

У зв'язку з тим, що поняття нерухомого майна з часом стало ширше, предмет іпотек також збільшився. Ми вважаємо, що це ще один довід у бік того, що іпотека повинна бути самостійним способом забезпечення виконання зобов'язання.

Підводячи підсумки, можна стверджувати, що іпотека – це самостійний вид забезпечення виконання зобов'язання, оскільки за Законом про іпотеку встановлено, що іпотечною вважається вид забезпечення виконання зобов'язання нерухомим майном. Причому твердження, що іпотека – це вид застави буде теж правомірним, адже Цивільний кодекс України чітко встановлює, що іпотека – це вид застави. Як відомо, кодифікований нормативний акт має більшу силу, ніж закон і немає різниці, що він був прийнятий раніше за закон. Вважаємо, що виділення іпотеки як окремого виду способу забезпечення виконання зобов'язання в Цивільному кодексі лише питання часу. Тому пропонуємо внести зміни до Цивільного кодексу України та виділити іпотеку як самостійний вид способу виконання зобов'язання.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
2. Про іпотеку: Закон України від 05.06.03 р. № 898-IV (зі змінами та доп.) // Відомості Верховної Ради України. 2003. № 38. Ст. 313.
3. Про заставу: Закон України від 02.10.92 р. № 2654-XII (зі змінами та доп.) // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 47. – Ст. 642.
4. Колісниченко К. Іпотека: правові проблеми // Право України. 2001. № 10. С. 77-80.
5. Корінець Р. Деякі проблеми розвитку іпотечного кредитування сільського господарства // Українське комерційне право. – 2002. – № 2. – С. 49-58.
6. Крючок С. Передумови та перспективи розвитку іпотеки в Україні // Українське комерційне право. – 2002. – № 2. – С. 15-22.
7. Малій В. Поняття і правові форми іпотеки землі за законодавством України // Право України. 2004. № 1. С. 73-78.
8. Носік В. Проблема формування правового інституту іпотеки землі в Україні // Укр. комерційне право. – 2002. – № 2. – С. 31-43.

УДК 351.813.12

Р.И. Загидулин

НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРАВОВОГО СТАТУСА НЕГОСУДАРСТВЕННЫХ ПОРТОВ

Украина по своему географическому положению имеет выход к морю, а значит, является морским государством, что создаёт для молодого государства соответствующие перспективы развития и усовершенствования морской отрасли, сотрудничество в области морских отношений, а также привлечение иностранного капитала для развития морской инфраструктуры государства. Порты Украины это морские ворота государства, их значение трудно переоценить в современном

мире. Поскольку часто возникает вопрос о передаче портов в частные руки, то определение “правил игры” стаёт всё актуальнее.

Провозглашенный Украиной курс перехода от плановой к рыночной экономике, а также политика Украины, ориентированная на адаптацию украинского законодательства к европейскому законодательству, поставило перед молодым независимым государством множество проблем, одной из которых является отказ от абсолютного доминирования над объектами права государственной собственности и передачи части объектов в частную собственность путём приватизации. В результате увеличения интенсивности приватизации государственных предприятий в Украине у инвесторов остается всё меньше привлекательных возможностей для вложения капитала. В сложившейся ситуации особое значение приобретают порты, которые как ожидается, могут стать объектом приватизации в ближайшее время.

Во время второго заседания Инвестиционного совета при Министерстве транспорта и связи министр транспорта и связи Виктор Бондарь заявил о том, что Министерство транспорта и связи Украины намерено в ближайшие три-четыре года реализовать программу передачи портов в частные руки. Сейчас, как никогда остро стоит проблема реформирования и усовершенствования правового положения портов, где одну из главных ролей должны сыграть частные (негосударственные) порты. Насколько известно, Министерством транспорта подготовлен проект соответствующего закона о портах, но пока его принятие под вопросом.

Согласно проекту Закона Украины “О морских портах на Украине” [8], морской порт – государственное транспортное предприятие, которое на отведенных ему территории (включая созданную им территорию искусственного происхождения) и акватории обслуживает суда, грузы и пассажиров, обеспечивает соблюдение требований по безопасности мореплавания и предоставляет соответствующие специализированные и другие предусмотренные его уставом услуги.

Правда, определенные шаги были сделаны в отношении права собственности на порт. На одной из стадий разработки проекта была введена частная и коммунальная собственность на порты, но вскоре данное новшество было изъято.

Авторы законопроекта аргументировали свою позицию тем, что определенные законодательные акты не предусматривают разгосударствления портов (Закон Украины “О комплексной программе становления Украины как транзитного государства на 2002–2010 годы” от 7 февраля 2002 г.) [6], а некоторые прямо запрещают это – Закон Украины “О перечне объектов права государственной собственности, которые не подлежат приватизации” [4]. Однако, положения данных актов трактуются законодателем не только как запрет к приватизации, но и как запрет на создание негосударственных морских торговых портов.

Проект закона Украины “О морских портах на Украине” даёт более точное определение морскому порту, наделяя только государственный порт правом предоставлять специализированные услуги.

Часть 3 ст. 73 Кодекса торгового мореплавания [1] получила подтверждение и в проекте закона Украины “О морских портах на Украине”, предусматривающем создание портовых терминалов – специализированных технологических комплексов для переработки отдельно определенной категории грузов, которые в

пределах отведенной территории обеспечивают выполнение для этих целей операций или услуг.

Принятие такого нормативно-правового акта позволит прояснить многие вопросы, связанные с правовым положением портов, хотя только после внесения всех поправок и окончательным принятием Закона во всех чтениях можно судить, насколько он отвечает реалиям времени.

Сложился международный опыт, выработавший модели морских портов, которые, как показывает практика, эффективно существуют:

– сервисный порт, когда организация, которая руководит портом, предоставляет все услуги судам и грузам, является собственником и исполняет регулятивные функции. Преимущество данной модели состоит в прямом управлении и эксплуатации со стороны государственных органов. Недостатки: потенциальная монополия, которая давит на частный сектор, отсутствие выбора для клиента. Примерами служат Индонезия, Дубай (ОАЭ);

модель “порт-инструмент”, когда руководящая организация является собственником инфраструктуры, основных средств, производства и оборудования, передаёт их в использование операторам, которые выполняют коммерческие функции, и при этом организация сохраняет все регулятивные права.

Выгоды такой модели – в эффективном руководстве с привлечением технологий частных предприятий. Примеры, порты Кобе и Йокохама в Японии, Сиэтл в США;

– модель порт-собственник, когда руководящая организация владеет только базовой инфраструктурой – землёй и основными средствами, предназначенными для доступа в порт и целей защиты, и передаёт их в использование операторам. Передача осуществляется на основе долгосрочных концессий, организация при этом сохраняет все регулятивные функции.

Преимущество модели – в незначительном финансировании, которое необходимо от государства, в низких тарифах, которые развивают конкуренцию. Примеры: порты Европы – Роттердам, Гамбург и Антверпен.

Независимо от модели и общего уровня разгосударствления порта, функции управления портом осуществляют государственные компании, а коммерческие вопросы решают частные компании.

На современном этапе правовое определение порта даёт Кодекс торгового мореплавания в ст. 73 [1], согласно которой порт является государственным транспортным предприятием, предназначенным для обслуживания судов, пассажиров и грузов на отведённых порту территории и акватории, а также осуществляет перевозку грузов и пассажиров на судах, которые принадлежат порту.

Решением Конституционного Суда Украины по делу по конституционному представлению 49 народных депутатов Украины относительно соответствия Конституции Украины (конституционности) положения части 1 ст. 73 Кодекса торгового мореплавания Украины (дело о морском торговом порте как государственном предприятии) [7] признано соответствующим Конституции Украины (конституционным) положение части 1 ст. 73 Кодекса торгового мореплавания Украины. Тем самым ещё раз подчеркнуто, что порт является государственным транспортным предприятием.

Проведенные исследования позволяют выделить несколько признаков порта, отделяющих его от иных образований:

1. Наличие соответствующей инфраструктуры.

Данный признак (причем единственный) прямо вытекает из определения морского торгового порта, данного Кодексом торгового мореплавания Украины.

2. Инфраструктура порта – подходные каналы, причалы всех категорий, защитные портовые сооружения, погрузо-разгрузочные механизмы, складские помещения, системы навигационного обеспечения, сигнализации, связи, энерговодопоставки и водоотвод, автомобильные дороги, железнодорожные пути, другие сооружения, обеспечивающие нормальное функционирование порта.

3. Открытие пункта пропуска через государственную границу.

Пункт пропуска – это специально отведенная территория на железнодорожных и автомобильных станциях, в морских и речных портах, где осуществляется пограничный, таможенный и другие виды контроля для пропуска через государственную границу лиц, транспортных средств, грузов и другого имущества. Пункты пропуска открываются по решению Кабинета Министров Украины.

4. Право владеть акваторией.

Одним из существенных признаков морского порта является владение территорией и акваторией. Предоставление и изъятие участков производится в установленном законом порядке.

5. Право предоставлять услуги по надзору за безопасностью мореплавания.

Обеспечение безопасности мореплавания – одна из функций морского торгового порта. Данный признак определен Кодексом торгового мореплавания Украины. Исполнение данной функции возложено на капитана морского торгового порта, который возглавляет инспекцию Государственного портового надзора.

В обязанности капитана морского торгового порта входит:

надзор за соблюдением действующего законодательства и правил мореплавания, а также международных договоров относительно безопасности мореплавания;

регистрация судов в Государственном судовом реестре Украины, Судовой книге Украины и выдача судовых документов, если иное не предусмотрено действующим законодательством Украины;

– проверка судовых документов, а также квалификационных свидетельств и дипломов;

выдача удостоверений моряка лицам, которые входят в состав судового экипажа;

– надзор за соблюдением требований относительно порядка захода судов в порт и выхода из порта;

надзор за соблюдением требований относительно предотвращения загрязнения окружающей природной среды;

– оформление прихода и выхода судов из порта;

руководство лоцманской службой и службой регулирования движением судов;

организация и надзор за ледовым проведением судов на подходах в порту и в пределах его акватории;

– выдача разрешений на поднятие имущества, на проведение в пределах территории и акватории порта строительных, гидротехнических работ;
учет и расследование аварийных морских происшествий.

Инспекция портового надзора входит в состав государственного морского торгового порта. В случае создания негосударственной структуры, предоставляющей услуги судну, грузам и пассажирам, услуги по надзору за безопасностью мореплавания будут осуществляться капитаном порта, состоящим в Госфлотинспекции.

6. Право взимать портовые сборы.

В соответствии с Кодексом торгового мореплавания Украины портовые сборы могут быть использованы только по целевому назначению, то есть на содержание инфраструктуры.

Согласно Закону Украины “О естественных монополиях” от 20 апреля 2000 г. [3], порты являются естественными монополиями (в сферу деятельности субъектов естественных монополий входит предоставление специализированных услуг транспортными терминалами, портами, аэропортами, согласно перечню, предоставляемому Кабинетом Министров Украины). Перечень субъектов естественных монополий составляется и ведется Антимонопольным комитетом Украины, но в указанном перечне морские порты не числятся. К тому же специализированные услуги также ни одним нормативно-правовым актом не определены. В соответствии с Законом Украины “О защите экономической конкуренции” от 11 января 2001 г. [5] действия по созданию субъекта предпринимательской деятельности, которые могут привести к ограничению или уничтожению конкуренции, являются противозаконными действиями. Однако это положение не относится к субъектам естественных монополий.

Закон “О концессиях” от 16 июля 2000 г. № 997 [2] фактически сводит на нет ранее единственно возможную “государственную” концепцию порта, предусматривая, что порты могут образовываться и в результате частной предпринимательской инициативы.

Концессия, согласно Закону, предполагает предоставление уполномоченным органом исполнительной власти или органом местного самоуправления на основании договора на платной и срочной основе юридическому или физическому лицу (субъекту предпринимательской деятельности) права на создание (строительство) и (или) управление (эксплуатацию) объекта концессии (срочное платное владение), при условии взятия субъектом предпринимательской деятельности (концессионером) на себя обязательств по созданию (строительству) и (или) управлению (эксплуатации) объектом концессии, имущественной ответственности и возможного предпринимательского риска.

Некоторые противоречия в праве предоставления портовых услуг видятся и в самом Кодексе торгового мореплавания Украины. Определяя порт как государственное предприятие, в ч. 3 ст. 73 Кодекса делается ссылка на то, что на территории порта могут действовать предприятия всех форм собственности, целью деятельности которых является предоставление услуг судам, грузам и пассажирам.

То есть, законодатель, определяя порт как государственное предприятие, предоставляет негосударственным структурам право предоставлять портовые услуги.

Монополія державства на надання портових послуг взагалі не існує, а в визначенні порту законодавець вкладає більший сенс, ніж у наданні послуг судну, вантажам і пасажерам.

Розвиток і реформування правової бази портів України – вже сьогодні є першочерговою задачею. Створення недержавних портів є дуже перспективним напрямком для розвитку транспортної галузі України. Діючі нормативні акти не є достатньою правовою базою для вирішення всіх виникаючих при цьому питань, тим не менше в їх межах можлива успішна реалізація ряду проєктів.

Виникаюча практика і виявляемі при цьому проблеми застосування законодавчих і підзаконних нормативних актів дають поштовх подальшому розвитку законодавства в цій області.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс торгового мореплавання від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52.
2. “О концесіях”: закон України від 16 липня 2000 р. № 997 // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 41.
3. “О естественных монополіях”: закон України від 20 квітня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. 2000. № 30.
4. “О перечне объектов права государственной собственности, которые не подлежат приватизации”: закон України від 7 липня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 37.
5. “О защите экономической конкуренции”: закон України від 11 січня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. 2001. № 12.
6. “О комплексной программе становления Украины как транзитного государства на 2002–2010 годы” закон України від 7 лютого 2002 року // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24.
7. Рішення Конституційного Суду України по справі про конституційне представлення 49 народних депутатів України стосовно відповідності Конституції України (конституційності) положення частин першої статті 73 Кодексу торгового мореплавання України (справа про морський торговий порт як державному підприємстві) від 15.12.04 № 21-рц/2004 // Урядовий кур’єр. – 2005. – № 4.
8. “О морских портах на Украине”: Проект закона Украины // Украинская транспортная газета “Морьяк”. 2005. 25 лютого. № 8.
9. Романенко Ю. Правовой статус частных портов // Юридична практика. – 2003. – № 42. – 21 окт.
10. Поцернак А. Как создать частный порт? // Порты Украины. – 2005. – № 2.
11. Стрєбко С. К. Порты в транспортной сети Черноморского региона // Судостроение. – 2002. – № 4-5.
12. Степанов О. Управлять должны профессионалы // Судостроение. 1997. № 12.

УДК 351.813.12(477)

О.О. Квасніцька

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

У даний час морські порти України, як найважливіша складова всієї транспортної системи, чекають вирішення цілого комплексу найважливіших проблем. Однією з гострих проблем правового регулювання морських портів України є не-