

Монополии государства на предоставление портовых услуг вообще не существует, а в определении порта законодатель вкладывает больший смысл, нежели предоставление услуг судну, грузам и пассажирам.

Развитие и реформирование правовой базы портов Украины – уже сегодня является первоочередной задачей. Создание негосударственных портов является весьма перспективным направлением для развития транспортной отрасли Украины. Действующие нормативные акты не являются достаточной правовой базой для разрешения всех возникающих при этом вопросов, тем не менее в их рамках возможна успешная реализация ряда проектов.

Возникающая практика и выявляемые при этом проблемы применения законодательных и подзаконных нормативных актов дадут толчок дальнейшему развитию законодательства в этой области.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кодекс торгового мореплавания от 23 мая 1995 г. № 176/95-ВР // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1995. – № 47-52.
2. “О концессиях”: закон Украины от 16 июля 2000 г. № 997 // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1999. – № 41.
3. “О естественных монополиях”: закон Украины от 20 апреля 2000 г. // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2000. – № 30.
4. “О перечне объектов права государственной собственности, которые не подлежат приватизации”: закон Украины от 7 июля 1999 г. // Ведомости Верховной Рады Украины. – 1999. – № 37.
5. “О защите экономической конкуренции”: закон Украины от 11 января 2001 года // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2001. – № 12.
6. “О комплексной программе становления Украины как транзитного государства на 2002–2010 годы” закон Украины от 7 февраля 2002 года // Ведомости Верховной Рады Украины. – 2002. – № 24.
7. Решение Конституционного Суда Украины по делу по конституционному представлению 49 народных депутатов Украины относительно соответствия Конституции Украины (конституционности) положения части первой статьи 73 Кодекса торгового мореплавания Украины (дело о морском торговом порте как государственном предприятии) от 15.12.04 № 21-рп/2004 // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 4.
8. “О морских портах на Украине”: Проект закона Украины // Украинская транспортная газета “Морьяк”. – 2005. – 25 февр. – № 8.
9. Романенко Ю. Правовой статус частных портов // Юридична практика. – 2003. – № 42. – 21 окт.
10. Понеряк А. Как создать частный порт? // Порты Украины. – 2005. – № 2.
11. Стребко 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. Квасницька

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-

доліки нормативно-правової бази у сфері морського транспорту та необхідність її вдосконалення.

Питання щодо регулювання відносин, пов'язаних з морськими портами, регулюються Кодексом торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р., Законом України "Про транспорт" від 10.11.1994 р. Кодекс торговельного мореплавства України регулює взаємовідносини, які виникають із торговельного мореплавства, тобто з діяльності, пов'язаної з використанням морських суден для перевезень. Існує також низка підзаконних нормативних актів, які регулюють окремі аспекти діяльності, пов'язані з функціонуванням морських портів (наприклад, декрет Кабінету Міністрів України від 8 квітня 1993 р. № 33 "Про порядок вилучення і реалізації вантажів, що знаходяться в морських торгових портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни").

Визначення порту має деяку специфіку. Так, відповідно до ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України, морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту [1]. Між тим ні Кодексом торговельного мореплавства України, ані Законом України "Про транспорт", ані Господарським кодексом України не визначено що є "державним транспортним підприємством".

Статтею 24 Закону України "Про транспорт" лише зазначено, що до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [2].

Господарський кодекс України не дає визначення поняттю "державне транспортне підприємство", а поділяє підприємства на види в залежності від форми власності, серед яких позначається державне підприємство, що діє на основі державної власності (ст. 63 ГК України) та надає визначення державного унітарного підприємства. Правова регламентація державного унітарного та державного комерційного підприємства міститься у ст.ст. 73-75 ГК України [3].

Проект закону "Про морські порти" від 06.03.2003 р. №1358-І взагалі визначає морський порт як транспортний комплекс, розташований на земельній ділянці, включаючи територію штучного походження та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів на морському транспорті, на якому здійснюються вантажно-розвантажувальні та експедиційні роботи, надаються спеціалізовані послуги, а також забезпечуються безпечне плавання та стоянка суден.

Таким чином, на сьогоднішній день 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.

Законодавство Європейського Союзу містить відмінне від українського визначення порту та називає порт учасником території, але чіткого поняття не містить, що буде можливо визначити лише за допомогою довготривалого аналізу законодавства. 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 “промислова/торговельна зона з акваторією, придатною для заходу суден морського класу”.

Морський торговельний порт відповідно до Кодексу торговельного мореплавства РФ визначається як комплекс споруд, розташованих на спеціально відведених території і акваторії, які призначені для обслуговування суден, які використовуються в цілях торговельного мореплавства, обслуговування пасажирів, здійснення операцій з вантажами та інших послуг, які надаються в морському торговельному порту [4].

Таким чином, іноземне законодавство визначає порт перш за все як ділянку території, на якій розташовані портові споруди, призначення яких вбачається в обслуговуванні суден, вантажів і пасажирів, у той час як українське законодавство вказує, що порт – підприємство виключно державної форми власності. Отже, виходячи із визначення поняття порту, припускаємо, що портові послуги монополізовані портом, між тим дана норма ніде крім як у Кодексі торговельного мореплавства України не закріплена, що також потребує свого врегулювання.

Україна, як видно із законопроекту, збирається перейняти модель порту як транспортного комплексу, і вона абсолютна вільна у своєму виборі. На перший погляд, ця модель виглядає дещо хаотичною. Морський порт як державне транспортне підприємство приваблює своєю чіткістю, простотою та прозорістю – на відміну від визначення порту як транспортного комплексу. У будь-якому разі економічно ефективне функціонування кожної з моделей є абсолютно реальним й залежить лише від врахування усіх організаційних нюансів та нормативного забезпечення.

Основна проблема моделі порту як незалежної юридичної особи постас тоді, коли передбачається, що порт, на додачу до своїх регуляторних та адміністративно-оперативних функцій, виконуватиме також функції комерційні: обслуговування суден, пасажирів та вантажів, навантажувально-розвантажувальні роботи, складське зберігання, експедиційне перевезення вантажів та інше.

Додавання до регулятивно-адміністративних функцій ще й підприємницьких, безумовно, призведе до викривлення конкуренції. Це не означає, ніби саму концепцію порту як незалежної особи можна (або треба) повністю відкинути: у багатьох країнах ця система є достатньо робочою. Проте вона справді передбачає, що “порт”, як особа, не повинен вдаватися до підприємницької діяльності, не має бути суб’єктом підприємництва й, відповідно, у першу чергу, не повинен отримувати повноваження щодо здійснення підприємницької діяльності. Разом з тим це також не означає, що підприємницькою діяльністю мають займатися виключно приватні підприємства. Але якщо Україна вважає за необхідне залучити державні

підприємства до здійснення деяких (або всіх) видів підприємницької діяльності щодо морських перевезень та портового обслуговування, це мають бути інші юридичні особи, які не належать порту (як не може бути таким підприємством і сам порт). Натомість порт повинен мати регуляторні, адміністративні та наглядові повноваження для контролю за діяльністю таких державних підприємств на підставах та в обсягах, аналогічних підставам та обсягам контролю діяльності приватних підприємств.

На сьогоднішній день морський торговельний порт є організаційно-правовою структурою, охоплює та виконує різні функції. Їх можна розділити на дві генеральні групи:

- господарська діяльність порту;
- діяльність, пов'язана з виконанням порту делегованих йому функцій держави, у тому числі як морської адміністрації в розумінні міжнародного морського права.

Адміністративні функції, делеговані державою, можуть здійснюватися тільки державним підприємством, який входить у систему державного управління. У той самий час господарські функції можуть здійснюватися підприємствами різних форм власності. Кодекс торговельного мореплавства України, визначаючи морський порт державним підприємством, водночас (чч. 3, 4 ст. 73) не виключає можливості господарської діяльності на його території підприємств та організацій будь-яких форм власності з метою обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України, і забороняє порту втручатися в таку діяльність та перешкоджати їй, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій.

Проект закону України “Про морські порти України” також розподіляє господарську (підприємницьку) діяльність морського порту і надані портом спеціалізовані послуги, що надаються в порту і мають свої особливості, пов'язані з організацією мореплавства та наглядом за ним відповідно до законодавства та зобов'язань України за її міжнародними договорами. Право на надання спеціалізованих послуг, перелік яких зазначений ст. 11 проекту закону України “Про морські порти України”, надається центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

В Україні вже існує практика сумісництва недержавних форм управління портами зі здійсненням функцій держави на території таких портів.

Таким чином, чітко визначається необхідність та можливість розподілу функцій морського порту на адміністративні (в широкому розумінні), які виконуються державою або державними підприємствами, та господарські, які здійснюються всіма суб'єктами підприємницької діяльності.

На доцільність прийняття закону “Про морські порти України” вказує аналіз чинного законодавства та законодавства інших країн, в яких правове регулювання морських портів здійснюється окремими законами. При цьому необхідно приділити більше уваги міжнародному досвіду та практиці. Водночас враховувати національні та місцеві особливості та вимоги за умови їх достатньої обґрунтова-

ності та відповідності міжнародній практиці морських та транспортних перевезень. Тим більше, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України “Про концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу”, законодавство про морські порти повинно бути зробленим у відповідним до міжнародного законодавства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. № 176/95 // Відомості Верховної Ради України. 1995. № 17. Ст. 319.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
3. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436 // Відомості Верховної Ради України. 2003. № 18-22. Ст. 144.
4. Кодекс торгового мореплавства Российской Федерации (в ред. Федеральных законов от 26.06.2001 г. № 59-ФЗ, от 30.06.2003 № 86-ФЗ, от 02.11.2004 № 127-ФЗ с изм.) // <http://www.internet-law/kodeks/ktn.htm/>

УДК 349.22:331.106-057

А.В. Кирилюк

ПОСЕРЕДНИЦТВО У СФЕРІ ЗАЙНЯТОСТІ МОРЯКІВ НА РИНКУ ПРАЦІ

Постановка проблеми в загальному вигляді і її зв'язок з важливими науковими або практичними завданнями: з огляду на розмаїтість і складний характер міжнародних трудових норм, доцільно установити гармонію українського трудового права і практику трудових відносин з іншими країнами в питаннях працевлаштування моряків.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Основна мета статті полягає в тому, щоб: досліджуючи саме поняття практики наймання і працевлаштування моряків через посередницькі (крюїнгові) організації, з'ясувати умови, що визначають порядок наймання і працевлаштування громадян України як на українські, так і на іноземні судна посередницькими організаціями, а також державне регулювання посередницької діяльності в працевлаштуванні моряків.

Аналіз останніх досягнень і публікацій, у яких почате вирішення даної проблеми і виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Виклад матеріалу дослідження з обґрунтуванням отриманих наукових результатів, щоб розглянути питання, пов'язані з посередницькою діяльністю в працевлаштуванні моряків, насамперед доцільно охарактеризувати ситуацію, що склалася в морсько-господарському комплексі України в даний момент.

Стан справ у морській галузі України, як і раніше, залишається дуже важким і має багато проблем. 2005 р. – скоротилися обсяги перевезення вантажів суднами національного флоту (до 7-8 %); різко зменшилися обсяги фінансування програм соціального забезпечення трудових колективів, що вже викликало соціаль-