

Кокоткін Артем В'ячеславович

студент 1-го курсу магістратури судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

СТИВІДОРНІ КОМПАНІЇ В МОРСЬКИХ ПОРТАХ УКРАЇНИ: ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ

Господарську діяльність в морських портах врегульовано Кодексом торговельного мореплавства України [1], Законом України від 17.05.2012 р. «Про морські порти» [2], Правилами надання послуг у морських портах України, затвердженими наказом Міністерства інфраструктури України від 5.6.2013р. [3] та деякими іншими актами діючого законодавства.

Господарська діяльність морського порту – це діяльність морського порту як суб'єкта господарювання, у сфері суспільного виробництва, пов'язана із виконанням робіт та наданням послуг вартісного характеру у сфері торговельного мореплавства. Отже, морські порти здійснюють морепортову діяльність, яка є різновидом господарської діяльності. До суб'єктів морепортової діяльності згідно з п. 11 ст. 1 Закону України «Про морські порти» належать портові оператори (стивідорні компанії) – суб'єкти господарювання, які здійснюють експлуатацію морського терміналу, проводять вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, та інші пов'язані з цим види господарської діяльності. Отже, відповідно до чинного законодавства, портовий оператор є основним суб'єктом господарської діяльності в морському порту. Ці суб'єкти виконують стивідорні роботи, що пов'язані з виконанням навантажувально-розвантажувальних робіт, укладання вантажів на судні тощо. Традиційно під стивідорними роботами розуміють операції з завантаження в трюми судна (вивантаженню з трюмів), розміщення та укладання вантажів так, щоб забезпечити їх зберігання, безпеку і гарні мореплавні якості судна. Дуже часто поняття «стивідорні роботи» розуміють не лише як вантажні роботи на судні, а й всі операції з вантажами на березі, включаючи складські операції, розвантаження (завантаження) залізничних вагонів, контейнерів, зважування вантажів тощо.

Основним документом, що регулює виконання стивідорних робіт є стивідорний контракт – різновид господарського договору, предметом якого є виконання стивідорних робіт та надання стивідорних послуг. Існує чимало типових проформ таких контрактів. У стивідорному контракті визначаються права та обов'язки сторін щодо виконання стивідорних робіт, строки виконання таких робіт, норми навантажен-

ня/розвантаження, порядок оплати. В таких контрактах також додатково закріплюються умови щодо оплати простою з вини перевізника, оплата наднормових, робіт у святкові й вихідні дні, правила обміру вантажних місць, розміри ставок залежно від розміру транспортного засобу, кранові витрати тощо. Розподіл стивідорних витрат між учасниками перевезення залежить від умов таких договорів та звичаїв порту. Найбільш розповсюдженими по відношенню судновласника до стивідорних операцій є наступні умови: *Free in* – судно є вільним від витрат по навантаженню, *Free out* – судно є вільним від витрат по розвантаженню; *Fio* – судно є вільним від витрат по навантаженню та розвантаженню; *Fiot, fios* – судно є вільним від витрат по навантаженню, розвантаженню й укладання в трюмах; *Linerterms* – витрати по вантажних операціях несе судно; *Grossterms* – витрати по вантажних операціях несе судно, однак визначені норми вантажних робіт [4].

Оскільки стивідорні компанії беруть активну участь у проектній діяльності портів, тому розвиток морських портів та терміналів є запорукою економічного зростання країни та дає можливість посісти лідируючі позиції на міжнародному ринку портових послуг. Україна має вигідне розташування на перетині великих торговельних шляхів, і через її морські порти проходить багато суден під іноземними прапорами, тому необхідним є подальший розвиток цієї галузі, залучення іноземних інвесторів, сприяння покращенню послуг, які надаються в морських портах саме стивідорними компаніями. Останні є важливими суб'єктами морепортової діяльності, вони забезпечують повноцінне функціонування морських портів і вдосконалення їхньої діяльності має відбуватись як на рівні законодавства, так і шляхом надання їм ширшого спектру повноважень та можливостей, а головне – передбачення податкових преференцій та інших видів фінансових гарантій для забезпечення подальшого розвитку та залучення високопрофесійних фахівців з встановленням відповідного рівня заробітної платні. Сьогодні має місце значна кількість нарікань з боку правоохоронних органів України до таких компаній, які стверджують, що стивідорні компанії порушують законодавство, проводять «чорні махінації» в портах тощо. На нашу думку, відшукання проблемних аспектів їх діяльності не оновить галузь та навряд чи надасть поштовху для її подальшого розвитку, адже тут ефективними можуть стати лише багатостороння допомога у розбудові стивідорної діяльності, високотехнологічному оснащенні морських портів, оскільки розвиток портової галузі обумовлює вихід на новий рівень надання портових послуг, залучення нових клієнтів та інвестицій, а в остаточному підсумку – збільшення надходжень до місцевих та державного бюджетів, створення нових робочих місць та поліпшення економічної ситуації в країні. У якості прикладу в сфері поліпшення надання послуг можна говорити про усунення конкретних недоліків у морських портах керівництвом, а саме ліквідація «вузьких місць», пов'язаних з

недостатніми глибинами або нестачею причального фронту. Це, в свою чергу, дозволить портовим операторам на високому рівні, якісно, швидко перевалювати ті обсяги вантажів, які будуть залучені до оброблення в цих морських портах та терміналах. Отже, у будь-якій діяльності є недоліки, які необхідно усувати і перспективи, які потрібно розвивати. Діяльність стивідорних компаній також є діяльністю з недоліками і перспективами розвитку, але усунувши перешкоди цілком можливо одержати збільшення суднопотоку, покращити якість портових послуг, і, відповідно, вийти на міжнародний рівень і конкурувати з іншими морськими портами Східної Європи. Ми впевнені, що морські порти нашої країни мають велике майбутнє, потужний кадровий потенціал, який в майбутньому, за умов обрання вірного шляху розвитку, дасть свій позитивний результат і відновить вітчизняні морські порти у колі лідерів портової галузі.

Список використаних джерел

1. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № № 47-52. Ст. 349.
2. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI // Офіційний вісник України. – 2012. – № 45. Ст. 1729.
3. Про затвердження Правил надання морських послуг у портах України: наказ Міністерства інфраструктури України від 05.06.2013 р. № 348 // Офіційний вісник України. – 2013. – № 65. – Ст. 2362.
4. Стаття 76. Господарська діяльність морського порту. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm/103-ktm/6843-76.html>

Ключові слова: стивідорні компанії, стивідорний контракт, морські порти, господарська діяльність.

Науковий керівник: к.ю.н., с. н.с., доцент Аверочкина Т. В.

Ляшенко Валерія Андреевна

студентка 1-го курсу магістратури судечно-адміністративного факультета
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРИМЕНЕНИЕ ВОЕННОЙ СИЛЫ ДЛЯ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ПИРАТСТВУ

В последние годы проблема борьбы с преступностью на море на международном уровне приобретает все большую актуальность. Главным образом это объясняется активизацией деятельности пиратов