

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ПРИМАЧОК Ірина Миколаївна - магістр Київського Національного університету
ім. Т.Шевченка

У статті розглядається проблематика щодо визначення портової діяльності як виду господарської діяльності. Автор наводить основні ознаки портової діяльності. Подано визначення морського порту як суб'єкта портової діяльності. Наведено визначення портової інфраструктури.

Ключові слова: морський порт, портова діяльність, господарська діяльність, портова інфраструктура, об'єкти портової інфраструктури.

Постановка проблеми і аналіз останніх досліджень

У науковій літературі точаться дискусії щодо визначення портової діяльності як виду господарської діяльності. Актуальність визначення портової діяльності пов'язується з різними факторами, проте найбільший вплив мають розвиток ринкових відносин та прийняття ГКУ. Безумовно, цьому також сприяє розвиток науки господарського права та розширення сфери господарських відносин.[1, с. 44-45]

З теоретичної точки зору, визначення портової діяльності може мати різні аспекти, зокрема Клепікова О.В. вважає, що портова діяльність – це, з одного боку, господарська комерційна діяльність, яку здійснюють морські порти, а з іншого боку – мова може йти не тільки про морські порти, а й про інших суб'єктів господарювання, які займаються такою діяльністю і не тільки в сфері торговельного мореплавства (скажімо, в сфері цивільної авіації – аеропорти, в сфері автотранспортної

діяльності – автовокзали, автопорти, авто-термінали і т.д.).

Таким чином, термін портова діяльність не обмежується лише одним видом транспорту та одним суб'єктом господарювання. У широкому розумінні, під портовою діяльністю – слід розуміти господарську комерційну діяльність, пов'язану із обслуговуванням транспортних засобів, вантажів та пасажирів, й також роду послуг, що надаються у зв'язку з цим.

У спеціальному, вузькому розумінні, портова діяльність – це господарська комерційна діяльність, яку здійснюють морські порти.

Але згідно з законодавством, мова може йти не тільки про морські порти, а й інших суб'єктів господарювання, які здійснюють таку діяльність.

Тому вважаю, що в широкому розумінні портова діяльність – це господарська комерційна діяльність з виконання робіт та надання послуг щодо обслуговування морських суден, вантажів, пасажирів, а також надання іншого роду послуг у морських портах. Отже, морський порт не є єдиним суб'єктом портової діяльності.

Виклад основного матеріалу дослідження

Морський порт є суб'єктом портової діяльності поряд з іншими суб'єктами господарювання, які здійснюють таку діяльність (наприклад, портовий оператор) [2, с. 13-23].

Вищезазначене дає підстави висловити пропозицію щодо обов'язкового спеціального врегулювання портової діяльності шляхом прийняття Закону України «Про портову діяльність» з метою врегулювання нормами права всіх існуючих на сьогодні відносин, пов'язаних з виконанням робіт та наданням послуг з обслуговування транспортних засобів, вантажів та пасажирів, інших пов'язаних з цим послуг за участю не тільки морських портів, а й інших суб'єктів господарювання, які здійснюють таку діяльність – суб'єктів портової діяльності.

Актуальність питання про значимість суб'єктів, що займаються портовою діяльністю для економіки держави підтверджується також прийняттям «Стратегії розвитку морських портів на період до 2015 року», затвердженої Розпорядженням КМУ від 16.07.2008 р. № 1051-р. [3]

У стратегії наголошується на тому, що морські порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортно-логістичного комплексу на світовому ринку.

Важливим кроком у правову регулюванні портової діяльності є прийняття Закону України «Про морські порти України» від 11.08.2013 року (далі-Закон) . Даний Закон закріпив ряд прогресивних та необхідних норм, які потребували правового регулювання досить тривалий період. Закон визначає: правовий статус адміністрації морських портів України, акваторії морського порту, внутрішнього підхідного каналу, гідротехнічних споруд, судноплавного каналу, морського терміналу, об'єктів портової інфраструктури, портового оператора, рейда тощо.

Згідно із законом, «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. Принципами організації функціонування морських портів визначено наступні:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що проводиться у морському порту;

7) цільового використання портових зборів;

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування. [4]

Закон містить окремий розділ, який присвячений господарській діяльності у морському порту. У межах порту мають право функціонувати суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговування суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту.

Також передбачається перелік послуг, які можуть надаватися у морських портах. Це послуги з обслуговування суден, здійс-

снення операцій з вантажами, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги. Також встановлюється виключна компетенція державних підприємств, установ та організацій, це-послуги з регулювання суден, забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт, послуги навігаційно-гідрографічного, картографічного забезпечення мореплавства та забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

Морський порт є суб'єктом морегосподарської діяльності.

Суб'єкти морегосподарської діяльності – це суб'єкти транспортної діяльності, предметом діяльності яких є торговельне мореплавство [5, с.10].

Враховуючи різноманітність видів діяльності, які охоплюються терміном «торговельне мореплавство», можна зробити висновок про різний характер діяльності суб'єктів, які працюють у цій сфері.

Отже, суб'єкти, предметом діяльності яких є портова діяльність є суб'єктами портової діяльності. До їх числа відноситься морський порт.

Для визначення особливостей правового статусу морського порту звернемося до його основних ознак та характеристик:

1) морський порт є учасником морегосподарських правовідносин (різновиду транспортних правовідносин), тобто це є суб'єкт, який вступає у врегульовані нормами права відносини, що виникають у зв'язку із здійсненням портової діяльності (різновиду транспортної діяльності);

2) предметом діяльності морського порту є окремий вид господарської діяльності – портова діяльність (різновид морегосподарської, транспортної діяльності);

3) для організації здійснення портової діяльності морський порт прямо або опосередковано використовує транспортні засоби;

4) права морського порту можна класифікувати на загальні та спеціальні:

а) загальними є такі права, які мають ці суб'єкти в силу господарського законодавства і не є визначальними для визначення особливостей правового статусу цих суб'єктів. До таких відносяться, наприклад,

право на вибір видів портової діяльності, мати на праві власності майно та розпоряджатися ним тощо.

б) спеціальні права є визначальними для визначення компетенції цих суб'єктів і закріплюються у спеціальних нормативних актах.

За таким же критерієм можна систематизувати обов'язки морського порту. Так, загальними є обов'язок щодо ведення бухгалтерського обліку та подання фінансової звітності, щодо охорони навколишнього природного середовища, дотримання санітарних та пожежних вимог тощо. Спеціальним можна визначити обов'язок щодо безпеки використання транспортних засобів, споруд, обладнання, виконання зобов'язань з навантаження/розвантаження вантажів, забезпечення необхідної якості наданих послуг, тощо [6, с. 870-876].

Крім того, слід зазначити, що для визначення особливостей правового статусу морського порту визначальними є права та обов'язки, пов'язані з безпекою на транспорті. Адже відповідно до ст. 1187 ЦКУ діяльність, пов'язана з використанням транспортних засобів, визначається джерелом підвищеної небезпеки;

5) кооперація (взаємодія) морських портів з іншими учасниками відносин передбачає участь у процесі здійснення портової діяльності суб'єктів різних ланок, що спеціалізуються по різних видах транспортної діяльності (зокрема, судноплавних компаній, експедитора, морських агентів тощо).

Кооперація суб'єктів під час здійснення портової діяльності передбачає участь у процесі здійснення портової діяльності: – прямих учасників (наприклад, морський порт, оскільки він безпосередньо здійснюють портову діяльність); – непрямих учасників (діяльність яких носить організаційний, допоміжний характер щодо такого виду діяльності. Наприклад, такими учасниками може бути визнано експедитора, портового оператора, морського агента);

б) наявність території та акваторії у порта.

Морські торговельні порти є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на напрямках міжнародних

транспортних коридорів. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку. Морські торговельні порти як суб'єкти міжнародних взаємовідносин відіграють провідну роль у забезпеченні безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України.

Класифікація морських портів проводиться за різними критеріями: призначення, предмет господарської діяльності, географічне положення, річна тривалість експлуатації, відношення до зовнішньої торгівлі, залежно від режиму здійснення діяльності тощо.

За критерієм призначення порти поділяються на транспортні, військові, риболовні (промислові) та інші. Транспортні – призначені для обробки вантажів та обслуговування пасажирів, поділяються на: універсальні (загального призначення), в яких здійснюється обробка різних вантажів та обслуговування всіх категорій пасажирів; спеціалізовані, в яких здійснюється обробка вантажів одного виду та вантажні операції з перевалки багажу. Більшість портів в Україні є портами універсальними. Військові порти (бази флоту) спрямовані на обслуговування військово-морського флоту, риболовні (промислові) – спеціалізуються на відповідному морському промислі та мають спеціальне обладнання для переробки та зберігання результатів промислу.

За предметом діяльності класифікація портів здійснюється залежно від норм обробки вантажів та пасажиропотоку.

Залежно від режиму заходу іноземних суден, визначають: «відкриті» порти – порти, що відкриті для заходу іноземних суден; «закриті» порти – порти, заход іноземних суден до яких заборонено.

Залежно від режиму здійснення портової діяльності, можна визначити: морські порти, що здійснюють портову діяльність у звичайному режимі; морські порти, що здійснюють портову діяльність у спеціальному режимі [7].

Якщо портова діяльність здійснюється у спеціальному режимі, то вона спрямована на виконання спеціальних завдань, зокрема, це стосується виконання військових перевезень, перевезень небезпечних вантажів, перевезень у зв'язку з евакуацією населення внаслідок епідемій, стихійного лиха тощо. Портову діяльність, яка здійснюється у спеціальному режимі, можуть характеризувати спеціальні вимоги щодо її провадження.

З огляду на значення заходів із забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладається низка спеціальних обов'язків:

1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;

2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електро-радіонавігації, що перебувають у володінні порту;

3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;

4) контроль і підтримання оголошених глибин;

5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;

6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;

7) надання допомоги потерпілим;

8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів. [8, с.22-25]

Отже, обов'язки морського порту щодо забезпечення безпеки мореплавства – це спеціальні обов'язки морського порту, пов'язані із вжиттям різного роду заходів, спрямованих на дотримання законодавства про безпеку мореплавства.

Наявність спеціальних обов'язків зумовлює визначення основних функцій морського порту, які можуть бути розподілені по групах:

1) технічно-технологічні функції – це функції, пов'язані з дотриманням законодавства щодо техніко-технологічних процесів під час організації та здійснення портової діяльності: забезпечення безпечного руху в портових водах; забезпечення безпечної стоянки та обробки суден; утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту; утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту; контроль і підтримання оголошених глибин; визначення районів обов'язкового використання буксирів;

2) функції щодо захисту людського життя і здоров'я – це функції, спрямовані на запобігання ризику життя і здоров'я людей: надання допомоги потерпілим; вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів;

3) функції щодо захисту довкілля – функції спрямовані на забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища.

У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі проведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством.

Центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, затверджуються:

1) правила надання послуг з вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;

2) правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них у частині, що стосується

зобов'язань за міжнародними договорами України;

3) правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.

До суб'єктів портової діяльності можна віднести згідно ч.3 ст.19 Закону України «Про морські порти» державні підприємства, організації, що надають 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.

Поряд з морським портом законодавець визначає категорію суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, і ст. 20 Закону визначає їх обов'язки:

1) дотримуватися встановленого у морському порту порядку;

2) здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

3) забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту;

4) забезпечувати рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, та відкритість доступу до відомостей про такі послуги;

5) негайно інформувати адміністрацію морського порту про виникнення ситуацій, що створюють загрозу безпеці мореплавства та/або провадженню діяльності у морському порту;

6) сприяти проведенню розслідування причин виникнення аварійних морських подій. [9, с. 16]

Отже, суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту є суб'єктами портової діяльності.

На мою думку, прийнятий закон України «Про морські порти України» є прогрес-

сивним кроком у регулюванні даного виду суспільних відносин. Він є сучасним і регулює досить широке коло відносин. Він визначив нові правові категорії, терміни.

Таким чином вважаємо, що суб'єктами портової діяльності є морський порт та інші суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морських портах.

Одним із суб'єктів портової діяльності є портовий оператор. Згідно з Законом, це суб'єкт господарювання, який на договірних засадах проводить на території і в акваторії морського порту вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Особливості правового становища якого полягають у наступному: 1) суб'єкт господарювання; 2) перелік портових операторів, операторів терміналів у кожному морському порту, а також перелік послуг, які вони надають, визначено в Реєстрі морських портів України, ведення якого здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України; 3) мають право здійснювати широке коло послуг – навантаження вантажів; вивантаження вантажів; зачистка трюмів суден, вагонів після вивантаження вантажів; переміщення вантажу; технологічне накопичення вантажу, складські операції з вантажем; кріплення, спецкріплення вантажів; штивка; зважування; маркування (перемаркування); сортування (розсортування); розтарювання, затарювання, перетарювання; переважування; пакування, перепакування; приведення вантажу до транспортабельного стану; ув'язування; підгрупування для формування суднової партії завезених у різний час вантажів за країнами та портами призначення, а також за окремими коносаментними партіями; комплектація вантажів; розкриття вантажних місць для визначення якості, сорту, перевірки вмісту і подальше приведення розкритих місць у транспортабельний стан; бирання (розбирання) спеціальних пристосувань при завантаженні (розвантаженні) із залізничних платформ устаткування і засобів транспортування; обмір вантажів; укрупнення вантажних місць шляхом пакування;

оформлення транспортних (перевізних) документів за заявкою замовника; інші роботи та послуги.

Отже, категорії «суб'єкти портової діяльності», «морський порт», «портовий оператор» співвідносяться як загальне і спеціальне.

З огляду на вищенаведене пропонуємо визначити у Законі України «Про морські порти» поняття «портова діяльність» та «суб'єкти портової діяльності».

Таким чином, пропонуємо викласти п.12 ч.1 ст.1 Закону України «Про морські порти» у такій редакції: «портова діяльність – це господарська комерційна діяльність з виконання робіт та надання послуг, щодо обслуговування транспортних засобів, вантажів, пасажирів, а також надання іншого роду послуг, яка здійснюється в межах території порту» п.13 ч.1 ст.1 Закону України «Про морські порти» пропонуємо викласти у такій редакції: «Суб'єкти портової діяльності-суб'єкти, предметом діяльності яких є портова діяльність».

Поняття території та акваторії морського порту.

Кожний порт, як комплекс відповідних споруд та обладнання, призначених для обслуговування суден, вантажів і пасажирів, має основні елементи: водні підходи до порта, акваторію (водні простори, що складаються із зовнішніх рейдів і внутрішньої акваторії), територію (участок суши, на якому розташовується берегове господарство) та сухопутні підходи (включають споруди різних видів наземного транспорту).

Територією морського порту є відведені порту землі. До території морського порту також належать намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата [10, с. 44-45].

Відповідно до ст.1 Закону України «Про морські порти України» – територією морського порту є частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки.

Територія порту – це прибережна сухопутна площа з визначеними кордонами, яку займає порт, з розташованим на ній портовим господарством [9].

Територія порта складається з режимної і нережимної території. Територія порта складається з трьох зон: операційної зони вантажних причалів (причали, склади, навантажувальне обладнання), виробничої зони вантажних районів (майстерні, матеріальні склади, залізничні парки, автодороги) і зони загальнопортових об'єктів (бази портофлоту, службові будівлі). Припортова зона складається із адміністративних будівель, а зона пасажирських операцій – включає морський пасажирський вокзал та привокзальну площу.

Специфіка роботи морського порта передбачає в складі площі, що ним використовується, наявність водних просторів, призначених для забезпечення руху та стоянки суден, що підлягають обробці та обслуговуванню. Ці водні простори становлять портові води. З функціональної точки зору, портові води поділяються на зони (водні простори, що призначені для маневрування й стоянки) та фарватери (водні простори, що призначені для руху суден за призначенням). Загальноприйнято вважати, що портові води складаються з підходів (місце поєднання судноплавних комунікацій з фарватером, що веде до акваторії порта), зовнішньої та внутрішньої акваторії. [2]

Акваторією морського порту є відведені порту водні простори. Відповідно до Закону України «Про морські порти» акваторією морського порту є визначена межами частина водного об'єкта, крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден. [9]

Акваторія (з лат. aqua – вода, territorium – територія) – це участок водних просторів, обмежений відповідними кордонами. До складу акваторії входять водні підходи до порту, рейд і внутрішня гавань або басейни, у межах яких розміщені причальні споруди, відбувається навантаження й розвантаження суден. Акваторії портів слугують задля стоянки суден (портова акваторія), ремонту суден (заводська акваторія) тощо.

Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюються в по-

рядку, встановленому чинним законодавством України. Це стосується порядку відведення порту території та акваторії.

Питання, пов'язані з будівництвом об'єктів портової інфраструктури не стали предметом наукових дискусій, між тим є предметом правозастосовчої практики. На сторінках періодичних видань постійно йде мова про проблеми, пов'язані з відсутністю розвинутої інфраструктури у портовій зоні; необхідністю реалізації проектів пов'язаних з розміщенням виробничих потужностей на прилеглих до порту і утворених за рахунок акваторій додаткових територіях; будівництвом естакади та сухого порту [11, с.10-12].

З прийняттям Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 р. (далі – Закон) [9] портове господарство отримало новий підхід до визначення правового статусу морського порту, системи управління з розмежуванням функцій державного управління безпекою мореплавства та господарської діяльності, залучення інвестицій щодо інфраструктури порту та інше. Як зазначено у наукових публікаціях, законодавець відійшов від моделі «порт-інструмент» та перейшов до моделі «порт-володар», відповідно з якою порт є власником базової інфраструктури морського порту та одночасно реалізує функції регулюючого органу [2].

Між тим, слід констатувати, що правове регулювання питання будівництва, реконструкції об'єктів портової інфраструктури залишилося рамковим, а змістовна конструкція статті 5 Закону носить відсильний характер. Аналіз тексту даної статті дозволяє зробити висновок, що мова йде про будівництво лише нових морських портів, отже, питання реконструкції (розширення) діючих морських портів законодавець залишив без уваги.

Поряд з цим, як правило, частина інфраструктури будується на морській акваторії, тобто на землях водного фонду, частина – на штучно створених земельних ділянках, частина на землях транспорту, все це є свідченням низки невирішених проблем законодавчого рівня, пов'язаних з дозвільними документами, порядком ведення в експлуатацію та конфліктами між органами місцевого самоврядування та органами виконавчої влади.

Для з'ясування питання щодо будівництва нових морських портів слід звернутися до дефініції «морський порт», що знайшла своє закріплення у ст. 1 Закону. На відміну від раніше діючого законодавства, відповідно до якого морський порт розглядався як суб'єкт права, сьогодні морський порт визначений як об'єкт права (спеціалізована територія). Виходячи з легального визначення «морський порт», основними його елементами є: територія та акваторія порту, водні та сухопутні підходи до порту.

Відповідно до ст. 24 Закону України «Про транспорт» до земель морського транспорту віднесені морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. [12] Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 496 «Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України» [13] передбачає обов'язкове внесення до Реєстру морських портів відомостей про перелік причалів та морських терміналів у межах морського порту; основні технічні характеристики морського порту, зокрема його можливості щодо об'ємів вантажопереробки, обслуговування суден та/або пасажирів (кількість причалів (із зазначенням довжини причального фронту та глибини біля причалу) та інших гідротехнічних споруд; пропускна спроможність терміналів, площа критих та відкритих складів).

Отже, враховуючи законодавчі визначення щодо морського порту та його характеристики, категорією «об'єкт будівництва», що закріплена в Законі України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 р. [14], охоплюються гідротехнічні споруди морських портів, морські термінали, причали, рейди та інші стратегічні об'єкти портової інфраструктури. Фактично мова йде про будівництво об'єктів портового господарства, без яких виконання завдання та функцій морського порту є неможливим та які слід розглядати через види родового поняття «об'єкт будівництва» – «будівлі» та «споруди».

Об'єкти портової інфраструктури, враховуючи віднесення їх до загального понят-

тя «об'єкт будівництва» характеризуються наступними ознаками: наявністю проектною документації, дозволу на будівництво відповідно до законодавства у сфері регулювання містобудівної діяльності; віднесенням до об'єктів капітального типу; стабільністю і наявністю ознак нерухомості (зв'язок із землею та неможливість переміщення без їх знецінення (ст. 181 ЦК України); є результатом будівельного процесу; довготривалістю в експлуатації або експлуатація до повного зносу; оборотоздатністю, що пов'язано з питаннями виникнення права власності на такі об'єкти.

Однак, поряд із загальними характеристиками, об'єкти портової інфраструктури мають свої особливості, які пов'язані з умовами району будівництва, призначенням об'єкту, його конструктивністю, капітальністю та інше. Особливості також стосуються етапності будівельного процесу, процедур отримання дозвільних документів що залежать від категорії складності об'єкта будівництва.

Таким чином, положення статті 5 Закону про порти дозволяють умовно поділити об'єкти будівництва у портовій сфері на дві групи: до першої відносяться – нові морські порти, до другої – об'єкти портової інфраструктури.

Висновки

Поняття «інфраструктура порту» і «об'єкти портової інфраструктури» співвідносяться як загальне та спеціальне. Інфраструктура порту-це спеціалізований майновий комплекс (складські приміщення, майданчики, навантажувально-розвантажувальні механізми, інше майно), який забезпечує функціонування порту.

Об'єкти портової інфраструктури-сукупність шляхів сполучень, транспортних терміналів, транспортних засобів і підприємств, які забезпечують виконання перевезень та здійснення господарської діяльності в межах території порту.

Таким чином, пропоную п.7-1 ч.1 ст.1 Закону України «Про морські порти» викласти в такій редакції: «Інфраструктура порту-це спеціалізований майновий комплекс (складські приміщення, майданчики, навантажув-

вально-розвантажувальні механізми, інше майно), який забезпечує функціонування порту, забезпечує безпеку мореплавства».

Література

1. Ницевич А. Правовой статус морского порта / А. Ницевич, В. Лебедев // Порты Украины. – 2009. – № 2. – С. 44–45.

2. Организационно-правовые основы функционирования морехозяйственного комплекса Украины : монография / О.Н. Кибик, О.П. Подцерковный, Д.В. Зятина, В.А. Котлубай и др.; по ред. О.Н. Кибик, О.П. Подцерковного. – Одесса : Фенікс, 2012. – 159 с.

3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2015 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 липня 2009 року, № 1051-р [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1051-2008-%F0>.

4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012 р. – № 45. – С. 16.

5. Дергаусов М. Морські порти України: час активних реформ / М. Дергаусов // Дзеркало тижня. – 2003. – № 4. – С. 10.

6. Ковалевич В. Н. Про інвестиції в морські порти України / В. Н. Ковалевич // Економіка: проблеми теорії та практики. Вип. 190, т. 3. – Д. : Препринт, 2009. – С. 870–876.

7. Юрисконсульт: правовой портал. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm/103-ktm/6840-73.html>

SUMMARY

In article discusses issues regarding the definition of port activity as a form of economic activity. The author gives the basic features of port activity. Definitions seaport as a subject of port activity. This definition of port infrastructure.

8. Безгулая Н. Морское достояние Украины – морской торговый порт «Южный» / Н. Безгулая // Технополис. – 2002. – № 7. – С. 22–25.

9. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012 р. – № 45. – С. 16.

10. Ницевич А. Правовой статус морского порта / А. Ницевич, В. Лебедев // Порты Украины. – 2009. – № 2. – С. 44–45.

11. О.В. Філіппова, Д.М. Решетков/ Аналіз основних положень стратегії розвитку морської портової інфраструктури/Методи та засоби управління розвитком транспортних систем. – 2013. – № 1 (20). – С. 10-12.

12. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР/Відомості Верховної Ради України від 20.12.1994 р. № 51.

13. «Про затвердження Порядку ведення Реєстру морських портів України»/ Постанова Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 496 // Офіційний вісник України. – 2013 р. – № 54. – С. 28.

14. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності» від 17.02.2011 № 3038-VI/ Офіційний вісник України/ 18.03.2011/ № 18, с. 131, код акту 55190/2011.