

15. Шемонаєв В.Ю. Загальна аварія (цивільні аспекти): Дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2003.
16. Ажимов Р.И. О юридической природе общей аварии // Правоведение. – 1972. – № 1.
17. Харитонов Е.О. К вопросу о юридической природе общей аварии // Проблемы правоведения: Межвед. науч. сб. – 1976. – Вып. 34. – С. 77-78.
18. Волков О.А. Ознаки крайньої необхідності за цивільним законодавством України // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. — 2006. – Вып. 28.
19. СЗ РФ. – 1999. – № 18. – Ст. 2207.
20. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – Спарк, 2000.
21. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР / Кол. авт. – М.: Транспорт, 1973. – С. 273.

УДК 349.6:504.42(262.5)(26.04):347.513

*Т.Р. Короткий*

### **ЕКОЛОГО-ПРАВОВІ НАСЛІДКИ РОЗЛИВУ НАФТИ В КЕРЧЕНСЬКІЙ ПРОТОЦІ: ПИТАННЯ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА**

Перевезення нафтопродуктів і небезпечних вантажів завжди містять у собі певний ризик аварій з катастрофічними для навколишнього середовища наслідками. При перевезенні нафти і нафтопродуктів морським транспортом випадки аварійних розливів призводять до тривалого й істотного забруднення морського середовища, матеріальним проявом якого є велика шкода, що обчислюється в сотнях мільйонів доларів. Чорне море є тим транспортним коридором, через який здійснюється перевезення переважно російської нафти. Тривалий час аварійні розливи в Чорному морі носили переважно локальний характер. Ситуація, яка склалася щодо визначення правового режиму і делімітації Азовського моря і Керченської протоки, негативно вплила на рівень безпеки судноплавства в цих просторах і в кінцевому підсумку не могла не призвести до катастрофи.

11 листопада 2007 р. у результаті штормового вітру і хвилювання моря в Керченській протоці й акваторії Чорного моря зазнали аварії 12 суден, з них вісім російських. Затонули чотири судна, зокрема три російських суховантажі – «Вольногорськ», «Нахичевань», «Ковель», були зірвані з якорів і сіли на мілину шість суден, зазнали пошкоджень два російських танкери «Волгонафта-123» і «Волгонафта-139». На борту танкера «Волгонафта-139» знаходились 4077 тонн мазуту, близько 1200 тонн нафтопродуктів вилилось у море.

Не удаючись у причини цих аварій [1], зупинимось на проблемі цивільної відповідальності за шкоду, завдану в результаті забруднення нафтою із суден. Міжнародна система компенсації шкоди, завданої забрудненням із суден, базується на двох основних Конвенціях, прийнятих під егідою ІМО, – Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. із Протоколами 1976, 1984 і 1992 рр. (Конвенція про відповідальність 1992 р.) і Міжнародній конвенції про створення міжнародного фонду для

компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р. із Протоколами 1976 і 1992 рр. (Конвенція про Фонд 1992 р.). Україна приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 р. у 2002 р. [2] Російська Федерація приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 р. у 2000 р. [3] Тому відносини з відшкодування шкоди від забруднення нафтою в Керченській протоці слід розглядати на основі зазначеної Конвенції про відповідальність 1992 р. Україна, на відміну від Російської Федерації, не бере участі в Конвенції про Фонд 1992 р.

Для відшкодування шкоди від забруднення нафтою, що виникло внаслідок аварії із суднами, які фактично перевозять нафту наливом як вантаж, Конвенція про відповідальність 1992 р. і Конвенція про Фонд 1992 р. передбачають специфічний правовий механізм. З огляду на особливий характер правил, що застосовуються при забрудненні із суден, Конвенція про відповідальність 1992 р. і Конвенція про Фонд 1992 р. містять спеціальні визначення (судно, власник, шкода від забруднення, запобіжні заходи, інцидент), що застосовуються тільки з метою цих Конвенцій. Географічна сфера застосування Конвенції про Фонд 1992 р. точно відповідає Конвенції про відповідальність 1992 р.

Конвенція про відповідальність 1992 р. застосовується до забруднення, спричиненого на території держави-учасниці Конвенції, включаючи її територіальне море і виключну економічну зону (ст. II Конвенції про відповідальність 1992 р.). Забруднення трапилося в Керченській протоці, яка є внутрішніми морськими водами України і Російської Федерації, і призвело до значного забруднення прибережної смуги, внутрішніх морських вод України і Російської Федерації в Азовському і Чорному морі, територіального моря і виключної економічної зони України і Російської Федерації в Чорному морі, тобто положення Конвенції про відповідальність 1992 р. застосовні до вказаних відносин. Тобто збитки від забруднення виникли в юридичних і фізичних осіб як України, так і Російської Федерації, і шкода завдана навколишньому природному середовищу на території і України, і Російської Федерації.

Відповідно до п. 1 ст. I Конвенції 1992 р., під судном слід розуміти будь-яке морське судно і морський плавучий засіб будь-якого типу, побудований чи пристосований для перевезення нафти наливом як вантаж, за умови, що судно, здатне перевозити нафту й інші вантажі, розглядається як судно тільки тоді, коли воно фактично перевозить нафту наливом як вантаж, а також протягом будь-якого рейса, що впливає за таким перевезенням, якщо не доведено, що на борту не було залишків від такого перевезення нафти наливом. Таким чином, для застосування правил Конвенції 1992 р. необхідно, щоб це судно фактично перевозило нафту наливом (незалежно від того, чи є воно спеціально сконструйованим для цієї мети) як вантаж, причому не має значення кількість перевезеної нафти (це має значення для обов'язкового страхування, про що буде сказано нижче).

Під «нафтою» в Конвенції 1992 р. слід розуміти будь-яку стійку вуглеводневу мінеральну нафту, зокрема сиру нафту, мазут, важке дизельне паливо і мастило, незалежно від того, перевозяться вони на борту судна чи як вантаж у паливних танках такого судна. З цього випливає, що легкі сорти нафти, а також легке дизельне паливо, бензин тощо до поняття «нафта» не належать.

«Волгонафта-139» є судном, що спеціально призначено для перевезення нафти наливом як вантажу, і фактично перевозило мазут, що підпадає під поняття «нафта» в сенсі Конвенції про відповідальність 1992 р. Решта суден (суховантажі), що затонули, не підпадають під дію Конвенції про відповідальність 1992 р., оскільки вони не призначені для перевезення нафти наливом як вантажу і порядок відшкодування шкоди від забруднення з цих суден бункером і небезпечними речовинами регулюється іншими міжнародними конвенціями й актами внутрішнього законодавства. Що стосується «Волгонафти-123», то в нас відсутня інформація про забруднення нафтою з цього танкера.

Об'єктом відшкодування, відповідно до Конвенції про відповідальність 1992 р., визнається шкода від забруднення нафтою, тобто «а) шкода чи збиток, заподіяні поза судном забрудненням, що сталося внаслідок витoku чи зливу нафти із судна, де б такий витік або злив ні сталися, за умови, що відшкодування за завдання шкоди навколишньому середовищу, крім упущеної вигоди внаслідок такого завдання шкоди, обмежується витратами на вжиття розумних заходів для відновлення, що були фактично розпочаті чи повинні бути розпочаті; б) витрати по запобіжних заходах і подальші шкоду чи збиток, заподіяні запобіжними заходами» (п. 6 ст. I Конвенції про відповідальність 1992 р.).

Під «запобіжними заходами» слід розуміти будь-які розумні заходи, що їх розпочала будь-яка особа після того, як стався інцидент, чи для запобігання зменшенню шкоди від забруднення. Запобіжні заходи може розпочати будь-яка особа, не обов'язково уповноважена на це будь-якою місцевою чи іншою владою. Головне, щоб ці заходи були розпочаті після настання події, що несе погрозу забруднення, і, зрозуміло, вони повинні бути розумними.

У зв'язку з труднощами, що зазнаються при тлумаченні понять «шкода від забруднення», «запобіжні заходи», і особливо при стягненні економічної шкоди, ММК на 35-й конференції (Сідней) у 1994 р. схвалив Керівництво ММК із шкоду від забруднення нафтою. Міжнародний Фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою в 1995 р. також схвалив критерії допустимості вимог, пропонованих для компенсації шкоди від забруднення. Основні з них зводяться до такого: витрати повинні бути фактично зазначені; витрати повинні належати до заходів, що вважаються розумними і виправданими; витрати чи шкода повинні бути заподіяні забрудненням; повинний існувати причинний зв'язок між витратами чи шкодою і забрудненням; компенсується економічна шкода, що піддається оцінці (підрахунку).

Таким чином, шкода, обумовлена не забрудненням, а іншими шкідливими властивостями нафти, під дію Конвенції 1992 р. не підпадає. Крім того, під шкодою в Конвенції 1992 р. мається на увазі не взагалі будь-яка шкода, а лише шкода, заподіяна майну. Тому шкода, заподіяна особистості, не включається в поняття шкоди за Конвенцією 1992 р.

Економічна шкода підрозділяється на «дальшу шкоду», тобто фінансові втрати в результаті фізичної втрати чи пошкодження майна в результаті забруднення нафтою, і «чисту економічну шкоду», тобто фінансові втрати інші, ніж ті, котрі позивач зазнав у результаті фізичної шкоди майну. Як приклад дальшої

економічної шкоди наводяться втрати рибалок, яких вони зазнали в результаті того, що лов риби був неможливий у зв'язку із забрудненням сіток нафтою, а чиста економічна шкода настає в тому разі, коли рибалки, чії сітки і судна не постраждали від забруднення, проте не можуть здійснювати лов, оскільки їхній звичайний район промислу забруднений нафтою [4, с. 375].

Як правило, дальша економічна шкода підлягає відшкодуванню, у той час як для відшкодування чистої економічної шкоди недостатньо лише наявності інциденту. Готель чи ресторан повинні бути закриті не тому, що стався інцидент із судном, а тому, що пляж був забруднений нафтою і туристи через це не приїхали. Для відшкодування чистої економічної шкоди необхідна розумна «близькість» між забрудненням і втратами, обумовлена, зокрема, з урахуванням таких обставин: географічна близькість між місцем діяльності й забрудненням; ступінь економічної залежності від пошкоджених забрудненням природних ресурсів; ступінь нерозривного зв'язку бізнесу з районом, пошкодженим забрудненням, тощо. Наприклад, буде відшкодований збиток особам, що продають товари і роблять послуги безпосередньо туристам, доходи яких упали в результаті їх відсутності. У той самий час буде відмовлено у відшкодуванні шкоди тим, хто постачає ці товари фірмам, а не туристам безпосередньо.

Може компенсуватися і вартість розумних заходів, розпочатих для запобігання чи зниження розміру чистої економічної шкоди. При визначенні розумності цих заходів береться до уваги: наскільки розумні були самі витрати; наскільки пропорційні ці витрати в порівнянні з можливими втратами; наскільки ймовірним був позитивний результат розпочатих заходів; наскільки рекламна кампанія була спрямована на запобігання витратам (наприклад, чи не була ця кампанія звичайною діяльністю).

Витрати на запобіжні заходи (включаючи очищення від нафти моря, узбережжя і т.д.), як правило, підлягають відшкодуванню, оскільки вони самі по собі та їх вартість є розумними за конкретних обставин. Звичайно вважається, що заходи і використане устаткування повинні визнаватися необхідними, виходячи з тих обставин, що існували на момент ухвалення рішення, і не можна відмовити в компенсації лише на тій підставі, що згодом вони виявилися неефективними чи не було потрібним устаткування. Однак, якщо по об'єктивних технічних критеріях було видно, що кроки, що починаються, не є виправданими, у компенсації може бути відмовлено. Наприклад, якщо уряд або урядовий орган вирішує розпочати будь-які заходи, це саме по собі ще не означає, що ці заходи є розумними.

Як уже відзначалося, рятувальна операція також може розглядатися як запобіжний захід, але тільки в тому разі, якщо її основною метою є запобігання шкоді від забруднення. Якщо вона починається з метою як рятування майна, запобігання забрудненню, неможливо з визначеністю встановити основну мету операції, витрати розподіляються між запобіганням забрудненню і діями з іншими цілями.

Компенсація за шкоду навколишньому середовищу, крім упущеної вигоди в результаті заподіяння такої шкоди, обмежується витратами на розумні

відбудовні заходи. Вона не провадиться, якщо її визначення здійснене на базі абстрактного підрахунку шкоди відповідно до теоретичних методів (різного роду методиками тощо). Вартість відбудовних заходів може бути відшкодована при дотриманні певних умов. Зокрема, витрати повинні бути розумними; вони не повинні бути непропорційними стосовно досягнутого результату чи результату, якого слід розумно очікувати. Потрібно також враховувати обмежені можливості людини вживати заходів з управління природними процесами. Головне, що компенсація провадиться щодо заходів, що вже розпочаті чи будуть розпочаті (як правило, далі за підрахунком шкоди по методиках ніяких конкретних заходів не починається і не планується починати) [4, с. 376-377].

Отже, шкода, що підлягає компенсації, обмежується: причинами виникнення – забруднення нафтою; об'єктом шкідливого впливу – тільки майнова, але не особиста шкода; характером – позитивна шкода; сумою – до межі відповідальності [5, с. 22].

Підставою для компенсації шкоди є інцидент, викладений у такий спосіб: «Інцидент означає будь-яку подію чи ряд подій, що мають те саме походження, що заподіює шкоду від забруднення чи створює серйозну і безпосередню погрозу заподіяння такої шкоди».

Відповідно до Конвенції про відповідальність 1992 р., відповідальність покладається на власника судна (п. 1 ст. III Конвенції про відповідальність 1992 р.), причому під останнім слід розуміти особу чи осіб, зареєстрованих як власники судна, а в разі відсутності реєстрації – особу чи осіб, власністю яких є судно. У разі, коли судно належить державі і його експлуатує компанія, що зареєстрована в цій державі як оператор судна, «власник судна» означає таку компанію (п. 1 ст. I Конвенції про відповідальність 1992 р.).

Таким чином, відповідальність несе не судновласник і не його працівники, а власник судна, тобто особа, зареєстрована як власник відповідно до національного законодавства. У цьому виявляється принцип так названої «спрямованої» відповідальності, тобто відповідальності тільки однієї конкретно зазначеної особи.

Відповідальність власника судна за Конвенцією про відповідальність 1992 р. виникає незалежно від його провини, але в той самий час не носить абсолютного характеру. Власник судна з моменту чи інциденту, якщо інцидент складається з ряду подій, з моменту першої події, несе відповідальність за будь-яку шкоду від забруднення, завдану судном у результаті інциденту (ст. III Конвенції про відповідальність 1992 р.).

При цьому звільнення від відповідальності передбачено у випадках, якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення: стала результатом воєнних дій, громадянської війни, повстання чи стихійного лиха, виключного за своїм характером, неминучого і нездоланного; була викликана дією чи бездіяльністю третіх осіб з наміром завдати шкоди, або недбалістю, або іншою неправомірною дією уряду чи іншого органу влади, що відповідає за утримання в порядку вогнів і інших навігаційних засобів, при виконанні цієї функції; сталася цілком або частково в результаті поведінки потерпілої особи, що діяла чи не діяла з наміром завдати шкоди, або грубої недбалості цієї особи, він може бути цілком

чи частково звільнений від відповідальності перед такою особою (пп. 2 і 3 ст. III Конвенції про відповідальність 1992 р.). Таким чином, Конвенція про відповідальність 1992 р. установила об'єктивну (чи сувору) відповідальність власника судна за шкоду, завдану забрудненням, тобто власник несе відповідальність, якщо не доведе, що шкода завдана в результаті обставин, що вичерпує перелік, який наведений у пп. 2 і 3 ст. III Конвенції про відповідальність 1992 р.

З урахуванням обставин аварії слід мати на увазі, що відповідач намагатиметься довести, що шкода від забруднення стала результатом стихійного лиха, виключного за своїм характером, неминучого і нездоланного. Вважати семибальний шторм такою обставиною можна в разі, якщо би капітани суден не були повідомлені заздалегідь про такий шторм і не мали можливості вжити заходів, спрямованих на забезпечення безпеки судна (сховатися в порту-сховищі, вийти у відкрите море). Однак з обставин події випливає, що, по-перше, саме капітани суден діяли недбало і не вжили всіх заходів, що забезпечують безпеку судна, зайшовши в протоку всупереч забороні капітана порту; по-друге, судна не відповідали технічним вимогам. Таким чином, на нашу думку, застосування положень Конвенції про відповідальність 1992 р. про виключення відповідальності за обставинами, передбаченими в пп. 2 і 3 ст. III Конвенції про відповідальність 1992 р., неправомірно.

З іншого боку, зазначені обставини події дають можливість довести, що шкода від забруднення стала результатом власних дій або бездіяльності власника судна, здійсненого із самовпевненості та з розумінням вірогідності виникнення такої шкоди (наказ власника на вихід у море, незважаючи на складні погодні умови, технічний стан судна). У цьому випадку власник судна не буде мати права скористатися обмеженням відповідальності (ст. V Конвенції про відповідальність 1992 р.).

Відповідальність власника судна є обмеженою. Сума обмеження відповідальності встановлена в одиницях спеціальних прав запозичення (СПЗ) і обчислюється в такий спосіб: 3 мільйони розрахункових одиниць – для судна місткістю не більш 5000 одиниць; для суден місткістю понад 5000 одиниць – до суми, зазначеної вище, додається 420 розрахункових одиниць за кожен одиницю місткості, за умови, що загальна сума не повинна перевищувати 59,7 мільйона розрахункових одиниць.

Варто мати на увазі, що Юридичний комітет ІМО резолюцією Leg. 1/82 від 18 жовтня 2000 р. схвалив виправлення до Конвенції 1992 р., згідно з яким суми, зазначені вище, повинні бути замінені в такий спосіб: «3 мільйони розрахункових одиниць» – на «4510 розрахункових одиниць»; «420 розрахункових одиниць» – на «631 розрахункову одиницю»; «59,7 мільйона розрахункових одиниць» – на «877 000 000 розрахункових одиниць».

Слід зазначити, що в разі, якщо неможливо одержати повного і достатнього відшкодування шкоди на підставі Конвенції про відповідальність 1992 р. унаслідок того, що: а) ця Конвенція не передбачає ніякої відповідальності за шкоду; б) власник судна неспроможний у фінансовому відношенні й не може виконати цілком своїх зобов'язань, а фінансове забезпечення не покриває такої шкоди

чи покриває недостатньо; в) шкода перевищує межу відповідальності власника судна, компенсація виплачується Міжнародним фондом для компенсації шкоди від забруднення нафтою відповідно до Конвенції про Фонд 1992 р.

Загальна сума компенсації, що виплачує Фонд, не повинна перевищувати 203 мільйони СПЗ (приблизно 270 млн. дол. США), включаючи суму, що виплачує власник судна відповідно до Конвенції 1992 р. Однак Україна, на відміну від Російської Федерації, не приєдналася до Конвенції про Фонд 1992 р. і не має права на компенсацію з Фонду. Проблему неучасті України в Конвенції про Фонд 1992 р. ми порушували неодноразово, що не знайшло позитивного відзиву [6; 7; 8]. Таким чином, можна припустити, що відшкодування шкоди від забруднення для України і вітчизняних юридичних і фізичних осіб у найкращому складе суму в межах обмеження відповідальності відповідно до п. 1 ст. V Конвенції про відповідальність 1992 р., але лише в тому разі, якщо відповідальність власника судна була належним чином застрахована. Інакше реалії пострадянського морського бізнесу не дозволяють розраховувати на адекватну компенсацію.

Конвенція про відповідальність 1992 р. передбачає створення власником судна фонду обмеження відповідальності на загальну суму, рівну межі його відповідальності, з метою обмеження своєї відповідальності за шкоду від забруднення. Фонд створюється в суді чи будь-якому іншому компетентному органі будь-якої однієї з держав, що беруть участь у Конвенції про відповідальність 1992 р., у якій на підставі ст. IX Конвенції поданий позов, чи, якщо позов не поданий, у будь-якому суді чи іншому компетентному органі будь-якої однієї з держав, у якій може бути поданий позов. Після створення фонду суд держави, в якій він створений, має виключну компетенцію вирішувати всі питання розмірного розподілу фонду (фонд розподіляється між позивачами пропорційно сумах їхніх обґрунтованих вимог).

Позови про відшкодування збитків можуть бути вчинені тільки в судах держав-учасниць Конвенції про відповідальність 1992 р., території або територіям яких (включаючи територіальне море і виключну економічну зону) завдана шкода від забруднення або якщо були вжиті запобіжні заходи, щоб відвернути або зменшити шкоду від забруднення цих територій (п. 1 ст. IX Конвенції про відповідальність 1992 р.).

На засіданні Державної комісії з питань техногенно-екологічної безпеки і надзвичайних ситуацій під головуванням першого віце-прем'єр-міністра А. Турчинова було прийнято рішення доручити профільному міністерству підготувати звернення до Російської Федерації про стягування з російських судовласників збитків, заподіяних Україні в розмірі 1 млрд. 427 тис. 940 доларів, а також відшкодування шкоди, завданої земельним ресурсам Кримського півострова, на суму 17,5 млн. доларів. Яка частка в цій сумі збитків, заподіяних забрудненням мазутом з «Волгонафти-139», складно сказати, але ймовірно вона має бути значною. А в реальності, при благополучному для України рішенні, максимальна сума компенсації від власників «Волгонафти-139» складе декілька десятків млн. доларів. А якщо б Україна взяла участь у Конвенції про Фонд 1992 р., компенсація мала бути значно вище, хоч, звичайно, і не покрила би повністю збитки від такого забруднення.

### Література

1. Стрельцова Є.Д. Правові проблеми безпеки мореплавства в сучасних умовах // Юрид. вісник України. – 2007. – № 46. – С. 1, 5-7.
2. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою: Закон України від 04.07.2002 р. // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
3. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года: Федеральный закон РФ от 02.01.2000 г. № 27-ФЗ // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
4. Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002. – 478 с.
5. Мусин В.А. Гражданско-правовая ответственность за убытки от загрязнения нефтью в современном международном морском праве // Тр. ЦНИИМФ. – 1981. – Вып. 263. – С. 17-22.
6. Короткий Т.Р. Некоторые вопросы имплементации международных договоров о гражданской ответственности за загрязнение морской среды в Украине // Актуальні проблеми політики: Зб. наук. пр. / Гол. ред. С.В. Ківалов; Відп. за вип. Л.І. Кормич. – О.: Фенікс, 2005. – Вип. 27. – С. 220-226;
7. Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – О.: Фенікс, 2006. – 20 с.;
8. Короткий Т.Р. Імплементация міжнародно-правових норм про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення із суден у законодавство України // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – О.: Юрид. літ., 2007. – Вип. 34. – С. 53-59.

УДК 351.813.12(477)

*В.С. Петренко*

### НАСЛІДКИ ПРИЙНЯТТЯ ЗАКОНУ «ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ УКРАЇНИ»

Географічне положення України сприяє розвитку її транспортного комплексу. Особливої уваги заслуговують морські порти, адже саме через них проходять близько 90% транзитних вантажів, що перевозяться через митну територію України. Вони відіграють стратегічну роль у забезпеченні торговельно-економічних зв'язків нашої держави.

На жаль, недосконале законодавство, що склалося в цій сфері, сповільнює розвиток діяльності портів. На сьогоднішній день не існує єдиного нормативно-правового акта, який би комплексно регулював відносини у сфері діяльності портів.

10 січня 2007 р. у першому читанні був прийнятий проект закону «Про морські порти України», що його внесли народні депутати України Ю.Б. Крук, М.П. Круглов і С.О. Чукмасов. Законопроектом пропонується визначити правові, організаційні, економічні та соціальні принципи створення, розвитку і діяльності морських портів [4].

Чи є доцільним цей закон? Чи вирішить він існуючі проблеми в даній сфері? Чи не призведе до колізій в національному законодавстві? Для того щоб відповісти на ці запитання, необхідно проаналізувати чинне українське законодавство, а також міжнародно-правові акти, що регулюють дану сферу.