

*Н. Л. Кусик*

кандидат економічних наук, доцент, завідувачка  
кафедри бухгалтерського обліку, аналізу та аудиту

*М. В. Гуцул*

здобувачка кафедри бухгалтерського обліку, аналізу та  
аудиту

### **КОЛІЗІЇ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «МОРСЬКИЙ ПОРТ»**

Порівняно з іншими країнами, що мають вихід на Чорне та Азовське моря, на території України розташована найбільша кількість морських портів. Морські порти України є найважливішою складовою частиною не тільки транспортної, але і виробничої інфраструктури країни. Особлива роль морських портів в економіці визначається тим, що вони розташовані на напрямках міжнародних транспортних коридорів, а також

тим, що через них проходить адміністративний та економічний кордон України [1, с. 1]. Проблема правового забезпечення діяльності морських портів завжди була актуальною.

До прийняття Верховною Радою України 17 травня 2012 року Закону України «Про морські порти України» правове регулювання діяльності морських портів в Україні здійснювалось відповідно до Кодексу торгового мореплавства України (далі — КТМ) від 23 травня 1994 року та інших нормативних актів. Згідно з КТМ правовий статус і функції морських портів були установлені розділом IV «Морський порт», згідно з яким він визначався як державне транспортне підприємство, що призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту [2, ст. 73]. Це визначення створює подвійність природи морського порту, оскільки будь-яке підприємство, з одного боку, є об'єктом — цілісним майновим комплексом, а з іншого, є суб'єктом — юридичною особою. При цьому слід зазначити, що положення ч. 1 ст. 73 про визначення морського порту державним підприємством визнано конституційним, згідно з рішенням Конституційного Суду [3, п. 3.1]. Визначаючи морський порт державним підприємством, КТМ водночас 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 [2, ч. 3]. Ці положення означають, що конституційне право кожного на підприємницьку діяльність на території державного транспортного підприємства, яким є морський порт, державою не забороняється.

Проте морська громадськість України дочекалась прийняття Закону України «Про морські порти України», проект якого вже довгий час перебував на розгляді у Верховній Раді України. Нове поняття, що запропоновано цим законом, змінює саму суть такої установи, як «морський порт». З державного підприємства порт стає територіальною адміністративною одиницею. Таке визначення значно відрізняється від поняття морського порту, що містилося у КТМ України. Відповідно до Закону України «Про морські порти України», морським портом є визначена 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 [4, ч. 2, ст. 1]. Така модель морського порту є запозиченою у Європи і припускає, що на території порту можуть функціонувати підприємства будь-яких форм власності. Дане визначення суттєво змінює раніше існуючий статус морського порту, оскільки морський порт, відповідно до закону, не є державним підприємством, а є лише «обладнаною» частиною сухопутної території України (включаючи штучно створені ділянки) та частиною водного об'єкту (окрім суднового ходу). Зокрема, майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності [4, ст. 23].

Отже, визначення поняття «морський порт» вищезазначеним законом та КТМ України не співпадають і містять протиріччя: КТМ визначає його як транспортне підприємство, а закон дає географічне визначення із вказівкою на його функції. Тобто морський порт має подвійну природу: він виступає комплексним транспортним підприємством і в той же час — адміністративним органом у зв'язку з покладеними на нього обов'язками, пов'язаними з наглядом і контролем за суднами.

Таким чином, чинне законодавство України непослідовне у визначенні поняття «морський порт». Це питання не мало б місця, якби законодавство щодо портів було б більш послідовним у визначенні термінів та приведеним у відповідність до міжнародного регулювання, адже відродження України як морської держави на світовому ринку без цього не вбачається можливим.

#### *Література*

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс] : Стратегія від 16 липня 2008 р. № 1051-р. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>. — Назва з екрана.
2. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс] : Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-Bp>. — Назва з екрана.
3. Рішення Конституційного Суду № 21 у справі за конституційним поданням 49 народних депутатів України щодо відповідності Конституції

України (конституційності) положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство) [Електронний ресурс] : Рішення від 26 грудня 2011 р. № 20-рп/2011. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v020p710-ll>. — Назва з екрана.

4. Про морські порти України [Електронний ресурс] : Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. — Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>. — Назва з екрана.