С. 514–519.
52. Дрішлюк А. І. Агентський договір: цивільно-правовий аспект : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / А. І. Дрішлюк. — О., 2003. — 20 с.
53. Дудар Г. П. Капітан порту як спеціальний суб'єкт адміністративного права / Г. П. Дудар // Митна справа. — 2011. — № 4. — С. 91–97.
54. Дунгилас А. Преимущество порта Клайпеда [Електронний ресурс] / А. Дунгилас // Порты Украины. — 2011. — № 05. — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2135>.
55. Дядюк А. Л. Правове регулювання комерційного посередництва (агентських відносин) у сфері господарювання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право» / А. Л. Дядюк. — К., 2010. — 20 с.
56. Ермолаев В. Г. Морское право : учеб. пособие / В. Г. Ермолаев, О. В. Сиваков. — М. : ЧП Тихомиров М. Ю., 2001. — 255 с.
57. Ершов А. А. Договор об оказании лоцманских услуг / А. А. Ершов // Транспортное право. — 2004. — № 2. — С. 11–18.
58. Звід Звичаїв Іллічівського морського торговельного порту : затв. наказом начальника Державного підприємства «Іллічівський морський торговельний порт» від 17 квіт. 2012 р. № 574 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.ilport.com.ua/upload/ckedit/2014-01-24/Звід%20Звичаїв.pdf>.
59. Звід Звичаїв Одеського морського торговельного порту : затв. наказом начальника Державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» від 16 квіт. 2008 р. № 238 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/about-port/regulatory-documentation/>

60. Зельдіна О. Р. Спеціальний режим господарювання : навч. посіб. / *О. Р. Зельдіна*. — К. : Центр навч. л-ри, 2005. — 112 с.
61. Знаменський Г. Л. Приватно-правовий аспект у господарському законодавстві / *Г. Л. Знаменський* // *Методологія приватного права : зб. наук. пр. : (за матеріалами наук.-теор. конф.)*. — К. : Юрінком Інтер, 2003. — С. 156.
62. Ивакин А. А. Диалектическая философия : монография / *А. А. Ивакин*. — О. : Юрид. л-ра, 2003. — 352 с.
63. Иванов Г. Г. Правовой режим морских портов : монография / *Г. Г. Иванов*. — М. : Транспорт, 1971. — 80 с.
64. Ильницький К. Сюрвейер ставит діагноз [Електронний ресурс] / *К. Ильницький, Д. Филипчик* // *Порты Украины*. — 2012. — № 6 (118). — Режим доступу: <http://portsukraine.com/node/2903>.
65. Кабалкин А. Ю. Услуги в системе отношений, регулируемых гражданским правом / *А. Ю. Кабалкин* // *Государство и право*. — 1994. — № 8/9. — С. 79–88.
66. Калмыков Ю. Х. К понятию обязательства по оказанию услуг в гражданском праве / *Ю. Х. Калмыков* // *Советское государство и право*. — 1966. — № 5. — С. 116–119.
67. Каракаш І. І. Правове регулювання землекористування морських портів / *І. І. Каракаш* // *Проблеми правового забезпечення підприємницької діяльності, пов'язаної з морем : тези доп. наук.-практ. конф. (Одеса, 17 берез. 2006 р.)*. — 2006. — С. 24–26.
68. Квасніцька О. О. Правове регулювання морських портів України / *О. О. Квасніцька* // *Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр.* — О. : Юрид. л-ра, 2006. — Вип. 28. — С. 84–88.
69. Кивалов С. В. Мы должны создать все условия, чтобы Одесский порт развивался [Електронний ресурс] / *С. В. Кивалов*. — Режим доступу: http://timer.od.ua/news/sergey_kivalov_mi_doljni_sozdat_vse_usloviya_chtobi_odesskiy_port_razvivalsya_505.html.
70. Кифак А. Н. В чём суть проекта порядка ведения реестра морских портов [Електронний ресурс] / *А. Н. Кифак*. — Режим доступу: <http://www.port.odessa.ua/ru/press-center/analytics/entry/6661/>
71. Климов С. Первые шаги концерна «Укрморпорт» / *С. Климов* // *Порты Украины*. — 2007. — № 6. — С. 6–7.
72. Клявин А. Государственная политика в области морского транспорта / *А. Клявин* // *Морские порты*. — 2007. — № 1. — С. 34–37.
73. Кодекс законів про працю України // *Відомості Верховної Ради УРСР*. — 1971. — 17 груд.
74. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. // *Відомості Верховної Ради України*. — 1995. — № 47. — Ст. 349.
75. Козачук М. О. Свобода підприємницької діяльності та її обмеження в законодавстві України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04 / *Козачук Микита Олександрович*. — К., 2011. — 256 с.
76. Коммерческий кодекс Франции / [предисл., пер. с фр., дополнение, слов.-справ. и коммент. В. Н. Захватаева]. — М. : Волтерс Клувер, 2008. — 1272 с.
77. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. [Електронний ресурс] // *Офіційний веб-портал Верховної Ради України*. — Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057/conv.

78. Коняев Н. И. Субъекты хозяйственного права / *Н. И. Коняев*. — Куйбышев : Куйбышев. плановый ин-т, 1972. — 45 с.
79. Коротка Р. О. Господарсько-правове регулювання агентських відносин в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право» / *Р. О. Коротка*. — К., 2011 — 18 с.
80. Кравець І. М. Особливості правового становища органів державної влади як суб'єктів організаційно-господарських повноважень / *І. М. Кравець* // Вісник господарського судочинства. — 2007. — № 2. — С. 202–207.
81. Кравець І. М. Правове становище суб'єктів організаційно-господарських повноважень : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право» / *І. М. Кравець*. — К., 2008. — 16 с.
82. Кравець І. М. Правовий статус суб'єктів організаційно-господарських повноважень за Господарським кодексом України / *І. М. Кравець* // Вісник господарського судочинства. — 2008. — № 1. — С. 157–170.
83. Кравченко В. Г. Організаційно-економічне забезпечення стратегії розвитку транспортного терміналу : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.06.01 «економіка, організація і управління підприємствами» / *В. Г. Кравченко*. — К., 2006. — 20 с.
84. Крат В. Особливості правового регулювання філій та представництв / *В. Крат* // Нотаріат для вас. — 2010. — № 5. — С. 34–42.
85. Краткий морской словарь-справочник / [ред.-сост. А. И. Соколов]. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Транспорт, 1984. — 152 с.
86. Крижановський С. В. Трансформація управління підприємствами портової діяльності України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.04 / *С. В. Крижановський*. — О., 2009. — 19 с.
87. Кудюкин А. А. Правовые аспекты морского агентирования : учеб.-метод. пособие / *А. А. Кудюкин, И. М. Петров*. — О. : Фенікс, 2006. — 262 с.
88. Кузьменко Л. Г. Основні напрями вдосконалення системи регулювання тарифів суб'єктів природних монополій / *Л. Г. Кузьменко, С. В. Кузьменко* // Наукові записки НаУКМА. Економічні науки. — К. : Видавничий дім «КМ Академія», 2006. — Т. 56. — С. 67–70.
89. Лаптев В. В. Введение в предпринимательское право / *В. В. Лаптев*. — М. : Изд-во ИГиП РАН, 1994. — 31 с.
90. Левчук Л. Р. Права потребителей сократили на филиал / *Л. Р. Левчук* // Юридическая практика. — 2005. — 4 окт. (№ 40). — С. 15.
91. Лернер В. Развитие морских портов России / *В. Лернер* // Морские порты. — 2007. — № 1. — С. 104–106.
92. Локтионов Ю. Ремонт судов на Украине / *Ю. Локтионов* // Юридическая практика. — 2005. — 21 июня (№ 21). — С. 23.
93. Лукашук И. И. Международное право. Общая часть : учеб. для студ. юрид. фак. и вузов / *И. И. Лукашук*. — Изд. 3-е, перераб. и доп. — М. : Волтерс Клувер, 2005. — 432 с.
94. Луць В. В. Контракты у підприємницькій діяльності : навч. посіб. / *В. В. Луць*. — К. : Юрінком Інтер, 1999. — 560 с.
95. Мамутов В. К. Предприятие и вышестоящий хозяйственный орган / *В. К. Мамутов*. — М. : Юрид. лит., 1969. — 240 с.

96. Мамутов В. К. Сближение современных систем правового регулирования хозяйственной деятельности (часть первая) / В. К. Мамутов // Экономика и право : сб. науч. тр. — К. : Юринком Интер, 2003. — С. 94–105.
97. Мамутов В. К. Совершенствование правового регулирования хозяйственной деятельности (методология, направления) / В. К. Мамутов. — К. : Наук. думка, 1982. — 239 с.
98. Марченко М. Н. Сравнительное правоведение. Общая часть : учеб. для юрид. вузов / М. Н. Марченко. — М. : Зерцало, 2001. — 560 с.
99. Мельник С. Б. Морські порти України — суб'єкти природних монополій? / С. Б. Мельник // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. — О. : Юрид. л-ра, 2006. — Вип. 28. — С. 42–50.
100. Мельник С. Б. Правові аспекти діяльності суб'єктів природних монополій / С. Б. Мельник // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. пр. — О. : Юрид. л-ра, 2002. — Вип. 16. — С. 583–587.
101. Міжнародна конвенція про вантажну марку від 5 квітня 1966 р. // Офіційний вісник України. — 2008. — № 3. — Ст. 86.
102. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом від 23 березня 2001 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. — Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_047/conv
103. Мілаш В. С. Господарське право : курс лекцій. У 2 ч. Ч. 1 / В. С. Мілаш. — Х. : Право, 2008. — 496 с.
104. Мінакова С. М. Економіко-методичні основи реструктуризації морських торговельних портів України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «економіка та управління підприємствами» / С. М. Мінакова. — О., 2009. — 16 с.
105. Молотников А. Деятельность филиалов и представительств [Електронний ресурс] / А. Молотников // Веб-сайт «Законодательство и инвестиции». — Режим доступу: <http://www.lin.ru/document.htm?id=1249703346338427706>.
106. Морской кодекс Грузии от 15 мая 1997 г. № 715-Пс [Електронний ресурс] // База законодательства «FAOLEX». — Режим доступу: <http://faolex.fao.org/docs/texts/geo42200.doc>.
107. Морской энциклопедический справочник / под ред. М. М. Исакина. — Ленинград : Судостроение, 1987. — Т. 2 : (О–Я). — С. 117–118.
108. Напрієнко Д. В. Розвиток державної політики щодо регулювання діяльності природних монополій в Україні / Д. В. Напрієнко // Держава та регіони. Серія: Державне управління. — Запоріжжя : Класичний приват. ун-т, 2010. — № 1. — С. 67–75.
109. Нибулон выступает против закона о морских портах : статья [Електронний ресурс] // Информационно-финансовый сервер BIN.UA. — Режим доступу: <http://bin.ua/news/economics/aic/130332-nibulon-vystupaet-protiv-zakona-o-morskix-portax.html>.
110. Никулин С. Г. Закон о портах: экономический аспект в терминах и определениях / С. Г. Никулин // Економічні інновації : зб. наук. пр. — О. : Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослід. НАН України, 2012. — Вип. 47. — С. 153–164.
111. Німецько-українсько-російський словник / упоряд.: Е. І. Лисенко, М. О. Корольова, Л. І. Сергєєва. — К. : Освіта, 1991. — 240 с.

112. Новый англо-русский, русско-английский словарь / под ред. А. П. Ивакина. — К. : Аконит, 1998. — 726 с.
113. О Клайпедском государственном морском порте : Закон Литовской республики от 16 мая 1996 г. № I-1340 [Электронный ресурс] // Официальный веб-сайт морского порта г. Клайпеды. — Режим доступа: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Uosto%20istatymas%20RU.doc%202013.doc.
114. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Закон РФ от 8 нояб. 2007 г. № 261-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 2007. — № 46. — Ст. 5557.
115. О морских пространствах, внутренних водных путях и портах Республики Болгарии : Закон Республики Болгарии [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://onlinebg.ru/mediawiki/index.php/ЗАКОН_БОЛГАРИИ_О_МОРСКИХ_ПРОСТРАНСТВАХ,_ВНУТРЕННИХ_ВОДНЫХ_ПУТЯХ_И_ПОРТАХ_РЕСПУБЛИКИ_БОЛГАРИИ
116. О портах : Закон Латвийской Республики от 22 июня 1994 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.pravo.lv/likumi/51_zopr.html.
117. О торговом мореплавании : Закон Республики Казахстан от 17 янв. 2002 г. № 284-П // Ведомости Парламента Республики Казахстан. — 2002. — № 2. — Ст. 16.
118. О торговом мореплавании : Закон Эстонской Республики [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://www.riigikantselei.ee/arhiiv/rto/pae/2003/PAE_13/pae_13_.pdf.
119. Об утверждении Порядка ведения Реестра морских портов Российской Федерации : приказ Министерства транспорта РФ от 1 апр. 2009 г. № 51 [Электронный ресурс] // Официальный сайт компании «Консультант-плюс». — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=87755;dst=0;ts=010F17A1353E326E8D0C404FEC504A1D;rnd=0.4102315414859503>.
120. Обов'язкові постанови по ДП «Одеський морський торговельний порт» і портопункту Зміїний : затв. наказом начальника ДП «ОМТП» від 30.03.2012 р. № 286 [Электронный ресурс] // Офіційний веб-сайт ДП «ОМТП». — Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua/>
121. Общетеоретическая юриспруденция : учебный курс : учебник / [Ю. Н. Оборотов, В. В. Завальнюк, Н. Н. Крестовская и др.]; под ред. Ю. Н. Оборотова. — О. : Фенікс, 2011. — 436 с.
122. Олефір І. М. Управління стивідорною діяльністю в морських торговельних портах : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец. 08.00.04 «економіка та управління підприємствами» / І. М. Олефір. — О., 2007. — 19 с.
123. Олифер В. Г. Компьютерные сети. Принципы, технологии, протоколы : учеб. для вузов / В. Г. Олифер, Н. А. Олифер. — 4-е изд. — СПб. : Питер, 2010. — 944 с.
124. Омельчук Е. С. Свободные экономические зоны: преимущества и недостатки / Е. С. Омельчук // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті : зб. наук. пр. — О. : Одес. нац. мор. ун-т, 2010. — № 33. — С. 104–121.
125. Онищенко С. Услуги морского транспорта и их специфика / С. Онищенко // Судходство. — 2006. — № 6. — С. 16–18.

126. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / [О. Н. Кибик, О. П. Подцерковный, Д. В. Затица и др.] ; под ред. О. Н. Кибик, О. П. Подцерковного. — О. : Феникс, 2012. — 159 с.
127. Официальный веб-сайт правительства Республики Казахстан [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://ru.government.kz/resources/docs/doc5>.
128. Официальный сайт компании «Estma Estonia» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.estma.ee/ru/services/ports>.
129. Офіційний веб-сайт Державного підприємства «Одесский морской торговельный порт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.port.odessa.ua/>
130. Офіційний веб-сайт Державного підприємства «Херсонський морський торговельний порт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.seaport.kherson.ua/i>.
131. Офіційний веб-сайт ПАТ «Стивідорна компанія «Авліта» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.avlita.com/>
132. Офіційний веб-сайт ТОВ «Транссервіс інтернешнл» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://transservisint.at.ua/>
133. Офіційний веб-сайт Федерального державного унітарного підприємства Російської Федерації «РосМорПорт» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.gosmorgport.ru>.
134. Парфёнов Ю. Система управления морскими портами России — состояние и перспективы развития / Ю. Парфёнов // Морские порты. — 2005. — № 5. — С. 6–14.
135. Пашковська Л. І. Адміністративно-правове регулювання діяльності суднових постачальників : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 «адміністративне право і процес» / Л. І. Пашковська. — О., 2008. — 18 с.
136. Пеев Р. Дунайські проекти Болгарії [Электронный ресурс] / Р. Пеев // Порты Украины. — 2008. — № 7. — Режим доступа: <http://portsukraine.com/node/286>.
137. Переверзев С. О. О правовом статусе акватории морского порта / С. О. Переверзев // Судходство. — 2003. — № 11–12. — С. 71–72.
138. Перелік суб'єктів природних монополій Одеської області [Электронный ресурс] // Офіційний сайт Антимонопольного комітету України. — Режим доступа: http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article%3fsho wHidden=1&art_id=143861.
139. Петров И. М. Агентирование морских судов: теория и практика : учеб. пособие / И. М. Петров, В. А. Виговский. — Черновцы : Книги—ХІІ, 2005. — 496 с.
140. Письменна К. С. Господарсько-правове забезпечення стимулювання розвитку суднобудування та судноремонту : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарсько-процесуальне право» / К. С. Письменна. — Х., 2008. — 19 с.
141. Письменна К. С. Законодавчі аспекти реалізації морської доктрини в Україні / К. С. Письменна // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого : зб. наук. пр. — Х., 2010. — № 2. — С. 166–174.

142. План управління судновими відходами в Клайпедському порту [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.portofklaipeda.lt/uploads/teisine_informacija/Atlieku%20tvarkymo%20planas-RU.doc.
143. Про морські порти України : Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI // Офіційний вісник України. — 2012. — № 45. — Ст. 1729.
144. Подцерковний О. П. Про недоліки централізації в управлінні портовим господарством та його роздержавлення / *О. П. Подцерковний* // Роль публичної собственности в обеспечении социально-экономического развития Украины : материалы Междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 18 сент. 2012 г.). — Д. : Юго-Восток, 2012. — С. 85–91.
145. Подцерковний О. П. Проблеми визначення методів та форм державного регулювання господарських відносин / *О. П. Подцерковний, О. А. Ломакіна* // Підприємництво, господарство і право. — 2002. — № 8. — С. 3–6.
146. Подцерковний О. П. Щодо недоліків позбавлення морських портів юридичної самостійності / *О. П. Подцерковний* // Правове життя сучасної України : матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. складу (Одеса, 20–21 квіт. 2012 р.). — О. : Фенікс, 2012. — Т. 3. — С. 283–284.
147. Полтавський О. В. Договір морського агентування : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / *О. В. Полтавський*. — Х., 2004. — 20 с.
148. Полтавський О. В. Договір морського агентування: юридична природа і правові особливості / *О. В. Полтавський* // Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ: зб. наук. пр. — Х. : ХНУВС, 2000. — Вип. 12, ч. 1. — С. 231–236.
149. Пон вал Юлем. Інвестиції в портове хозяйство Украины [Електронний ресурс] / *Пон вал Юлем, А. Нищевич* // Новый Севастополь : независимая on-line газета. — Режим доступу: http://new-sebastopol.com/news/port_sevastopol/Investicii_v_portovoe_hozyaystvo_Ukrainy.
150. Попелюк В. П. Правове регулювання відносин контролю у сфері господарювання : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарське-процесуальне право» / *В. П. Попелюк*. — О., 2011. — 18 с.
151. Поповська І. П. Правові основи програмного регулювання господарської діяльності в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.04 «господарське право, господарське-процесуальне право» / *І. П. Поповська*. — О., 2010. — 21 с.
152. Постанова Верховного Суду України по адміністративній справі № 21-453a11 від 27 лютого 2012 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховного Суду України. — Режим доступу: <http://www.scourt.gov.ua/clients/vs.nsf/81b1cba59140111fc2256bf7004f9cd3/b829e7e8b7bd823fc22579ed00470d6d?OpenDocument>.
153. Постанова Вищого господарського суду України по справі № 2-15/13853-2006 від 06 червня 2007 р. [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/800819>.
154. Постанова Севастопольського апеляційного господарського суду по справі № 2-7/9011.1-2007 [Електронний ресурс] // Єдиний державний

реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1347312>.

155. Постанова Севастопольського апеляційного господарського суду по справі № 2-14/11134-2006 від 31 січня 2007 р. [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/387945>.
156. Правовое регулирование морского судоходства / [А. О. Балобанов, Г. И. Пузанова, К. Стефанову и др.]; под ред. А. О. Балобанова — О. : Астропринт, 2003. — 255 с.
157. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення управління об'єктами державної власності : Закон України від 13 берез. 2012 р. № 4498-VI // Офіційний вісник України. — 2012. — № 28. — Ст. 1033.
158. Про державний кордон України : Закон України від 4 листоп. 1991 р. № 1777-XII // Відомості Верховної Ради України. — 1992. — № 2. — Ст. 5.
159. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 29. — Ст. 367.
160. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів : Постанова Кабінету Міністрів України від 14 лип. 2010 р. № 590 // Офіційний вісник України. — 2010. — № 53. — Ст. 1784.
161. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню : Постанова Кабінету Міністрів України від 3 черв. 2013 р. № 405 // Офіційний вісник України. — 2013. — № 44. — Ст. 1578.
162. Про затвердження Положення про морських лоцманів : наказ Міністерства інфраструктури України від 8 трав. 2013 р. № 292 // Офіційний вісник України. — 2013. — № 46. — Ст. 1639.
163. Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден : наказ Міністерства транспорту України № 341 від 28 трав. 2001 р. // Офіційний вісник України. — 2001. — № 26. — Ст. 1196.
164. Про затвердження Порядку ведення реєстру морських портів України : проект Постанови Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України. — Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/30182.html.
165. Про затвердження Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України : наказ Міністерства юстиції України від 22 лют. 2012 р. № 296/5 // Офіційний вісник України. — 2012. — № 17. — Ст. 632.
166. Про затвердження Правил безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства : наказ Державного комітету України з промислової безпеки; охорони праці та гірничого нагляду від 24 січ. 2007 р. № 13 // Офіційний вісник України. — 2007. — № 10. — Ст. 383.
167. Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден : наказ Міністерства транспорту України від 28 трав. 2001 р. № 340 // Офіційний вісник України. — 2001. — № 26. — Ст. 1195.

168. Про концепцію розвитку водного господарства України : Постанова Верховної Ради України від 14 січ. 2000 р. № 1390-XIV // Офіційний вісник України. — 2000. — № 5. — Ст. 146.
169. Про концесії : Закон України від 16 лип. 1999 р. № 997-XIV // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 41. — Ст. 372.
170. Про мисливське господарство та полювання : Закон України від 20 лют. 2000 р. № 1478-III // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 18. — Ст. 132.
171. Про міжнародне приватне право : Закон України від 23 черв. 2005 р. № 2709-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2005. — № 32. — Ст. 422.
172. Про нафту і газ : Закон України від 12 лип. 2001 р. № 2665-III // Відомості Верховної Ради України. — 2001. — № 50. — Ст. 262.
173. Про національну комісію регулювання транспорту України : проект закону України [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України. — Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/22822.html.
174. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року з поправками 1971, 1975, 1979 та 1983 років до неї : Постанова Кабінету Міністрів України від 21 верес. 1993 р. № 773 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/773-93-p/ed19930921>.
175. Про природні монополії : Закон України від 20 квіт. 2000 р. № 1682-III // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 30. — Ст. 238.
176. Про регулювання містобудівної діяльності : Закон України від 17 лют. 2011 р. № 3038-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 34. — Ст. 343.
177. Про створення потужностей для відвантаження цементу на експорт морським транспортом : Постанова Кабінету Міністрів України від 23 верес. 1993 р. № 792 [Електронний ресурс] // Офіційний веб-портал Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/792-93-p>.
178. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 лип. 2008 р. № 1051 // Офіційний вісник України. — 2008. — № 58. — Ст. 1946.
179. Проблемы общей теории права и государства : учеб. для вузов / под общ. ред. В. С. Нерсесянца. — М. : Норма, 2004. — 832 с.
180. Проценко В. В. Агентський договір: порівняльно-правовий аналіз за законодавством України та Республіки Молдова : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / В. В. Проценко. — К., 2010. — 19 с.
181. Регуляторна політика. Як оцінити наслідки регуляторних актів / за ред. Д. Ляпіна і С. Береславського. — К. : Ін-т конкурент. суспільства, 2003. — 136 с.
182. Реєстр морських портів Російської Федерації [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Федерального агентства морського та річкового транспорту. — Режим доступу: http://www.morflot.ru/reestr_mp/

183. Резнікова В. В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти) : монографія / В. В. Резнікова. — Х., 2010. — 707 с.
184. Рішення Господарського суду Одеської області по справі № 29/70-09-1996 від 26 жовтня 2009 р. [Електронний ресурс] // Єдиний державний реєстр судових рішень. — Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/6782391>.
185. Рішення Конституційного Суду України по справі № 21-рп/2004 від 15 грудня 2004 року (справа про морський порт як державне підприємство) // Офіційний вісник України. — 2004. — № 51. — Ст. 3375.
186. Саидов А. Х. Сравнительное правоведение (основные правовые системы современности) : учебник / А. Х. Саидов. — М. : Юристь, 2003. — 448 с.
187. Сайт с информацией для моряков северного бассейна [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://region51murman.narod.ru/index/0-90>
188. Самойлов К. И. Морской словарь. В 2 т. Т. 2. О—Я / К. И. Самойлов. — М. ; Ленинград : Воен.-мор. изд-во НКВМФ СССР, 1941. — 644 с.
189. Самойлов К. И. Морской словарь. В 2 т. Т. 2. А—Н / К. И. Самойлов. — М. ; Ленинград : Воен.-мор. изд-во НКВМФ СССР, 1939. — 654 с.
190. Сергеева Н. Н. Понятие и сущность морского агентирования / Н. Н. Сергеева // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. — О. : Фенікс, 1999. — Вип. 6—7. — С. 164—172.
191. Сергеева Н. Н. Становление отечественного законодательства в области морского агентирования / Н. Н. Сергеева // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. — О. : Фенікс, 2000. — Вип. 8. — С. 249—253.
192. Сидорченко В. Ф. Морские буксиры и их операции : монография / В. Ф. Сидорченко. — Ленинград : Судостроение, 1986. — 240 с.
193. Скакун О. Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс) : учебник / О. Ф. Скакун. — Х. : Эспада, 2005. — 840 с.
194. Словарь международного морского права / [сост. И. М. Авраменко]. — Белгород : Везелица, 2001. — 144 с.
195. Словник морських термінів [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.korabel.ru/dictionary/detail/1827.html>.
196. Советское морское право / [В. Ф. Мешера, О. М. Балобанов, Н. Н. Виноградов и др.] ; под ред. В. Ф. Мешеры. — [2-е изд.]. — М. : Транспорт, 1985. — 277 с.
197. Сомин Н. В. О «философии хозяйства» Булгакова / Н. В. Сомин // Философия хозяйства. — 2009. — № 5 (65). — С. 67—71.
198. Станков Ю. Система управления морскими портами США / Ю. Станков // Порты Украины. — 2006. — № 3. — С. 73—75.
199. Статус свободного порта привлекает инвесторов : статья [Електронний ресурс] // Официальный сайт Агентства российской и зарубежной недвижимости. — Режим доступу: http://cdnk.ru/our_services/sale_abroad/latvia/status/
200. Танчук И. А. Хозяйственные обязательства / И. А. Танчук, В. П. Ефимочкин, Т. Е. Абова. — М. : Юрид. лит., 1970. — 216 с.
201. Теоретические проблемы хозяйственного права / под ред. В. В. Лаптева. — М. : Наука, 1975. — 412 с.
202. Тимошинов Т. «Росморпорт» готовит акции [Електронний ресурс] / Т. Тимошинов, Е. Кузнецова // Коммерсантъ : ежеднев. общенац. деловая

- газ. — 2012. — 21 дек. (№ 242). — Режим доступу: <http://kommersant.ru/doc/2094932>.
203. Тихомиров Ю. А. Курс сравнительного правоведения / Ю. А. Тихомиров. — М. : НОРМА, 1996. — 432 с.
204. Толковый словарь В. Даля [Электронный ресурс]. — Режим доступу: <http://vidahl.agava.ru/>
205. Толковый словарь С. И. Ожегова [Электронный ресурс]. — Режим доступу: <http://ozhegov-online.ru/slovar-ozhegova/usluga/36640/>
206. Транспортировка в логистике : учеб. пособие / В. С. Лукинский, В. В. Лукинский, И. А. Пластунок, Н. Г. Плетнева. — СПб. : СПбГИЭУ, 2005. — 139 с.
207. Транспортное право. Особенная часть : учеб. пособие / С. В. Ацев. — Н. Новгород : Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2007. — 260 с.
208. Тростянецька Е. В. Економіко-організаційні засади орендних відносин у морських торговельних портах : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.07.04 / Е. В. Тростянецька ; Одес. держ. мор. ун-т. — О., 2001. — 16 с.
209. Ульянова Г. О. Щодо поняття господарської компетенції / Г. О. Ульянова // Визначальні тенденції генезису державності і права. — 2007. — С. 504—506.
210. Устименко В. Правові проблеми планування господарської діяльності в Україні [Електронний ресурс] / В. Устименко, Р. Джабраїлов // Юридичний журнал. — 2010. — № 4. — Режим доступу: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=3480>.
211. Федоренко В. Національні комісії з регулювання природних монополій у системі центральних органів виконавчої влади: проблеми нормопроектного та управлінського забезпечення / В. Федоренко // Вісник Національної академії державного управління при Президенті України. — 2010. — № 3. — С. 85—94.
212. Форманюк В. В. Співвідношення локальних норм та звичаїв / В. В. Форманюк // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. — О. : Фенікс, 2011. — Вип. 43. — С. 64—68.
213. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении : монография / Р. О. Халфина. — М. : Юрид. лит., 1974. — 352 с.
214. Харитонов Е. О. Гражданское право Украины : учебник / Е. О. Харитонов, А. В. Старцев, Е. И. Харитонова. — 3-е изд, перераб. и доп. — Х. : Одиссей, 2007. — 920 с.
215. Хозяйственное право : учебник / [В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, К. С. Хахулин и др.]; под ред. В. К. Мамутова. — К. : Юринком Интер, 2002. — 912 с.
216. Цвайгерт К. Введение в сравнительное правоведение в сфере частного права. В 2 т. Т. 1 / К. Цвайгерт, Х. Кётц. — М. : Междунар. отношения, 2000. — 480 с.
217. Цвигун О. Н. Правовое положение капитана морского порта и его функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту / О. Н. Цвигун // Транспортное право. — 2003. — № 4. — С. 6—14.
218. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435- IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40. — Ст. 356.

219. Черкес М. Ю. Міжнародне право : підручник / М. Ю. Черкес. — 5-те вид., випр. і допов. — К. : Знання, 2006. — 397 с.
220. Чернявская Н. И. Морской (судовой) агент и его взаимоотношения с таможенными органами в Украине / Н. И. Чернявская // Митна справа. — 2008. — № 3. — С. 49–53.
221. Шамшурина М. Правовые основы развития морских терминалов / М. Шамшурина // Порты Украины. — 2009. — № 6. — С. 68–69.
222. Шемякин А. Н. Морское право : учеб. пособие / А. Н. Шемякин. — 4-е изд. — Х. : Одиссей, 2010. — 344 с.
223. Шульга М. В. Актуальные проблемы правового регулирования земельных отношений в современных условиях : дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.06 / Шульга Михайло Васильович. — Х., 1998. — 397 с.
224. Щербак І. Необхідність розвитку господарсько-правового регулювання статусу відокремлених підрозділів підприємств / І. Щербак // Підприємництво, господарство і право. — 2007. — № 2. — С. 13–16.
225. Щербак І. Правовий режим майна відокремлених підрозділів господарських організацій / І. Щербак // Правничий часопис Донецького університету. — 2005. — № 1. — С. 33–37.
226. Щербина В. С. Господарське право : підручник / В. С. Щербина. — 5-те вид., переробл. і допов. — К. : Юрінком Інтер, 2012. — 600 с.
227. Щербина В. С. Суб'єкти господарського права : монографія / В. С. Щербина. — К. : Юрінком Інтер, 2008. — 264 с.
228. Щербина В. С. Хотіли як краще... а вийшло як завжди [Електронний ресурс] / В. С. Щербина, О. І. Ющик // Юридичний вісник України. — 2005. — № 45. — Режим доступу: http://yuricom.com/ua/legal_bulletin_of_Ukraine/archive/?aid=1059&jid=139.
229. Щипцов А. О. Интеграційні аспекти розвитку морських торговельних портів України : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спец 08.00.04 «економіка та управління підприємствами» / А. О. Щипцов. — О., 2008. — 20 с.
230. Юридический словарь [Електронний ресурс] // Интернет-сайт «Академик». — Режим доступу: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/lower/18111>.
231. Code des ports maritimes [Електронний ресурс] // Le service public de la diffusion de droit. — Режим доступу: http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do;jsessionid=94436ED368DC5DC1A4A0C0CE1862960C.tpdjo04v_2?cidTexte=LEGITEXT000006074233&dateTexte=20130505.
232. Code des transports de France [Електронний ресурс] // Le service public de la diffusion de droit. — Режим доступу: <http://www.legifrance.gouv.fr/affichCode.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&dateTexte=20101202>.
233. Grand Port Maritime on Wikipedia [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://fr.wikipedia.org/wiki/Grand_port_maritime.
234. Kazlogistics: единый веб-портал логистики Казахстана [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.kazlogistics.kz/water/port/>
235. Ports Act (1997) of Estonia [Електронний ресурс] // Estonian Legislation in English. — Режим доступу: <http://www.legaltext.ee/en/andmebaas/ava.asp?m=022>.
236. Шумилов В. М. Международное экономическое право в эпоху глобализации / В. М. Шумилов. — М. : Междунар. отношения, 2003. — 272 с.

237. Протасов В. Н. Теория права и государства. Проблемы теории права и государства / В. Н. Протасов. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Юрайт-М, 2001. — 346 с.
238. Бездушна Ю. С. Нормативні засади структуризації економіки як передумова розробки галузевих стандартів бухгалтерського обліку / Ю. С. Бездушна // Облік і фінанси АПК. — 2010. — № 2. — С. 17–20.
239. Постановление Государственного комитета Российской Федерации по стандартизации и метрологии «О принятии и введении в действие ОКВЭД» № 454-ст от 6 нояб. 2001 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LA;n=119808;fld=134;dst=100008;rnd=0.3901419086790735>.
240. Доклад «О внедрении и использовании системы международных классификаций в Казахстане» на региональном совещании СОООН/ЕЭК ООН по пересмотру экономических классификаций (Женева, 29 сентября — 1 октября 2004 года) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://unstats.un.org/unsd/class/intercop/training/ece04/ece04-10-r.PDF>.
241. Доклад «О проблемах разработки, гармонизации, внедрения и использования классификаторов национальными статистическими службами стран СНГ» / Соколин В. Л. — 7-е заседание Рабочей группы по статистике проекта СПЕКА. 27-30 августа 2012 г., Исык-Куль [Электронный ресурс]. — Режим доступа: http://staging.unecese.org/fileadmin/DAM/stats/documents/ece/ces/ge.57/2012/On_the_problems_of_development_harmonization_implementation_RU.ppt.
242. Теория государства и права : учебник / под ред. В. К. Бабаева. — М. : Юристъ, 2001. — 592 с.
243. Лишиленко В. І. Регіональна економіка : підручник / В. І. Лишиленко. — К. : Центр учб. л-ри, 2009. — 384 с.
244. Клиновий Д. В. Розміщення продуктивних сил та регіональна економіка України : навч. посіб. / Д. В. Клиновий, Т. В. Пена. — К. : Центр навч. л-ри, 2006. — 728 с.
245. Димченко О. В. Регіональна економіка : навч. посіб. / О. В. Димченко, Н. М. Матвеева, С. М. Гайденко. — Х. : ХНАМГ, 2008. — 205 с.
246. О специальных защитных, антидемпинговых и компенсационных мерах : Закон Российской Федерации от 8 дек. 2003 г. № 165-ФЗ // Собрание законодательства РФ. — 2003. — № 50. — Ст. 4851.
247. Офіційний веб-сайт ООН [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://unstats.un.org/unsd/cr/registry/regdntransfer.asp?f=195>.
248. Митний кодекс України від 12 березня 2012 року // Офіційний вісник України. — 2012. — № 32. — Ст. 1175.
249. Боголюбов В. С. Экономика туризма / В. С. Боголюбов, В. П. Орловская. — М. : Академия, 2005. — 192 с.
250. Комаров С. А. Общая теория государства и права : учебник / С. А. Комаров. — 7-е изд. — СПб. : Питер, 2005. — 512 с.
251. Иванников И. А. Общая теория государства и права : учеб. пособие / И. А. Иванников. — М. : Изд.-торг. корпорация «Дашков и К», 2007. — 368 с.
252. Ромашов Р. А. Теория государства и права. Краткий курс / Р. А. Ромашов. — 2-е изд. — СПб. : Питер, 2010. — 304 с.

253. Теория государства и права : учеб. для вузов / под ред. М. М. Рассолова, В. О. Лучина, Б. С. Эбзеева. — М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. — 640 с.
254. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України № 1307 від 7 жовт. 2009 р. // Офіційний вісник України. — 2009. — № 46. — Ст. 3216.
255. Про затвердження Програми розвитку підприємств морегосподарчого комплексу Дунайського регіону до 2005 р. : наказ Міністерства транспорту України № 209 від 17 берез. 2003 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: http://www.rise.odessa.ua/texts/mt209_03.php3.
256. Положення про управління морегосподарського комплексу, транспорту та зв'язку Одеської обласної державної адміністрації : затв. розпорядженням голови Одеської обласної державної адміністрації від 25 черв. 2011 р. № 493/А-2011 [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://morhoz.odessa.gov.ua/pro-upravlnnya/polozhennya-pro-upravlnnya/>
257. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року : затв. розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 лип. 2013 р. № 548-р // Офіційний вісник України. — 2013. — № 61. — Ст. 2194.
258. Беляневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти) / О. А. Беляневич. — К. : Юрінком Інтер, 2006. — 592 с.
259. Проект Закону про внесення змін до Закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) № 4431 від 13.03.2014 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=50217.
260. Висновок Комітету Верховної Ради України з питань транспорту і зв'язку «Про проект Закону України реєстр. № 4421 від 13.03.2014 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=297555>.
261. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до закону України «Про морські порти України» (щодо забезпечення безперешкодного розвитку морських портів) реєстр. № 4421 від 13.03.2014 р. [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. — Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=50217&pf35401=294210>.
262. Драпайло Ю. З. Законопроект № 4431 — поворот реформи портової галузі? / Ю. З. Драпайло // Сучасні порти: проблеми та рішення : тези доп. Шостої міжнар. наук.-практ. конф. — О. : Елтон, 2014. — С. 139–142.
263. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г. Г. Иванова. — М. : Спарк, 2000. — 734 с.
264. Витрянский В. В. Договор об оказании лоцманских услуг / В. В. Витрянский // Вестник Высшего Арбитражного Суда Российской Федерации. — 2002. — № 11. — С. 73–88.
265. Даль В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. Т. 4 / В. И. Даль. — М. ; СПб. : Изд. книгопродавца-типографа М. О. Вольфа, 1882. — 704 с.
266. Селютин А. Кем устанавливаются и регулируются тарифы на услуги в морских портах? [Електронний ресурс] / А. Селютин // Центр транспортных стратегий. — Режим доступу: <http://cfts.org.ua/question?id=33>.

267. Про державне регулювання у сфері транспорту : проект Закону України [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України. — Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/uk/alias_50/38685.html.
268. Подцерковний О. П. Правове закріплення стратегії розвитку морегосподарського комплексу в Україні: планування має бути змістовним / *О. П. Подцерковний* // Нормативні, управлінські та міжнародні аспекти розвитку економіки та права : матеріали І наук.-практ. конф. (м. Одеса, 2 верес. 2014 р.) / Гром. орг. «Всеукраїнський центр економічного права». — О. : Юрид. л-ра, 2014. — С. 5–10.

Драпайло Ю. З.
Д726 **Господарські правовідносини у морських портах : монографія / Ю. З. Драпайло. — Одеса : Юридична література, 2014. — 192 с.**

ISBN 978–966–419–193–4.

Монографію присвячено дослідженню господарських правовідносин у морських портах. Досліджуються поняття та види господарських правовідносин у морських портах, суб'єкти, матеріальні та нематеріальні об'єкти таких правовідносин, засади державного регулювання у сфері портової галузі, джерела права, що регулюють господарські правовідносини у морських портах, особливості регулювання відповідних відносин при здійсненні стивідорної та агентської діяльності.

Запропоновано виділення такої підгалузі господарського права, як портове право, що регулює абсолютні та відносні господарські відносини у морських портах. Визначено джерела, принципи, суб'єкти та об'єкти портового права, місце портового права у регулюванні відносин у морських портах серед інших галузей та структурних частин об'єктивного права. Визначено недоліки існуючої системи управління морськими портами та запропоновано вдосконалення цієї системи. Досліджено низку специфічних господарських договірних відносин у морських портах.

Для фахівців господарського та морського права, управлінців, науковців, викладачів, аспірантів, студентів та юристів-практиків.

**УДК 346.7:656.615(477)
ББК 67.404:39.413(4Укр)**

Наукове видання

ДРАПАЙЛО
Юліан Зіновійович

ГОСПОДАРСЬКІ ПРАВОВІДНОСИНИ
У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Монографія

Редактор-коректор *Н. І. Крилова*
Технічний редактор *Т. В. Іванова*

Формат 60×84/16. Папір офсетний. Гарнітура Newton.
Ум. друк. арк. 11,16. Тираж 100 прим. Зам. № 240 (25).

Видавництво і друкарня «Юридична література»
65009, м. Одеса, вул. Піонерська, 7. Тел./факс: 777-48-79
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 4284 від 23.03.2012 р.