

*Пузирний О. О.,  
студент 4 курсу Інституту прокуратури та слідства  
Національний університет «Одеська юридична академія»*

## **СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ В СВІТЛІ ПІДПИСАННЯ ДОГОВОРУ АСОЦІАЦІЇ УКРАЇНИ ТА ЄС**

З розвитком морського транспортного комплексу України все більш актуальними стають питання правового регулювання діяльності морських портів та застосування морського права. Але, як це не дивно звучить, досить довгий час взагалі не було жодного нормативно-правового акта, який би комплексно регулював відносини у діяльності морських портів.

У своїй діяльності морські порти керувалися переважно нормативними актами Міністерства Морського флоту СРСР, що є застарілими і багато в чому не відповідають новим економічним умовам господарювання.

До 13 червня 2013 року правове регулювання діяльності морських портів в Україні здійснювалось відповідно до Кодексу торговельного мореплавства, сьогодні ми можемо говорити про етап реформування портової сфери, спрямований на зміну основ державного регулювання діяльності в морських портах, порядку здійснення на їх території господарської діяльності, визначення правового режиму об'єктів портової інфраструктури і земель морського порту.

17 травня 2012 було прийнято Закон України «Про морські порти України» законопроект якого обговорювався впродовж 15 років, а 13 червня 2013 року Закон набрав чинності.

Відповідно до 7 статті Закону України «Про морські порти України» задля забезпечення належної та ефективної портової діяльності КМУ розробив державну програму розвитку морських портів. Яка знайшла своє відображення в розпорядженні Кабінету Міністрів України «Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року від 11.07.2013 № 548-р та стала основою планування розвитку портової галузі.

Основними цілями та напрямками розвитку морських портів, згідно зі Стратегією є:

- забезпечення комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності портової галузі;
- залучення на довгостроковий період приватних інвестицій для розвитку об'єктів портової інфраструктури;
- створення умов для провадження господарської діяльності в морському порту, рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;
- забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів.

Принципово новий проектний підхід, закладений в Стратегію, передбачає визначення спеціалізації для кожного порту та розвиток його в рамках цієї спеціалізації. Це допоможе розробити обґрунтовані інвестиційні проекти, реалізація яких концесіонерами дозволить забезпечити якісний розвиток та зростання конкурентоздатності з урахуванням переваг та особливостей кожного з українських портів.

Виходячи з вищезазначеного, необхідно відмітити, що на сьогоднішній день стан правового регулювання правовідносин в морських портах з огляду Закону України «Про морські порти України» та підзаконних актів перебуває на досить високому рівні.

Але нічого не стоїть на місці і 29 листопада у Вільнюсі очікується саміт «Східне партнерство» основною метою якого є підписання Угоди про асоціацію України — ЄС.

Угода про асоціацію покликана забезпечити якісно новий, поглиблений формат відносин між Україною та ЄС. Вона стане унікальним двостороннім документом, який виходитиме далеко за рамки подібних угод, укладених ЄС свого часу з країнами Центральної та Східної Європи. Угода не лише закладе якісно нову правову основу для подальших взаємин між Україною та ЄС, але й слугуватиме стратегічним орієнтиром для проведення системних соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС.

З укладенням Угоди відносини між Україною та ЄС будуть переведені на новий рівень — від партнерства і співробітництва до політичної асоціації та економічної інтеграції. Важливим елементом Угоди є положення про створення поглибленої та всеохоплюючої зони вільної торгівлі.

Відповідно до підрозділу 7 Угоди про асоціацію України та ЄС а саме «Транспортні послуги» визначено принципи лібералізації транспортних послуг та інших положень які конкретизуються в статті 135 — «Міжнародний морський транспорт», відповідно до якої:

Кожна Сторона надаватиме суднам під прапором іншої Сторони або таким, що знаходяться в управлінні постачальника послуг іншої Сторони, режим не менш сприятливий, ніж той, що застосовується до своїх власних суден, або суден будь-якої третьої країни, який буде більш сприятливим, це стосується, зокрема, доступу до портів, використання інфраструктури та портових послуг, застосування морських допоміжних послуг, а також пов'язаних ставок та зборів, митних послуг, розподілу місць для стоянки та потужностей для завантаження та розвантаження.

Сторони будуть ефективно застосовувати принципи необмеженого доступу до міжнародних морських ринків та торгівлі на комерційній та недискримінаційній основі. При застосуванні даних положень Сторони з дати набрання чинності Угоди про асоціацію повинні:

По-перше: не включати положення про розподіл вантажів у майбутні угоди з третіми країнами щодо послуг з морських перевезень, зокрема сухий вантаж та вантаж у рідкому стані та лайнерні перевезення, та призупинити дію положень про розподіл вантажів у разі, якщо вони існують у попередніх угодах.

По-друге скасувати або утримуватись від впровадження будь-яких адміністративних, технічних та інших заходів, які можуть мати непрямий обмежувальний чи дискримінаційний вплив на громадян або компанії іншої Сторони з постачання послуг з морських міжнародних перевезень.

Отже, виходячи з вищезазначеного, в світлі майбутніх подій, а саме після підписання Угоди про асоціацію України та ЄС, правове регулювання господарської діяльності в цілому, та безпосередньо в портах між державами, які входять до зони вільної торгівлі, зазнає істотних змін пов'язаних з лібералізацією митного режиму та інших заходів спрямованих на забезпечення найсприятливіших умов міжнародної господарської діяльності.