

законодавче закріплення (на рівні Господарського кодексу України, Статуту залізниць України) можливості та особливостей укладення господарських договорів у сфері залізничного транспорту в електронній формі, порядку засвідчення паперової копії електронної накладної для звернення до суду та визнання її юридичної сили.

Література

1. Мілаш В.С. Правові аспекти укладення договорів суб'єктами господарювання в мережі Інтернет // Вісник господарського судочинства.– 2011.– № 4.– С. 67 – 78.

2. Запара В.М., Потурнак Т.М. Зміни в документообігу при вантажних перевезеннях з використанням електронного перевізного документа // Збірник наукових праць УкрДАЗТ.– 2011.– Вип. 126.– Ст. 276 – 279.

УДК 346.656 (043.2)

Кадала В.В.,
к.ю.н.,

Донецький юридичний Інституту МВС України, м. Донецьк, Україна

ЩОДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ, ВРЕГУЛЬОВАНИХ ЗАКОНОМ УКРАЇНИ "ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ"

Нещодавно прийнятий Закон України "Про морські порти" (далі – Закон "Про порти") був покликаний визначити правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України [1]. Проте, його прийняття викликало багато питань та суперечностей.

З одного боку, на прийняття цього закону галузь чекала вже давно. І як відзначають деякі автори, цей закон дозволив вирішити задачі щодо розділу функцій в морських портах, залучення інвестицій в інфраструктуру портів, впорядкування управління та планування портового господарства та лібералізації тарифів на портові послуги [2, 3, с. 64 – 65].

З іншого ж боку, критики Закону "Про порти" вказують, що вирішуючи деякі відомі проблеми, цей закон створив велику кількість нових. Так, С. Горчаков відзначає, що Закон "Про порти" порушує гарантії місцевого самоврядування в частині розпорядження землею, адже відповідно до Закону землями портів буде розпоряджатися Уряд, а не місцеві ради [4].

В свою чергу, приватний власник морських терміналів "Нібулон" відзначає такі вади прийнятого Закону, як створення державного підприємства-монополіста – Адміністрації морських портів України,

яке наділено ознаками органа державної влади і всупереч Конституції України буде здійснювати контроль та нагляд за діяльністю підприємств недержавного сектора економіки. Також відзначається, що негативний вплив відчують підприємства морського транспорту, розташовані за межами існуючих морських портів, адже згідно прийнятому закону за рішенням Кабінету Міністрів України об'єкти морського транспорту, що існують окремо від державних морських портів увійдуть до складу морського порту та будуть його частинами, при цьому власники таких терміналів будуть позбавлені права отримати у користування ділянки, що розташовані біля акваторії для обслуговування причалів та інших гідротехнічних споруд, а також для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, обслуговування вантажів, суден та пасажирів [5].

Такий стан речей може призвести до негативних наслідків та погіршанню існуючого положення підприємств морського транспорту, які знаходяться поза існуючих морських портів – державних, монополізації ринків вантажно-розвантажувальних робіт та суміжних ринків, а також до погіршення інвестиційного клімату в галузі морського транспорту та захищеності приватних інвестицій.

Що ж стосується інших неоднозначних положень Закону, то тут слід відзначити, що відповідно до ст. 25 Закону об'єктами приватизації є єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, акції, які належать державі в уставному капіталі господарських товариств. Передбачено, що єдині майнові комплекси державних підприємств та 100% акцій уставного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних принципах. Тобто цією статтею відбувається підміна законів, які стосуються приватизації.

Також, на наш погляд, нечітко прописаний механізм організації роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру. Так, відповідно ч.6 ст. 12 Закону "Про порти" якщо внаслідок виникнення надзвичайної ситуації у морському порту або морському терміналі накопичилася така кількість нерозвантажених транспортних засобів, яка унеможливило подальшу нормальну роботу морського порту або морського терміналу, адміністрація морських портів України за погодженням з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має право запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту.

По-перше, не наведено критеріїв визначення надзвичайної ситуації.

І позиція законодавця щодо погодження обмеження на ввезення адміністрацією морських портів з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має в собі ризики, адже на практиці можливі випадки коли такого погодження не відбудеться з будь-якої причини, що у свою чергу, призведе до негативних наслідків. На наш погляд, якщо законодавець наділяє адміністрацію морських портів певними повноваженнями з організації роботи порту, то більш доцільним було б вести мову не про погодження, а про повідомлення власників (користувачів) щодо існування окремих обмежень на ввезення на певний термін.

Слід відзначити і таку проблему галузі, як відсутність фахівців належного рівня щодо укладання договорів, підготовки конкурсів та інших питань, що стосуються концесії в портах. Це розуміють і у Міністерстві інфраструктури, яке зосередилося на підготовці відповідних фахівців з вивченням досвіду Англії, Бельгії, Голландії та інших країн [6].

Отже, ще до набуття чинності, Закон "Про порти" викликає необхідність доопрацювання та підготовки до введення його в дію як з боку держави, так і з боку суб'єктів господарювання.

Література

1. Про морські порти: Закон України від 17 травня 2012 р. // Урядовий кур'єр.– 27.06.2012.– № 114.
2. А. Скоробогатов. Порты и терминалы: перезагрузка возможностей [Електронний ресурс] // Режим доступа: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=1688#more-1688>
3. А. Кифак, А. Волков. Как компенсировать инвестиции в стратегические объекты портов. //Журнал: Порты Украины.– 2012.– № 7.– С. 64 – 65.
4. Сергей Горчаков "Закон о портах: радоваться рано" [Електронний ресурс] // Режим доступа: http://www.business.ua/blogs/transport/gor4akov_blog/961/
5. "Нибулон" заявляет, что Закон "Про морские порты" дискриминирует терминалы вне существующих государственных морских портов [Електронний ресурс] // Режим доступа: http://www.maritimebusiness-news.com.ua/news/analytics_and_comments/2012/06/08/16805.html
6. Украинцев учили внедрять концессии в портах. [Електронний ресурс] // Режим доступа: <http://telegraf.com.ua/ukraina/obshhestvo/ukraintsev-uchili-vnedryat-kontsessii-v-portah.html>

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ МІЖНАРОДНОЇ АСОЦІАЦІЇ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ (ІАТА)

Проводячи дослідження найвагоміших та найвпливовіших світових авіаційних організацій обов'язковим є розгляд діяльності тих, що визначають більшість правил, процедур, рекомендацій у цивільній авіації. Однією з них звичайно є Міжнародна Асоціація Повітряного Транспорту (ІАТА).

Метою дослідження є висвітлення особливостей діяльності ІАТА, визначення її цілей та ролі на глобальному рівні, її практичну значимість та взаємовідносини з Україною.

Міжнародна неурядова організація ІАТА була заснована відразу після заснування Міжнародної Організації Цивільної Авіації (ІКАО), а саме у квітні 1945 р. на Міжнародній конференції у Гавані (Куба). Тобто вона розпочала своє існування з самих ранніх етапів розвитку цивільної авіації у тісній взаємодії з головною організацією ІКАО.

Основними цілями ІАТА є сприяння розвитку безпечного, регулярного та економічного повітряного транспорту, заохочення комерційної діяльності авіапідприємств, підтримка заходів, спрямованих на поліпшення економічних результатів їхньої діяльності та вивчення пов'язаних з цим проблем, розробка заходів для розвитку співробітництва між авіапідприємствами, які прямо чи непрямо беруть участь у міжнародних повітряних сполученнях, розвиток співробітництва з ІКАО та іншими міжнародними організаціями [2, с.59].

Цікавим фактом є те, що не кожна авіакомпанія має право дійсного членства. Тому що, дійсне членство можливе тільки для перевізників на регулярній основі і лише під прапором держави, що є членом ІКАО. Отже такі авіапідприємства можуть бути лише асоційованими членами.

Практична діяльність ІАТА виявляється у розробці рекомендацій з рівня, побудови та правил застосування тарифів на авіаперевезення пасажирів, багажу та вантажів, затверджує єдині правила авіаперевезень, докладно регламентує порядок користування пільгами та знижками тарифів, виробляє загальні стандарти обслуговування та поширення економічного та технічного досвіду експлуатації авіаліній, а також через свій спеціальний розрахунковий орган (клірингову палату) здійснює фінансові розрахунки між авіакомпаніями-членами ІАТА [2, с.66].