

rations to become a member of the EU and NATO, may violate the current national consensus on the subject and complicate the ratification of the 1949 Treaty.

Key words: international organization, membership in international organization, North Atlantic Treaty Organization, NATO Membership Action Plan.

DOI: 10.36695/2219-5521.3.2019.45

УДК 346.54

Н.Г. АЯГУТ

*Наталія Гарягдівна Аягут, ад'юнкт кафедри господарсько-правових дисциплін ДЮІ МВС України**

ORCID: 0000-0003-1357-6853

РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ПОРТОВИХ ПОСЛУГ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ ТА ПРАВІ ЄС: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ

Постановка проблеми. 21 березня 2014 р. між Україною та Європейським Союзом (далі – ЄС) було підписано Угоду про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода), яку було ратифіковано Верховною Радою України 16 вересня 2014 року. Поміж цілей асоціації України та ЄС в Угоді виділено необхідність запровадження умов для посилення економічних та торговельних відносин, які вестимуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС та підтримання зусиль нашої країни стосовно завершення переходу до діючої ринкової економіки, у тому числі шляхом поступової адаптації її законодавства до *acquis* ЄС¹. Отже, з підписанням Угоди Україна взяла на себе зобов'язання щодо приведення у відповідність українського законодавства до права ЄС, у тому числі і в транспортній сфері, що здійснює основоположний вплив на формування позиції держави щодо розвитку та організації функціонування транспорту в цілому і морських портів зокрема. Тому, з огляду на спрямованість українського законодавства до європейських стандартів, вкрай важливими для розвитку портової галузі в Україні є досвід ЄС з регулювання ринку портових послуг.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі є достатня кількість публікацій, в яких здійснюється порівняння українського законодавства і права ЄС щодо регулювання діяльності морських портів взагалі. Слід підкреслити, що досвід європейських країн у цій сфері вивчали: Д. Зятіна, Л. Ніколаєва, Л. Валуєва, але питання правового регулювання ринку портових послуг залишались поза увагою і є недостатньо розробленими.

Формулювання мети статті. Метою статті є здійснення порівняльного аналізу положень законодавства України і права ЄС з регулювання ринку портових послуг, визначення шляхів удосконалення національного законодавства.

Виклад основного матеріалу. Основним документом із джерел права ЄС, щодо порядку надання портових послуг є Регламент Європейського Парламенту та Ради ЄС від 15 лютого 2017 р. № 2017/352, що встановлює рамки для надання портових послуг та загальні правила фінансової прозорості портів (далі – Регламент).

Відповідно до ст. 3 Регламенту для організації портових послуг з боку органу управління портом або компетентного органу можуть застосовуватися такі види організаційного впливу, як: *мінімальні вимоги до надання портових послуг*. Це означає, що орган управління порту або компетентний орган може вимагати від постачальників портових послуг дотримання мінімальних вимог щодо виконання відповідної портової послуги; *обмеження кількості постачальників*, яке застосовується органом управління порту або компетентним органом у разі наявності певних, передбачених Регламентом підстав; *зобов'язання з надання громадських послуг*, що полягає у компетенції керівного органу порту або компетентного органу покласти на постачальників портових послуг зобов'язання з надання громадських послуг, які пов'язані з портовими послугами; *обмеження, пов'язані із внутрішніми операторами*².

Слід зазначити, що Регламент містить не тільки перелік видів організаційного впливу який застосовується для регулювання ринку портових послуг, а й чіткі вказівки на випадки і причини його застосування, з визначенням процедури дій органу управління порту або компетентного органу по реалізації того чи іншого виду впливу.

У термінології Регламенту «керівний орган порту» означає будь-який державний чи приватний орган, який відповідно до національного законодавства має на меті здійснювати або наділений повноваженнями

© Н.Г. Аягут, 2019

* *Natalia Ayahut, adjunct of Donetsk Law Institute of Ministry of Interior Affairs of Ukraine*

здійснювати адміністрування та управління портовою інфраструктурою, а компетентним органом є будь-який державний або приватний орган, який на місцевому, регіональному чи національному рівні має право здійснювати діяльність, пов'язану з організацією та управлінням портовою діяльністю, спільно або замість керівного органу порту.

Згідно з українським законодавством органом управління, що забезпечує функціонування морських портів, є державне підприємство – адміністрація морських портів України (далі – АМПУ), що безпосередньо або через свої філії, які утворюються в кожному морському порту, виконує покладені на нього завдання³.

Основними законодавчими актами, що містять положення з регулювання ринку надання портових послуг в Україні, є Закон України «Про морські порти» (далі – Закон) та Правила надання послуг у морських портах України, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України № 348 від 05 червня 2013 р. (далі – Правила). Наголошуємо, що в і Законі, і в Правилах відсутня норма, що регламентувала б конкретні дії АМПУ з регулювання ринку портових послуг, на кшталт такої, яка міститься в Регламенті.

Розглянемо кожен спосіб регулювання ринку портових послуг, про які йдеться у ст. 3 Регламенту, окремо з огляду на українські особливості цього ринку.

Відповідно до Регламенту, постачальником портових послуг є будь-яка фізична або юридична особа, яка надає або бажає надати за винагороду одну або кілька категорій портових послуг². У ст.1 Закону вказано, що портовий оператор або стивідорна компанія – це 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 діяльності³.

В Україні статус портового оператора на законодавчому рівні недостатньо визначений. Показовим з цього приводу стало звернення керівництва Бердянського морського торговельного порту (далі – БМТП) до генеральної прокуратури з приводу незаконного, на їхню думку, надання статусу портового оператора керівництвом АМПУ – Товариству з обмеженою відповідальністю «Аскет Шиппінг», на підставі того, що останнє не має на території БМТП морського терміналу і тому не може бути портовим оператором, адже відповідно до Закону портовий оператор визначається як суб'єкт господарювання, який здійснює експлуатацію морського терміналу⁴. Отже, через відсутність законодавчо визначених вимог до портових операторів та визначення їхнього статусу виникла подібна ситуація. Через декілька місяців після цього на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України з'явилась інформація, що АМПУ конкретизувала критерії і документи, необхідні для отримання статусу портового оператора, з приводу чого направила відповідні роз'яснення своїм філіям у портах. Серед критеріїв до портових операторів було виділено: дотримання вимог безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів, обов'язок нести відповідальність за охорону портових засобів, дотримання норм охорони праці під час проведення робіт і експлуатації механізмів підвищеної небезпеки, підтримання необхідної поведінки співробітників портового оператора при роботі з небезпечними вантажами і наявність необхідних протипожежних засобів. Крім того, з боку керівництва АМПУ було висловлено готовність ініціювання необхідних змін з цього питання у нормативну базу⁵.

У ст. 4 Регламенту зазначено, що мінімальні вимоги до постачальників портових послуг можуть стосуватися лише: професійної кваліфікації постачальника портових послуг, його персоналу або фізичних осіб, які фактично та безперервно керують діяльністю постачальника портових послуг; фінансових можливостей постачальника портових послуг; обладнання, необхідного для надання відповідної портової послуги в нормальних і безпечних умовах, і здатність підтримувати це обладнання на необхідному рівні; доступності певної портової послуги для всіх користувачів, на всіх причалах без перерв, вдень і вночі, протягом року; дотримання вимог щодо морської безпеки та безпеки у порту; дотримання місцевих, національних, союзних та міжнародних екологічних вимог; дотримання зобов'язань у галузі соціального та трудового законодавства².

Якщо порівняти критерії, зазначені АМПУ, і вимоги, вказані у ст. 4 Регламенту, то бачимо, що вони мають спільні риси, за винятком способу документального закріплення. Адже, не зважаючи на заяву керівництва АМПУ щодо необхідності законодавчого закріплення критеріїв, відповідно до яких надається статус портового оператора, останні так і не були перетворені на норму Закону.

На сьогодні в Україні існує жорстка конкуренція між портовими операторами, яка провокується надлишком портових потужностей в умовах зниження вантажопотоків. Ця ситуація має двоякий характер. З одного боку, конкуренція на ринку послуг є передумовою «здорових» економічних відносин. В Україні на законодавчому рівні беззаперечно підтримується економічна конкуренція та обмеження монополізму в господарській діяльності⁶. З іншого боку, визначається, що «зниження рівня завантаженості морських портів у зв'язку із зменшенням обсягу транзитних вантажопотоків, неузгодженість дій щодо нарощування перевантажувальних потужностей» має наслідком недобросовісну конкуренцію між вітчизняними морськими портами, і це призводить до проблем функціонування та розвитку портової галузі⁷. Слід зазначити, що недобросовісною визнається конкуренція, яка супроводжується будь-якими діями, що суперечать торговим та іншим чесним звичаям у господарській діяльності, такими як неправомірне використання ділової репутації суб'єкта господарювання, створення перешкод суб'єктам господарювання у процесі конкуренції та досягнення неправомірних переваг у конкуренції та неправомірне збирання інформації, розголошення й використання комерційної таємниці⁸. При цьому основними завданнями держави щодо вирішення питання недобросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами, на думку розробників Стратегії розвитку морських портів України до 2038 р., є створення умов для добросовісної конкуренції⁷. Така позиція українських законодавців,

які надають перевагу створенню відповідних умов замість застосування конкретних дій з регулювання ринку портових послуг, як ті, що зазначені у Регламенті, може бути обґрунтована тонкою межею між діями з регулювання ринку портових послуг та діями з порушення законодавства про захист економічної конкуренції. У підсумку маємо тенденцію до надлишку портових потужностей, поле для розвитку корупції та недобросовісної конкуренції і відсутність конкретних дій з вирішення цих проблем.

Зрозуміло, що характер процедури, яка передбачена ст. 6 Регламенту, і полягає у обмеженні кількості портових операторів, зумовлює необхідність встановлення чітких правил щодо її здійснення. Так, орган управління портом або компетентний орган зобов'язаний дотримуватися процедури відбору постачальників портових послуг, яка відкрита для всіх заінтересованих сторін, публікувати інформацію про портову послугу та критерії відбору для постачальників, після чого учасники відбору мають 30 днів на підготування заяв, сама процедура повинна бути недискримінаційною та прозорою. Також є певні винятки із застосування положень ст. 6, наприклад, якщо було встановлено, що конкретний вид діяльності у певному секторі портових послуг є безпосередньо відкритим для конкуренції на ринках, доступ до яких не є обмеженим, то положення ч. 2 та ч. 3 ст. 6 щодо обмеження кількості постачальників портових послуг в цьому секторі не застосовуються. Крім того, у ст. 6 Регламенту, містить перелік конкретних причин, за яких може бути застосоване обмеження кількості постачальників портових послуг: якщо наявний дефіцит сухопутних або прибережних просторів; відсутність такого обмеження перешкоджає виконанню зобов'язань з надання громадських послуг; відсутність такого обмеження суперечить необхідності забезпечення безпечних, захищених та екологічно стійких портових операцій; характеристики портової інфраструктури або характер портового трафіку такі, що операції декількох постачальників портових послуг у порту були б неможливі².

У ст. 8 Регламенту зазначаються особливості щодо обмежень щодо внутрішніх портових операторів, якими визнаються портові оператори, над яким керівний орган порту або компетентний орган здійснює контроль, аналогічний такому, який він має над своїми відділами, тобто має вирішальний вплив як на стратегічні цілі, так і на суттєві рішення відповідної юридичної особи. Також зазначається, що у випадках, передбачених ч. 1 ст. 6 Регламенту, щодо обмеження числа постачальників портових послуг, внутрішній оператор обмежується у виконанні певної портової послуги лише в порту або портах, віднесених до нього в дорученні надати портову послугу².

У праві ЄС можна зустріти наступні формулювання: «громадські послуги» або «послуги загального економічного інтересу», які першочергово походять із положень ст. 86 Договору про заснування Європейського Союзу, де вказано, що «суб'єкти господарювання, яким довірено бути операторами послуг загального економічного інтересу, чи які мають характер прибуткової монополії, підпадають під дію положень цього Договору, зокрема правил конкуренції, тією мірою, якою застосування таких правил не заважає, відповідно до закону або фактично, виконувати особливі завдання, що їм доручено»⁹. У ст. 2 Рішення Комісії ЄС від 28 листопада 2005 р., яке підлягало офіційному перекладу в Україні і стосується особливостей застосування ч. 2 ст. 86 Договору про заснування ЄС, зазначено, що до державної допомоги у формі компенсації громадських послуг, яка надається суб'єктам господарювання, на яких покладено надання послуг загального економічного значення, належить і «компенсація громадських послуг портам та аеропортам, де середній річний пасажиропотік протягом двох фінансових років, що передують року доручення послуги загального економічного значення, не перевищує 1 000 000 пасажирів для аеропортів та 300 000 пасажирів для портів»¹⁰.

У Регламенті Ради (ЄЕС) № 3577/92 від 7 грудня 1992 р., що встановлює принцип свободи надання послуг на морському транспорті, під цими послугами розуміються послуги, які зазвичай надаються за винагороду на морському транспорті, серед яких – пасажирські і вантажні перевезення. Зокрема, вони включають договір про державну послугу – договір, що укладається між компетентними органами та судовласником з метою надання населенню належних транспортних послуг. Цей договір охоплює транспортні послуги, що відповідають встановленим стандартам безперервності, регулярності, потужності та якості, додаткові транспортні послуги, транспортні послуги за визначеними тарифами та за певних умов, зокрема для певних категорій пасажирів або на певних маршрутах¹¹.

У термінології Регламенту зобов'язання з надання громадських послуг означає вимогу з метою забезпечення надання таких портових послуг або діяльності із забезпечення загального інтересу, яку оператор, якби він враховував власні комерційні інтереси, не припускав би або не передбачав би тією ж мірою або за тих самих умов².

Відповідно до ст. 7 Регламенту на постачальників портових послуг можуть бути покладені зобов'язання з надання громадських послуг, пов'язані з портовими послугами, для забезпечення: доступності портових послуг для всіх користувачів порту, на всіх причалах, без перерв, вдень і вночі, протягом року, наявність сервісу для всіх користувачів на рівних умовах, доступність послуг для певних категорій користувачів, безпеку, захист та екологічну стійкість портових операцій, забезпечення належних транспортних послуг для населення та територіального зв'язку².

В Україні до переліку послуг, що становлять загальний економічний інтерес, належать: послуги у сфері функціонування ринку електричної енергії, послуги у сфері функціонування ринку природного газу, послуги у сфері надання житлово-комунальних послуг¹². А компенсаційні витрати, наприклад, за перевезення пільгових категорій громадян передбачені тільки щодо перевезень залізничним транспортом на державному рівні і автомобільним транспортом на рівні місцевих бюджетів. Таким чином, послуги з обслуговування пасажирів, що надаються у морських портах, передбачені Законом України «Про морські порти», з питань

обслуговування певних категорій громадян, залишаються не врегульованими, так само як і визначення самих громадських зобов'язань.

Висновки. Таким чином з порівняльного аналізу законодавства України та права ЄС щодо регулювання ринку портових послуг можна зробити висновок, що в українському законодавстві, на відміну від права ЄС, відсутня єдина консолідована норма щодо здійснення такого регулювання. Що, в свою чергу, не означає відсутність ситуацій, які потребують застосування певних заходів, спрямованих на організацію надання портових послуг у вітчизняній портовій галузі. Тому пропонуємо внести до законодавства України щодо регулювання діяльності морських портів, а саме в Закон України «Про морські порти», норму, яка містила би положення з регулювання ринку портових послуг в Україні, в яку включити:

По-перше, порядок *визначення статусу портового оператора*, для чого, на підставі критеріїв, розроблених АМПУ, виділити вимоги необхідні для отримання статусу портового оператора. Портовий оператор повинен: 1) мати певні ресурси для дотримання вимог безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів, такі як наявність підготовлених робочих технологічних карт на перевалку різних видів вантажів, наявність кваліфікованих співробітників для роботи з небезпечними вантажами, наявність необхідних протипожежних засобів тощо; 2) дотримуватися правил охорони портових засобів, норм охорони праці під час проведення робіт і експлуатації механізмів підвищеної небезпеки; 3) мати фінансові можливості для забезпечення надання портових послуг на належному рівні; 4) мати відповідні документи, перелік яких встановлено АМПУ.

По-друге, *порядок проведення прозорих торгів* щодо здійснення певного виду портових послуг, який встановлено Законом України «Про публічні закупівлі», як спосіб підтримки добросовісної конкуренції та профілактики недобросовісної конкуренції і розвитку корупції.

По-третє, *визначення громадських зобов'язань*, або суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів, як зазначається в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року¹³, або особливих доручень в системі послуг загального економічного інтересу, як передбачено в Угоді про створення Європейського Союзу⁹. Стан розробленості проблемних питань та способів їх вирішення, щодо пільгових пасажирських перевезень, знаходиться на не належному рівні у сферах діяльності всіх видів транспорту, включаючи залізничний, який є більш поширеним щодо пасажирських перевезень, ніж морський. Тим не менш, здійснення операцій з обслуговування пасажирів, передбачених законом як послуги, що надаються у морських портах, передбачають включення в запропоновану вище норму пункту про можливість застосування суспільно важливих послуг з обслуговування пасажирів на морському транспорті.

¹ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 21 березня 2014 р. № 984_011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > laws > show

² Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (Text with EEA relevance) Document 32017R0352. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj>

³ Про морські порти. Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. URL: zakon.rada.gov.ua > laws > show

⁴ Керівництво ДП «БМТП» звернулось до Генпрокуратури (24 січня 2017) р. URL: bmtport.com.ua > руководство-бмтп-обратилос...

⁵ Адміністрація морських портів визначила критерії та документи, необхідні для отримання статусу портового оператора від 20 березня 2017 р. URL: mtu.gov.ua > news > PrintVersion

⁶ Про захист економічної конкуренції. Закон України від 11 січня 2001 р. № 2210-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > ...

⁷ Про затвердження Стратегії розвитку морських портів на період до 2038 року: розпорядження КМУ від 11 липня 2013 р. № 548-2013-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > ...

⁸ Про захист від недобросовісної конкуренції. Закон України від 07 червня 1996 р. № 236/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > laws > show

⁹ Treaty establishing the European Community (Consolidated version 2002). Document 12002E/TXT. URL: http://data.europa.eu/eli/treaty/tec_2002/oj

¹⁰ 2005/842/EC: Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest (notified under document number C(2005) 2673). Document 32005D0842. URL: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj>

¹¹ Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage). Document 31992R3577. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj>

¹² Про затвердження переліку послуг, що становлять загальний економічний інтерес: постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2018 р. № 420. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > ...

¹³ Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: розпорядження КМУ від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > ...

References:

Association Agreement between Ukraine, of the one part, and the European Union, the European Atomic Energy Community and their Member States, of the other part of 21.03.2014 No. 984_011. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> > laws/show [in Ukrainian].

Regulation (EU) 2017/352 of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 establishing a framework for the provision of port services and common rules on the financial transparency of ports (Text with EEA relevance). Document 32017R0352. URL: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/352/oj> [in English].

About seaports. Law of Ukraine of May 17, 2012 No. 4709-VI. URL: zakon.rada.gov.ua › laws › show [in Ukrainian].
The management of the State Enterprise “BMTP” addressed the Prosecutor General’s Office from 24.01.2017. URL: bmtport.com.ua › руководство-бмптп-обратилос... [in Ukrainian].
The Seaport Authority has defined the criteria and documents required to obtain the status of port operator as of March 20, 2017. URL: mtu.gov.ua › news › PrintVersion [in Ukrainian].
On protection of economic competition. Law of Ukraine dated January 11, 2001, No. 2210-III. URL: https://zakon.rada.gov.ua › ... [in Ukrainian].
On approval of the Strategy for the development of seaports for the period until 2038. CMU Order dated 11.07.2013. No. 548-2013-p. URL: https://zakon.rada.gov.ua › ... [in Ukrainian].
On protection from unfair competition. Law of Ukraine dated 07.06.1996. No. 236/96-BP. URL: https://zakon.rada.gov.ua › laws › show [in Ukrainian].
Treaty establishing the European Community (Consolidated version 2002). Document 12002E/TXT. ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tec_2002/oj [in English].
2005/842/EC: Commission Decision of 28 November 2005 on the application of Article 86(2) of the EC Treaty to State aid in the form of public service compensation granted to certain undertakings entrusted with the operation of services of general economic interest (notified under document number C(2005) 2673). Document 32005D0842. URL: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/842/oj [in English].
Council Regulation (EEC) No 3577/92 of 7 December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage). Document 31992R3577. ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj [in English].
Approval of the list of services of general economic interest. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine. Kiev. 28.03.2018, № 420. URL: https://zakon.rada.gov.ua › ... [in Ukrainian].
On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030. CMU Ordinance. Kiev. May 30, 2018 № 430-p. URL: https://zakon.rada.gov.ua › ...

Резюме

Аягут Н.Г. Регулювання ринку портових послуг в законодавстві України та праві ЄС: порівняльний аналіз.

У статті здійснено порівняльний аналіз законодавства України і права ЄС, в результаті чого сформульовано основні відмінності у способах і принципах регулювання ринку портових послуг. Визначено особливості ринку портових послуг в Україні та виділено необхідність закріплення на законодавчому рівні положень з регулювання цього ринку, беручи за основу положення права ЄС щодо регулювання ринку портових послуг з відмінностями, обумовленими нормами національного законодавства.

Ключові слова: портовий оператор, морський термінал, орган управління портом, конкуренція, послуги загального економічного інтересу, ринок портових послуг.

Резюме

Аягут Н.Г. Регулирование рынка портовых услуг в законодательстве Украины и праве ЕС: сравнительный анализ.

В статье проведен сравнительный анализ законодательства Украины и права ЕС, в результате чего сформулированы основные различия в способах и принципах регулирования рынка портовых услуг. Определены особенности рынка портовых услуг в Украине и выделена необходимость закрепления на законодательном уровне положений по регулированию этого рынка, основываясь на положениях права ЕС по регулированию рынка портовых услуг с учетом различий обусловленных нормами национального законодательства.

Ключевые слова: портовый оператор, морской терминал, орган управления портом, конкуренция, услуги общего экономического интереса, рынок портовых услуг.

Summary

Natalia Ayahut. Regulation of the port services market in Ukraine and Law of EU: a comparative analysis.

The article provides a comparative analysis of the legislation of Ukraine and the law of EU, resulting in the formulation of the main differences in the methods and principles of regulation of the market of port services.

To this end, the provisions of the Regulation of the European Parliament and of the Council of 15 February 2017 No 2017/352, which sets out the framework for the provision of port services and the general rules on financial transparency of ports, which contain rules on the organization of the market for port services, including minimum requirements for provision of port services, limitation of the number of suppliers, public service obligations, restrictions related to internal operators. The provisions of this regulation are compared with the norms of the Law of Ukraine “On Seaports” and the Rules of rendering services in the seaports of Ukraine, approved by the Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine No. 348 of 05.06.2013.

It is noted that, given the state of the port services market in Ukraine, it also presents situations that require regulation and organizational influence. Such situations are: indefinite status of port operators, because of which, there are controversial issues and independent interpretation of the Laws of Ukraine “On Seaports” regarding its definition; competition arising from maritime operators in the context of reduced cargo flows and excess port capacity, taking into account the lack of organizational regulation of this issue, which is fixed at the legislative level, ultimately leads to unfair competition and corruption schemes; lack of legislative regulation of public obligations in the maritime transport sector, which leads to the uncertainty of these obligations.

Thus, the peculiarities of the port services market in Ukraine and the need to consolidate at the legislative level the provisions on regulation of this market, taking into account the provisions of the law of EU on the regulation of the market of port services with differences stipulated by national legislation. Therefore, it is proposed that by amending the Law on Seaports of Ukraine, to determine the status of port operators, to establish criteria for obtaining this status, to formulate rules on the transparency of the selection of port operators for the provision of a particular port service in order to eliminate unfair competition corruption, identify public obligations in the maritime sector.

Key words: port operator, sea terminal, port authority, competition, services of general economic interest, port services market.