СУМСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА

РЕФОРМУВАННЯ ПРАВОВОЇ СИСТЕМИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ

МАТЕРІАЛИ
IV Міжнародної науково-практичної конференції
(Суми, 21–22 травня 2020 року)

У двох частинах

Частина 1

Суми
Сумський державний університет
2020

Meter (2000) URL: https://bit.ly/2vSWZuI.
4. Конституція Республіки Польща. URL: https://bit.ly/1oNySyY].
5. Squeeze-out и sell-out – прогрессивные механизмы закона без практической реализации. URL: http://uz.ligazakon.ua/magazine_article/EA010801.
6. Про затвердження Положення про розкриття інформації емітентами цінних паперів: Рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 3 грудня 2013 р № 2826. URL: https://www.nssmc.gov.ua/documents/rshennya-pro-zatverdzhennya-polozhennya-pro-rozkrittya-nformats-emtentami-tsnnih-paperv-2/.
7. Про затвердження Положення про порядок забезпечення існування іменних цінних паперів у бездокументарній формі: Рішення Національної комісії з цінних паперів та фондового ринку від 22 січня 2014 р № 47. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0241-14.

САМОРЕГУЛІВНІ ОРГАНІЗАЦІЇ ЛОЦМАНІВ: ПЕРСПЕКТИВИ ЗАПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ

Стріжкова А. В.
к. ю. н., старший науковий співробітник
НДІ правового забезпечення інноваційного розвитку
Національної академії правових наук України

В Україні з 2013 року утворилася сумнівна природна монополія у вигляді забезпечення лоцманського проведення суден у морські порти. Сталося це внаслідок утворення колізії правового регулювання сфери лоцманських послуг законами України після внесення змін Верховною Радою України 2012 року та підзаконними актами профільного Міністерства інфраструктури України та Кабінету Міністрів України 2013 року. Так, відповідно до ст. 19 Закону України «Про морські порти України» забезпечення лоцманського проведення суден не внесено до списку послуг, що надаються тільки державними підприємствами. Також після набуття чинності редакції Кодексу торговельного мореплавства України з 13 червня 2013 року (затверджена Законом від 17 травня 2012 року № 4709-VI) лоцманські послуги були вилучені з виняткової компетенції державних підприємств. Це заклало глобальні перспективи допуску на ринок лоцманських послуг приватних компаній.

Проте, цікаво відмітити, що *після прийняття* та незадовго до набрання чинності вказаної вже схваленої Верховною Радою України редакції Кодексу торговельного мореплавства України були прийняті підзаконні акти, які наразі суперечать цим нормам законів та фактично створюють перепони в доступу до ринку послуг лоцманського

проведення, чим фактично і створена начебто природна монополія – наказ Мінінфраструктури України № 292 від 8 травня 2013 року «Про затвердження Положення про морських лоцманів» та Постанова Кабінету Міністрів України № 405 від 3 червня 2013 р. «Про затвердження переліку спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню». Останньою Постановою КМУ № 405 забезпечення лоцманського проведення суден віднесено до цього переліку без будь-якого обґрунтування. А вимоги до лоцманських підприємств, закріплені наказом Мінінфраструктури № 292, не дозволяють ніяким іншим підприємствам, крім уже визнаного державного монополіста філії державногопідприємства «Адміністрація морських портів України» «Дельта-Лоцман», видавати спеціалістам посвідчення морського лоцмана. А з дня звільнення лоцмана з держпідприємства його посвідчення ліквідується, чим порушуються права і працівників, і правила економічної конкуренції.

Звичайно, після набуття чинності правових норм законів норми права, закріплені в підзаконних актах, повинні бути приведені у чітку відповідність до норм законів України. Проте, цього не було зроблено досі. Навпаки, при тому, що ринок лоцманських послуг не підпадає прямо під критерії природної монополії, ні Міністерство інфраструктури України, ні Кабінет Міністрів України не надав публічних аргументованих пояснень або техніко-економічного обґрунтування прийнятих рішень, чи справді за такого стану задоволення попиту на цьому ринку є більш ефективним за умови відсутності конкуренції, а таке обґрунтування конче необхідне, щоб чітко встановити основний критерій природної монополії – стан товарного ринку. Завдяки цьому сам Антимонопольний комітет України у п. 115 Звіту АМКУ від 19.10.2017 р. вказав очевидне: «можна констатувати **спірність включення** ринку, на якому надаються послуги із забезпечення лоцманського проведення, до ринку, що перебуває у стані природної монополії» [1, с. 23].

Лише з часом сам державний монополіст – ДП «Адміністрація морських портів України», а потім і Міністерство інфраструктури України стали посилатися на міжнародні зобов'язання України забезпечувати безпеку «людського здоров'я і життя, екологічної і економічної безпеки, безпеки мореплавства» у листі Мінінфраструктури від 15 березня 2017 р. № 8-01/2388.

Дійсно, існування державної лоцманської служби або підприємства, до якої(-го) можуть звернутися будь-які кораблі, незалежно від прапора держави, під яким вони ходять, уже забезпечує виконання міжнародних зобов'язань держави у цій сфері. Проте, це не означає, що тільки існування державної монополії є належним виконанням

міжнародних зобов'язань. Зокрема, цю позицію підтверджує міжнародна практика правового регулювання ринку забезпечення лоцманського проведення. Так, справді, серед країн ЄС є ряд держав, де ці послуги надаються лише державними компаніями – наприклад, Естонія, Литва, Фінляндія, Швеція, Греція, Кіпр, Італія (в основному це невеликі або відчутно менші України держави Прибалтики або Середземномор'я), є низка держав, де паралельно працюють і державні, і приватні компанії – Данія (має також і муніципальні підприємства), Бельгія, та такі держави Європи, як Сполучене Королівство Великої Британії та Північної Ірландії, Російська Федерація, а є держави і з ЄС, і з інших частин світу, в яких навіть лише приватні компанії надають лоцманські послуги – Іспанія, Болгарія, Румунія, Хорватія, Словенія, Австралія і ці держави теж виконують свої міжнародні зобов'язання з гарантування безпеки мореплавства.

Найбільш цікава та, з нашої точки зору, обґрунтована практика на цьому ринку лоцманських послуг найбільш успішних держав – США, Німеччини, Нідерландів, схожа практика поширена на Мальті. У цій групі країн діють організації/товариства/асоціації лоцманів, які регулюються державою, та мають реальні повноваження впливу на ринок. Члени цих організацій – виключно професійні самозайняті лоцмани (англ. «self-employedpilots»). Оскільки основну цінність послуги лоцманського проведення суден складають знання і досвід лоцманів, то **найбільш логічно передбачити і в Україні професійні саморегулівні організації (асоціації)**, регульовані та контрольовані державою із закріпленням правовим регулюванням їхнього правового статусу, функцій, вимог до них. Адже до самих лоцманів ставляться надзвичайно високі вимоги і покладається значна відповідальність, тому ніхто, краще самих таких висококваліфікованих спеціалістів, як лоцмани, не здатен встановити справді професійні стандарти, правила своєї діяльності та професійної етики, навчати, тренувати і атестувати колег, а також слідкувати за дотриманням ними вимог безпеки та оцінювати професійність поведінки лоцманів. *Лоцмани найбільш зацікавлені діяти дуже професійно, дотримуючись усіх правил безпеки*, а не просто орієнтуватися на пошук комерційної вигоди, оскільки навіть одне неправильно прийняте рішення, яке призвело до аварії, може коштувати спеціалісту кар'єри, перекреслити його ділову репутацію, бо більше його не працевлаштує ні одне підприємство будь-якої форми власності. Логічно також було б змінити призначення посвідчення лоцмана як аналога професійної ліцензії на зразок свідоцтва про право на зайняття адвокатською діяльністю, яке повинно підтверджувати кваліфікацію і право лоцмана здійснювати лоцманське проведення із вільним вибором місця роботи – підприємства будь-якої форми власності.

Так, правове регулювання Нідерландів передбачає в Законі про пілотування

виконання послуг лоцманського проведення суден професійними лоцманами, які створили своє професійне об'єднання. Наприклад, в дуже популярному порту Роттердам послуги надає Голландська приватна служба лоцманів NederlandsLoodswezen, яка контролює, щоб її члени – кваліфіковані професійні лоцмани – були зареєстровані в реєстрі лоцманів та надавали послуги з безпечного проведення суден в порти і з портів. Ця професійна асоціація навчає, атестує майбутніх лоцманів та навіть більш відповідальні суспільно корисні функції виконує – «випускає декрети і консультує міністра інфраструктури і навколишнього середовища з питань, що належать до Закону про пілотування, для забезпечення безпечного і безперешкодного доступу до портів. Так, з 1988 р. Loodswezenстав незалежною приватною організацією. І як відзначає портова влада Нідерландів, рівень обслуговування підвищувався з кожним днем» [2, с. 80].

Тим не менше, яка б національна модель не існувала у певній країні, лоцманські підприємства з усього світу вважають необхідним і престижним об'єднуватися у міжнародні професійні саморегулівні організації. Зокрема, Європейська асоціація морських лоцманів EMPA (EuropeanMaritimePilotsAssociation) є прикладом міжнародної неурядової саморегулівної організації, яка приймає рекомендації, професійно оцінюючи особливості здійснення лоцманського проведення у різних умовах із застосуванням міжнародних звичаїв та законодавства торговельного мореплавства. Більше того, EMPA дозволяє своїм членам на вигідних умовах страхувати ризики від надання лоцманських послуг у розвинених страхових компаніях, що дуже актуально на випадок аварій. Також Європейська асоціація морських лоцманіврозробляє та оприлюднює міжнародні професійні стандарти надання послуг забезпечення лоцманського проведення суден – ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations) і проводить сертифікацію лоцманських компаній на відповідність стандартудля підвищення безпеки та якості надання лоцманських послуг.Саме така високоякісна стандартизація та контроль за її дотриманням і потрібні Україні як для виконання міжнародних зобов'язань безпеки, так і підвищення якості послуг лоцманського проведення.

Відповідно, вважаємо таку міжнародну практику самостійної діяльності професійних ліцензованих лоцманів, які об'єднуються за ознакою професії у відповідні неурядові саморегулівні організації, зразковою для України та пропонуємо привести підзаконні акти Кабінету Міністрів України та Міністерства інфраструктури України у відповідність до спеціальних Законів та Конституції України, а також імплементуватизакордонну практику лоцманської діяльності шляхом зміни правового статусу лоцманів, демонополізації ринку послуг лоцманського проведення та відповідних змін вимог до лоцманських підприємств.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Звіт Антимонопольного комітету України за результатами дослідження кваліфікаційної підготовки морських лоцманів та їх професійної діяльності на ринку послуг лоцманського проведення суден від 19 жовтня 2017 р. URL: https://amcu.gov.ua/news/zvit-za-rezultatami-doslidzhennya-na-rinku-poslug-locmanskogo-provedennya-suden.

2. Клюєва Є. М. До питання про демонополізацію лоцманських послуг в Україні: європейський досвід. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2017. Спецвипуск. Ч. 1. С. 80.

«ІННОВАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ» ТА «ВЕНЧУРНЕ ПІДПРИЄМНИЦТВО»: СПІВВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ ТА ЇХ СУТНІСТЬ

Жорнокуй Ю. М.
д. ю. н., професор, провідний науковий співробітник
НДІ правового забезпечення інноваційного розвитку
Національної академії правових наук України

Економічний розвиток виробничих процесів у різних країнах світу як правило зумовлюється стрімким розвитком інноваційних проектів, обумовлених розміщенням венчурного капіталу. Щодо України варто зазначити, що її економічна платформа є достатньо привабливим полем для світових інвесторів. Саме активна, іноді навіть агресивна інвестиційна політика, як держави, так і приватних інвесторів є однією з умов у побудові розвинутої інноваційної інфраструктури, її організаційно-правових форм та правового забезпечення на території конкретної країни.

Одним з векторів становлення інноваційної інфраструктури є активне функціонування малих та середніх інноваційних підприємств, що передбачає перехід економічного та інвестиційного розвитку на новий технологічний рівень. У світовій практиці така модель втілилася у форму венчурного підприємництва, що передбачає розробку та впровадження нових технологій у виробництво та сферу послуг. При цьому венчурна модель ведення підприємницької діяльності зумовлює не лише первинне формування капіталу, але й його подальше використання для розвитку тієї чи іншої форми економічної співпраці.

Вивчення та аналіз означеної проблематики передбачає з'ясування і використання певної термінології, що пов'язано з вживанням категорій «інноваційний» і «венчурний». Іноді поняття ототожнюють, іноді – вважають різноплановими. Вважаємо, що цікатегорії не є синонімічними, оскільки: 1) вони співвідносяться як загальнеі спеціальне, де інноваційна діяльність – перше, а венчурна – друге; 2) вони мають різну економічну