

Л.В. Валусєва, Б.В. Бабін

**ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА
МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ**

Навчальний посібник

Видання друге, доповнене та перероблене

Одеса
«Освіта України»
2014

ББК 67.4+39.4я73
УДК 347.763
В159

*Рекомендовано до друку
Міністерством освіти і науки України
(лист № 1/11-13343 від 20.08.2014 р.)*

Рецензенти:

Шемякін О.М. – д.ю.н., професор, завідувач кафедри морського права Одеської національної морської академії.

Баймуратов М.О. – д.ю.н., професор, завідувач кафедри конституційного, адміністративного та міжнародного права Маріупольського державного університету

Ярмакі Х.П. – д.ю.н., професор, професор кафедри адміністративного права та процесу Одеського державного університету внутрішніх справ МВС України;

Валуєва Л.В., Бабін Б.В. Юридична відповідальність на морському транспорті : навчальний посібник / Л.В. Валуєва, Б.В. Бабін – Одеса : 2014. – 184 с.

ISBN 978-617-7111-69-5

У навчальному посібнику викладені питання, що стосуються юридичної відповідальності на морському транспорті за невиконання, порушення чи неналежне виконання зобов'язань суб'єктами транспортних правовідносин, захисту прав та інтересів фізичних і юридичних осіб, які користуються послугами морського транспорту, займаються господарською, службовою чи іншою діяльністю у сфері торговельного мореплавства.

Навчальний посібник розраховано на студентів і курсантів юридичних факультетів, для ознайомлення курсантами судноводійських спеціальностей вищих навчальних закладів, а також для широкого кола читачів, яких цікавлять питання юридичної відповідальності за правопорушення, що скоюються на морському транспорті.

ISBN 978-617-7111-69-5

© Валуєва Л.В., Бабін Б.В., 2014

© «Освіта України», 2014

ЗМІСТ

Вступ	4
1. Зміст юридичної відповідальності на морському транспорті	6
2. Юрисдикція щодо правовідносин на морському транспорті	16
3. Морське судно у системі юридичної відповідальності	25
4. Морський порт у системі юридичної відповідальності	37
5. Дисциплінарна та матеріальна відповідальність на морському транспорті	48
6. Цивільно-правова відповідальність на морському транспорті	59
7. Суб'єкти цивільно-правової відповідальності на морському транспорті	76
8. Адміністративна юрисдикція на морському транспорті	86
9. Адміністративні правопорушення на морському транспорті	110
10. Кримінальна відповідальність на морському транспорті	123
11. Міжнародно-правова відповідальність на морському транспорті	142
Анотації тем курсу	163
Питання для перевірки знань	166
Список рекомендованої літератури	170

ВСТУП

Однією з найдавніших галузей застосування транспортних засобів є торговельне мореплавство, яке протягом усієї історії відігравало важливу роль у встановленні та розвитку міждержавних політичних і економічних зв'язків, а також розвитку економіки різних держав. Використання суден як транспортних засобів пов'язане з суворим дотриманням правил безпеки, оскільки шкода особі або майну завдається, в основному, при порушенні правил використання джерел підвищеної небезпеки (транспортних засобів) та шляхом порушення встановлених правил безпеки. Це дає підстави виділити транспортні правопорушення у відокремлену самостійну групу.

Однією з основних вимог законності є бездоганне дотримання нормативно-правових актів усіма суб'єктами права та послідовна боротьба з правопорушеннями, яка, між іншим, проявляється і в застосуванні заходів юридичної відповідальності (певних обмежень чи позбавлень матеріального і морального характеру). До функцій юридичної відповідальності на морському транспорті відносяться захист правопорядку, виховання у суб'єктів транспортних правовідносин поваги до закону, відновлення порушених прав та засудження державою неправомірної поведінки суб'єктів правопорушення і їх покарання.

Юридичну відповідальність на морському транспорті можна розглядати як комплекс теоретичних уявлень про засоби захисту інтересів особи і держави від неправомірної поведінки порушників законодавства, які діють на морському транспорті, і способи їх практичної реалізації.

Метою написання даного посібника є узагальнення та об'єднання теоретичних знань і нормативних положень щодо юридичної відповідальності, її видів, особливостей в одній із конкретних сфер життєдіяльності людини – на морському транспорті.

Оскільки мова йтиме окремо про кожний вид юридичної відповідальності, який застосовується в цій сфері, пропонується комплексний підхід до висвітлення загального поняття, ознак, цілей, функцій юридичної відповідальності на мор-

ському транспорті. Комплексний підхід передбачає розгляд особливостей усіх видів юридичної відповідальності (кримінальної, адміністративної, цивільної, дисциплінарної, матеріальної), яка може застосовуватися за те чи інше правопорушення на морському транспорті з урахуванням також норм міжнародної відповідальності.

Для кращого розуміння специфіки відповідальності на морському транспорті в представленому посібнику знайшли відбиток питання щодо:

- статусу суб'єктів-правопорушників;
- статусу державних органів влади, уповноважених на застосування державного примусу, в тому числі мір юридичної відповідальності;
- правового регулювання підстав відповідальності на морському транспорті при скоєнні правопорушень, порядку притягнення до неї та інші питання, безпосередньо пов'язані з застосуванням мір юридичної відповідальності на морському транспорті.

ЗМІСТ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Загальна характеристика поняття юридичної відповідальності та її ознак.
- Юридична відповідальність на морському транспорті (далі: ЮВ на МТ) як навчальна дисципліна: поняття, предмет, метод, джерела. Комплексний характер і особливості ЮВ на МТ.
- Поняття морського транспорту, його складові. Правове регулювання діяльності на морському транспорті.
- Поняття правопорушень на морському транспорті, їх особливості.
- Поняття суб'єктів юридичної відповідальності на морському транспорті, їх види.

Юридична відповідальність у вузькому розумінні являє собою застосування до особи, яка скоїла правопорушення, примусових заходів, передбачених санкцією порушеної норми у встановленому процесуальному порядку від імені держави і на підставі закону. Але юридичну відповідальність не можна ототожнювати тільки з державним примусом, як і державний примус не можна розглядати тільки як міру юридичної відповідальності. Державний примус може здійснюватися у різні способи, не пов'язані з юридичною відповідальністю (наприклад, затримання особи, митний огляд багажу, примусове лікування осіб, що вчинили небезпечні для суспільства дії в стані неосудності, та ін.).

У теорії права юридична відповідальність, яка характеризується засудженням протиправного діяння суб'єкта правопорушення і передбачає несприятливі наслідки для нього, називається ретроспективною і розглядається як примусовий захід. Поряд з цим твердженням існує й інше твердження щодо можливості визнавати юридичною відповідальністю і добровільне виконання правопорушником обов'язку, який виник у результаті застосування норми права (наприклад, добровільне відшкодування збитків, заподіяних деліктом потерпілому). Така відповідальність називається проспектив-

ною (позитивною) юридичною відповідальністю, і її можна визначити, як сумлінне виконання своїх обов'язків перед громадянським суспільством, державою, колективом людей та окремою особою. Правомірна поведінка тягне за собою не просто виникнення правовідносин, а певну дію засобів правового регулювання, спрямовану на гарантування, захист і охорону правової форми реалізації інтересів суб'єкта і суспільства. Така дія права і держави є одним із засобів їх реакції на правомірну поведінку (до інших слід віднести пряме заохочення з боку держави правомірних вчинків).

На практиці порядок притягнення до юридичної відповідальності визначається нормами процесуального права: породжувані ними процесуальні відносини служать формою правовідносин щодо притягнення до юридичної відповідальності.

Отже, юридична відповідальність – це передбачені законом вид і міра примусового понесення особою втрат деяких або комплексу благ особистого, організаційного і майнового характеру за вчинене правопорушення. Ознаками ретроспективної юридичної відповідальності є: негативна реакція держави на правопорушення, яке є фактичною підставою виникнення юридичної відповідальності; нормативна регламентація притягнення до відповідальності у певному процесуальному порядку; обов'язок правопорушника перетерпіти несприятливі наслідки за свою протиправну поведінку.

Притягнення до юридичної відповідальності супроводжується застосуванням державного примусу. Застосування державного примусу під час скоєння правопорушення регламентується законом, зокрема в санкціях правових норм, які визначають його вид і міру. Примус завжди звернений на правопорушника – особу, яка скоїла протиправне діяння, і тягне за собою негативні для неї наслідки, які виявляються у позбавленні її певних благ, що належали їй до факту правопорушення.

Принципи юридичної відповідальності втілюються у відповідальності винної особи за діяння, а не за виявлення наміру, в законності, невідворотності, доцільності і справедливості покладення юридичної відповідальності, в гуманності і своєчасності притягнення до юридичної відповідальності.

Метою юридичної відповідальності є вияв її соціальної необхідності та ефективності. Соціальне призначення юридичної відповідальності – це охорона суспільних відносин, що реалізується в її правоохоронній і виховній функціях. Правоохоронна функція юридичної відповідальності поділяється на правовідновлюючу і каральну, а виховна – на функції спеціальної і загальної превенції.

Взагалі розрізняють такі цілі юридичної відповідальності: загальну превенцію правопорушення; покарання правопорушника; вплив на свідомість правопорушника; моральну перебудову особи; формування в людини, яка порушила норми права, настанови на правомірну поведінку надалі; виховний вплив на інших людей з метою попередження правопорушень з їхнього боку.

Мета юридичної відповідальності визначається також її функціями. Функції юридичної відповідальності – це головні напрямки юридичного впливу як на правопорушника, так і на інших осіб з метою захисту правопорядку і правового виховання суб'єктів права, які скоїли чи можуть скоїти правопорушення.

Розрізняють такі види функцій юридичної відповідальності: превентивну (попереджувальну); виховну; репресивну (каральну); компенсаційну (поновлювальну); сигналізаційну (інформаційну).

Існування різних видів правопорушень передбачає поділ ретроспективної юридичної відповідальності на самостійні види. Існують різні підстави поділу юридичної відповідальності на види. Залежно від суб'єктів – органів, що притягують до юридичної відповідальності, її поділяють на таку, що накладається: а) виконавчими і розпорядчими органами влади; б) судовими та іншими юрисдикційними органами.

Залежно від складу суб'єктів-правопорушників вона буває індивідуальною і колективною.

Розрізняють також внутрішньодержавну і міжнародну юридичну відповідальність.

Найпоширенішою є класифікація юридичної відповідальності залежно від галузевої належності правової норми,

що порушена. На цій підставі розрізняють юридичну відповідальність: а) кримінальну; б) адміністративну; в) цивільну; г) трудову (дисциплінарну, матеріальну відповідальність робітників, службовців) та ін. Кримінальна відповідальність полягає у застосуванні заходів кримінального покарання до фізичних осіб, винних у вчиненні злочину. Під адміністративною відповідальністю розуміють покладення на порушників загальнообов'язкових правил, що діють в сфері державного управління та в інших сферах, накладення адміністративних стягнень, які тягнуть обтяжливі наслідки майнового чи морального характеру. Юридична відповідальність у трудовому праві виникає у зв'язку з виконанням трудової функції робітником. Вона поділяється на дисциплінарну і матеріальну. Цивільно-правова відповідальність – це відповідальність фізичної/юридичної особи за порушення договірних зобов'язань, за заподіяння позадоговірної майнової шкоди, а також за порушення особистих майнових і немайнових прав. Завданням цивільно-правової відповідальності є захист прав власника.

Норми, які регулюють правовідносини на морському транспорті належать до різних галузей публічного права – конституційного, адміністративного, кримінального, трудового, господарського, міжнародного, морського, митного та ін. Предметом регулювання цих норм, окрім звичайних правовідносин, є також і деліктні правовідносини, що виникають у зв'язку з діяльністю людини на морському транспорті при порушенні нею норм права.

У разі порушення будь-ким вимоги поводитися певним чином, замість регулятивних правовідносин виникають охоронні правовідносини (тобто регулятивні правовідносини трансформуються в охоронні), підставою для цього є припис норми права та вчинення делікту (правопорушення). Отже, далі вже йтиметься не про реалізацію правил регулятивних норм, якими були визначені вимоги до поведінки зобов'язаного суб'єкту, а про реалізацію положень охоронних правових норм, які передбачають встановлення нових прав та обов'язків внаслідок скоєння делікту, відображаючи, таким чином, трансформацію регулятивних правовідносин у правоохоронні.

Систему понять, що стосуються юридичної відповідальності і її видових відмінностей в різних галузях права, об'єднаних в єдиний комплекс знань про особливості юридичної відповідальності в одній з конкретних сфер життєдіяльності людини – на морському транспорті, можна розглядати як навчальну дисципліну «Юридична відповідальність на морському транспорті», яка викладається спецкурсом на правовому факультеті вищого морського навчального закладу. Предметом розгляду цієї дисципліни є такі питання: поняття та структура системи морського транспорту, правовідносини на транспорті, правосуб'єктність суб'єктів транспортних правовідносин, правопорушення та їх види, юридична відповідальність за правопорушення на морському транспорті, особливості притягнення до неї та ін.

Серед методів правового регулювання питань юридичної відповідальності, яка виникає в транспортній діяльності людини в зв'язку з порушеннями встановлених законом норм права, найголовнішим залишається метод владного примусу, що цілком природно з огляду на стереотипне в юриспруденції поняття юридичної відповідальності.

Характеризуючи специфіку юридичної відповідальності на морському транспорті, яка впливає зі специфіки правовідносин на морському транспорті, треба сказати, що курс дисципліни «Юридична відповідальність на морському транспорті» охоплює питання галузей адміністративного, кримінального, цивільного, транспортного, морського та інших галузей права тільки щодо відповідальності на морському транспорті, яка в даній дисципліні буде носити комплексний характер, оскільки передбачена нормами багатьох галузей права.

Курс дисципліни «Юридична відповідальність на морському транспорті» охоплює зміст профільних галузей (транспортного та морського) права тільки щодо питань, пов'язаних з відповідальністю на морському транспорті, яка носить комплексний характер, оскільки знову ж таки, в нашому випадку, передбачена нормами багатьох галузей права.

Для подальшої характеристики предмету розгляду цієї дисципліни з'ясуватиметься поняття і структура морсько-

го транспорту, оскільки його нормальне функціонування є об'єктом транспортних правопорушень або ж він може виступати простором (місцем) вчинення таких правопорушень, що так чи інакше, буде впливати на його нормальне функціонування. Крім того з'ясовуватиметься специфіка тих правопорушень, які поширені на морському транспорті, статус суб'єктів (правопорушників і органів, уповноважених на притягнення до відповідальності), специфіка деліктних правовідносин на морському транспорті та інші питання.

Отже, згідно ст. 24 Закону України «Про транспорт», до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Правопорядок у сфері торговельного мореплавства у відкритому морі регулюють норми міжнародного морського права, які повинні забезпечувати стабільність мореплавства. Стабільність забезпечується не тільки встановленням імперативних (в основному, адміністративних) норм права, але й владно-організуючою діяльністю морських державних органів та організацій і можливістю застосування до осіб (судноводіїв, судновласників та ін.), які порушують установлений порядок (принципи) використання Світового океану, заходів державного примусу.

У відкритому морі діють загальновизнані принципи міжнародного морського права: суверенної рівності держав, незастосування сили і загрози силою, мирного використання Світового океану – «загальної спадщини людства», виключної юрисдикції держави над суднами свого прапора у відкритому морі, свободи судноплавства і свободи рибальства, охорони морського середовища та ін. Перелічені вияви свобод відкритого моря можуть бути реалізовані державами, організаціями й

окремими особами тільки при суворому дотриманні міжнародних і національних норм, правил і стандартів, установлених компетентними органами (організаціями).

Щодо питання правового регулювання морської транспортної діяльності, то воно відноситься до галузі транспортного права України. Транспортне право – це міжгалузевий комплекс правових норм, який за допомогою різних галузевих методів регулює управлінські, охоронні, майнові відносини, що виникають у зв'язку зі здійсненням транспортної діяльності. Транспортне право також відображає особливості суспільних відносин, які воно регулює. Система норм права, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку з використанням водного транспорту, його діяльністю, називається водним транспортним правом, яке в свою чергу поділяється на морське та річкове право.

Морський транспорт займає окреме місце серед підгалузей транспортного права у зв'язку з наявністю в ньому великої частки іноземного елемента та міжнародно-правового регулювання. Тому при вивченні галузі морського транспортного права доводиться оперувати визначеннями, які є в нормах Кодексу торговельного мореплавства України (далі КТМУ) та в інших законодавчих актах, прийнятих на основі міжнародних норм. КТМ України є основним нормативним актом у національному морському праві, тому за основу в розгляді морських транспортних правовідносин братимемо саме норми цього кодексу, який за своїм призначенням має регулювати відносини, що виникають у сфері торговельного мореплавства, хоча слід зазначити, що в окремих джерелах морського, транспортного, водного права існує багато невизначених тлумачень (у тому числі й на рівні законів, зокрема КТМ). Так, наприклад, у морському праві немає однозначного визначення судна, екіпажу судна, майна, що затонуло і т. ін. Іноді для морських транспортних відносин характерна дія норм права Водного кодексу України (наприклад, визначення ст. 3, за якою до водного фонду України належать: поверхневі, підземні води та джерела, внутрішні морські води та територіальне море, якими здійснюється торговельне мореплавство).

Таким чином, вивчаючи водне транспортне право України та його складові (морську й річкову), у багатьох випадках доводиться апелювати до одних і тих самих норм і категорій або використовувати схожі поняття за невизначеності и окремих моментів.

Отже, регулювання відносин у сфері морського транспорту здійснюється за допомогою багатьох нормативних актів, основними з яких є Кодекс торговельного мореплавства України та всі ті кодекси і закони, в яких встановлюється юридична відповідальність за правопорушення, що здійснюються на морському транспорті. До таких джерел ми можемо віднести Цивільний кодекс України, Кримінальний кодекс України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Господарський кодекс України, Митний кодекс України, Водний кодекс, Земельний кодекс, Кодекс законів про працю України; ратифіковані Україною міжнародні конвенції, які висвітлюють питання відповідальності за ті чи інші правопорушення; закони України, зокрема такі: «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року», «Про транспорт», який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності, загальні для всіх видів транспорту, «Про виключну (морську) економічну зону України» «Про державну спеціальну службу транспорту», «Про державний кордон України», «Про морські порти України» «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» та багато інших, а також велику кількість різноманітних підзаконних нормативних актів: таких як положення про органи морського транспорту, інструкції щодо їх дій і т. ін.

Правопорушення на транспорті мають загальні родові ознаки злочинів і проступків та класифікуються, як і в інших галузях суспільної діяльності людини, поділяючись на: кримінальні злочини, кримінальні та адміністративні проступки, дисциплінарні проступки, цивільні правопорушення. Спільними ознаками правопорушень на транспорті є те, що їх об'єктом виступають суспільні відносини у сфері нормальної роботи транспорту і суспільна безпека на транспорті. Суспіль-

на безпека в якості об'єкта правопорушень означає сукупність відносин, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього природного середовища, безаварійну роботу транспорту в цілому, оскільки наслідками таких правопорушень часто бувають аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми, які, в свою чергу, спричиняють шкідливі наслідки для здоров'я і майна людей, природного середовища або викликають загрозу їх спричинення.

Особливістю транспортних правопорушень є те, що шкода особі або майну завдається, в основному, при порушенні правил використання джерел підвищеної небезпеки, якими є транспортні засоби, а також шляхом порушення правил безпеки. Це дає підстави виокремити транспортні правопорушення у самостійну групу.

Відносини, що виникають у сфері транспорту, як і в інших сферах життєдіяльності людини, реалізуються за допомогою дій, виконання яких здійснюють суб'єкти правовідносин – це перевізник, тобто особа, яка здійснює транспортування, та суб'єкти, які обслуговують цей процес. До них відносяться судноплавні компанії; морські порти; морські судна. Оскільки перераховані особи є учасниками морських транспортних правовідносин, то, звичайно, вони можуть виступати і суб'єктами правопорушень на морському транспорті.

До загальних суб'єктів правопорушень, а відтак і суб'єктів юридичної відповідальності на морському транспорті, належать: фізичні і юридичні особи (громадяни; органи виконавчої влади; органи місцевого самоврядування; державні службовці; підприємства, організації, установи; об'єднання).

Юридичні особи можуть виступати суб'єктами адміністративної, цивільної, міжнародної відповідальності.

Фізичні особи можуть виступати суб'єктами усіх видів юридичної відповідальності, у тому числі міжнародно-правової. Зокрема, статuti міжнародних військових трибуналів визнавали суб'єктами міжнародних злочинів окремих фізичних осіб. Як керівники злочинних дій, так і безпосередні їх виконавці несуть відповідальність за міжнародним правом. Відповідальність несуть і особи, які, займаючи певне посадове положення

в державному апараті, здійснювали міжнародні злочини. Такі фізичні особи, виступаючи суб'єктами міжнародного злочину несуть кримінальну відповідальність (оскільки міжнародно-правова відповідальність в цьому випадку трансформується у форму кримінальної відповідальності).

Суб'єктом правопорушень на морському транспорті також може виступати держава, якщо вона порушить міжнародні норми. В такому випадку вона несе міжнародну відповідальність (концепція кримінальної і цивільної відповідальності держави є непереконаливою, оскільки держава може виступати суб'єктом міжнародного злочину, але все одно нестиме міжнародно-правову відповідальність у формі політичних (обмеження суверенітету держави, розпуск уряду, повне роззброєння і т.д.) чи економічних (санкції, контрибуції, репарації та ін.) обмежень). Міжнародні злочини є злочинами особливого роду, тому вони представляють собою особливо небезпечні порушення основних принципів і норм міжнародного права, і тому правильніше буде говорити про особливу міжнародно-правову відповідальність держави як суб'єкта міжнародного злочину.

Застосування санкцій до держав як суб'єктів міжнародного злочину в сучасних умовах може здійснюватися Радою Безпеки ООН (її завданням є підтримка загального миру і безпеки). Стосовно ж фізичних осіб, окремих органів держави та організацій санкції можуть застосовуватися як спеціальними міжнародними органами, побудованими на принципах статутів Нюрнберзького і Токійського міжнародних військових трибуналів, так і внутрішньодержавними судами.

Питання для самоконтролю:

1. Які загальні ознаки юридичної відповідальності та в чому полягають комплексний характер і особливості ЮВ на МТ?

2. Розкрийте поняття морського транспорту та правового регулювання діяльності на морському транспорті.

3. Охарактеризуйте: поняття правопорушень на морському транспорті та їх особливостей; поняття суб'єктів юридичної відповідальності на морському транспорті та їх видів.

2. ЮРИСДИКЦІЯ ЩОДО ПРАВОВІДНОСИН НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Поняття правовідносин на морському транспорті та передумови їх трансформації в охоронні правовідносини.
- Зміст, види, об'єкти охоронних правовідносини та підстави виникнення юридичної відповідальності.
- Сторони (суб'єкти) охоронних правовідносини на морському транспорті.
- Поняття юрисдикції прибережної держави, її види. Юрисдикція України як держави порту і держави прапору.
- Критерії класифікації державної юрисдикції з теоретичної точки зору.

Вступаючи в суспільні відносини, які виникають у процесі використання морського транспорту, при здійсненні транспортування морем (річкою) перевізник, відправник, інші учасники водного транспортного процесу здійснюють чимало специфічних дій. Оскільки зміст дій перевізника, відправника та інших суб'єктів транспортування водою, а також порядок їх здійснення регламентовані нормами морського і транспортного права, то ці відносини набувають форм морських транспортних правовідносин.

Правовідносини на транспорті мають багатовимірний характер. В юридичній літературі все більшого поширення набуває термін «транспортні правовідносини», який означає матеріально однорідні відносини, що виникають у зв'язку з транспортною діяльністю людини. Для виникнення водних (морських) транспортних правовідносин, як і для всіх інших правовідносин, необхідні певні передумови, зокрема: наявність норми морського транспортного права; транспортна правоздатність суб'єктів; юридичні факти.

За юридичним складом ці правовідносини можна розподілити на трудові, цивільні, кримінальні, адміністративні (вони здебільшого відображають специфіку морської транспортної галузі). Оскільки матеріальний зміст правовідносин – це фактична поведінка, яку уповноважена сторона може, а

правозобов'язана сторона повинна здійснювати, транспортні правовідносини є поєднанням транспортування і посередницької діяльності з надання транспортних послуг, а також управлінської і режимоутворюючої діяльності на транспорті з боку держави.

Охоронні правовідносини представляють собою правову форму соціальної взаємодії державно-владних органів і право/дієздатних суб'єктів, які порушили норми права, що має на меті відновлення порушеного права, притягнення правопорушника до певного виду юридичної відповідальності та забезпечення примусового виконання ним суб'єктивного юридичного обов'язку, передбаченого законом або договором і опосередкованого правозастосовним державним актом. Об'єктом правоохоронних відносин виступають поведінка суб'єктів та її результати як прояв взаємодії цих суб'єктів.

У більшості випадків охоронні правовідносини виникають у зв'язку з порушенням заборонних норм права, насамперед норм особливих частин Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України. Тому з точки зору теорії права постає питання щодо з'ясування особливостей механізму виникнення таких відносин, а також встановлення моментів їх початку та припинення. Для характеристики охоронних правовідносин, що виникають з фактів вчинення відповідних правопорушень, важливе значення мають питання, пов'язані з реалізацією права. Праву, як специфічному засобу суспільного регулювання, притаманна така форма його реалізації, як правові відносини, але реалізація права може відбуватися також і шляхом реалізації юридичних прав та обов'язків поза правовідносинами. Реалізація норм права поза правовідносинами являє собою саморегулюючу діяльність суспільства. Так, глибоку моральну основу має правомірна поведінка, що є відображенням безпосередньої реалізації диспозицій заборонних правових норм. Але, саме за допомогою заборон встановлюються загальні обов'язки утримуватися від певної соціально шкідливої поведінки. Найбільш чітко це виявляється у кримінальному та адміністративному праві. Реалізація диспозицій норм-заборон

являє собою утримання від небажаної поведінки (дії чи бездіяльності), пасивну поведінку суб'єкта, яка реалізується поза правовідносинами.

Призначенням правових заборон є запобігання антисоціальним вчинкам. Це досягається шляхом встановлення загальних юридичних обов'язків не вчиняти певних діянь (дій чи бездіяльності). Реалізація таких обов'язків не передбачає конкретного зв'язку, конкретної взаємодії між особами, наділеними певними правами та обов'язками.

Задля виникнення охоронних правовідносин на морському транспорті необхідні такі передумови: по-перше, норми права, що встановлюють юридичну відповідальність за правопорушення на морському транспорті; по-друге, транспортна деліктоздатність суб'єктів; по-третє, факти порушення норм транспортного морського права та визнання державою таких фактів правопорушеннями в установленому законом процесуальному порядку з застосуванням до порушників санкцій відповідних норм.

Основним змістом охоронних правовідносин є права та обов'язки їх суб'єктів, що кореспондують між собою. У загальних рисах ці права та обов'язки включають: право держави в особі уповноважених органів констатувати факт вчинення особою правопорушення і тим самим піддавати її державному осуду, право держави вжити до особи у передбачених законом випадках конкретних примусових заходів, право особи і, відповідно, обов'язок держави забезпечити дотримання всіх положень закону при притягненні будь-яких осіб до юридичної відповідальності.

Об'єктом охоронних правовідносин на морському транспорті є охорона життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, природного середовища, безаварійна робота транспорту, правила використання транспортних засобів (суден) та захист встановлених правил безпеки мореплавання.

Оскільки державний осуд правопорушника процесуально здійснюється в державному акті, що вступає у законну силу, час виникнення правоохоронних відносин і момент настання юридичної відповідальності взаємопов'язані, тому можна

сказати, що юридична відповідальність є однією з форм реалізації правоохоронних відносин, яка настає зі вчиненням правопорушення і втілюється на практиці в застосуванні до порушника конкретних санкцій відповідної норми права. Тобто охоронні правовідносини виникають тоді, коли правоохоронним органом стало відомо про порушення або спробу порушення суб'єктом диспозиції заборонної правової норми.

В залежності від того, санкції яких норм права (кримінальних, адміністративних, цивільних, дисциплінарних) передбачають відповідальність за те чи інше правопорушення, відносини щодо притягнення до юридичної відповідальності поділяються на кримінально-, адміністративно-, цивільно-, дисциплінарно-процесуальні.

Основні суб'єкти правовідносин на морському транспорті це, по-перше, органи державної влади, на які покладено державний нагляд за здійсненням морегосподарської діяльності і які уповноважені на застосування санкцій у випадку порушення норм права. По-друге, фізичні і юридичні особи, які наділені правоздатністю, дієздатністю і деліктоздатністю. Перевізник як сторона правовідносин є основною виробничою ланкою водного транспорту, тому що це особа, яка укладає або від імені якої укладається договір перевезення з замовником транспортного перевезення. Перевізниками виступають судовласники, судноплавні компанії, до складу яких входять відповідні управлінські структури, персонал, екіпаж транспортного засобу; обслуговуючий персонал (технічний, медичний та ін.). По-третє, судно, яке в морському праві фактично прирівнюється до суб'єкта правовідносин на морському транспорті (наприклад, до нього можна пред'явити позов).

Судно як транспортний засіб використовується для перевезення вантажів, пасажирів, рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі, та ін.

Для того, щоб розглядати судно як суб'єкт правовідносин, необхідно визначити його правовий статус, на який вплива-

ють реєстрація судна, наявність судових документів, підготовка екіпажу судна та інші фактори.

Інтереси морських держав є досить складними і суперечливими. Більшість держав зацікавлені не тільки в охороні свободи судноплавства, охороні морських просторів і свого узбережжя від забруднення з суден, але й в обмеженні надмірних витрат на будівництво, обладнання та експлуатацію суден. Для охорони і реалізації своїх інтересів держава створює апарат спеціальних органів влади, які, здійснюючи кожний свою юрисдикцію, всі разом забезпечують виконання поставлених державних завдань і цілей.

Діяльність компетентних державних органів, уповноважених на розгляд юридичних справ і на винесення щодо них юридично обов'язкових рішень називається юрисдикцією. Юрисдикція визначається в залежності від виду і характеру справ, що розглядаються (злочини, проступки, майнові спори між господарськими організаціями та окремими особами і т. д.), територіальної приналежності цих справ (розгляд кримінальної справи судом за місцем скоєння злочину, цивільної справи – за місцем проживання відповідача), від осіб, які беруть участь у справі (наприклад, підсудність справ щодо спорів між юридичними особами господарським судам).

У міжнародному праві розрізняють територіальну і національну юрисдикцію. Під територіальною розуміється така юрисдикція, що здійснюється в межах певної території. У межах своєї території держава здійснює повну національну юрисдикцію, за винятком тих випадків, коли відповідними міжнародними угодами передбачається інше. Публічна національна юрисдикція здійснюється державою відносно своїх громадян, що перебувають за межами його території (наприклад, у відкритому морі, в Антарктиці, в космічному просторі). У випадках, передбачених національним законодавством, юрисдикція може поширюватися на громадян цієї держави і тоді, коли вони знаходяться на іноземній території, якщо інше не передбачено міжнародною угодою.

Юрисдикцію держави прапора можна визначити як сукупність прав держави здійснювати контроль над судном,

яке перебуває під її прапором та компетенцію забезпечувати виконання міжнародних норм і стандартів, національних законів і правил, де б її судно не знаходилося. Юрисдикція держави прапора судна може обмежуватися обсягом суверенних прав прибережної держави, тобто на загальне правове положення судна чинить вплив законодавство прибережної держави, але тоді, коли судно знаходиться в її внутрішніх, територіальних водах чи протоках, відповідно, на нього поширюється юрисдикція прибережної держави.

Юрисдикція прибережної держави полягає в законодавчому регулюванні запобігання скоєння правопорушень у внутрішніх морських водах, територіальному морі, прилеглий зоні, економічній зоні, а також у забезпеченні виконання законів і правил прибережної держави іноземними суднами в зазначених морських просторах. При цьому характер і обсяг юрисдикції прибережної держави в кожному з видів морських просторів істотно розрізняються. Питання, що стосуються адміністративної, цивільної або кримінальної юрисдикції прибережної держави, на практиці, як правило, закріплюються в двосторонніх угодах, які укладаються між державами у сфері регулювання морського торговельного судноплавства. До таких договорів можна віднести, наприклад: Угоду щодо деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом Сполучених Штатів Америки 1992р.; Угоду між Урядом України і Урядом Республіки Грузія про торгове судноплавство 1993 р.; Угоду між Урядом Російської Федерації і Урядом України про торгове судноплавство 1995 р. та інші.

Прибережна держава не застосовує свою юрисдикцію відносно іноземних торгових суден, членів екіпажів цих суден, що знаходяться у її водах, якщо не зачіпаються мир і добрий порядок прибережної держави або інтереси її осіб. Щодо іноземних військових кораблів, які знаходяться у її територіальних водах, то вони користуються імунітетом від юрисдикції прибережної держави. Проте згідно з законом України про державний кордон і правилами плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, вони зобов'язані

дотримуватись законів і правил цієї держави, що стосуються безпеки мореплавання, радіозв'язку, дослідницької або гідрографічної діяльності, посадки і висадки пасажирів, завантаження і вивантаження суден, а також будь-якої іншої діяльності, що регламентується законами і правилами прибережної держави.

Із структури юрисдикції прибережної держави як самостійний вид виділяється юрисдикція держави порту, яка полягає у забезпеченні виконання іноземними торговими суднами міжнародних норм і стандартів, законів і правил держави порту при заході в порт.

Різниця між юрисдикцією прибережної держави і юрисдикцією держави порту полягає, насамперед, у тому, що в першому випадку вона застосовується до суден, які проходять транзитом через морські простори зазначених правових категорій (внутрішні морські води, територіальне море, виключна економічна, прилегла зона), а в другому випадку – до суден, які добровільно заходять у порт прибережної держави або до віддаленого від берега терміналу.

Юрисдикція держави порту має різні аспекти: з одного боку, вона ґрунтується на принципі територіальності, випливає з суверенітету держави, на території якої перебуває іноземне судно, з іншого – базується на поєднанні суверенного верховенства національних норм і норм міжнародного права і, нарешті, є юрисдикцією «визнаною», делегованою міжнародними договорами. Вона включає в себе, перш за все, здійснення адміністративного контролю за технічним станом іноземних суден, які заходять в порт, а також за комплектуванням екіпажу з точки зору відповідності вимогам міжнародних норм і стандартів, дотримання правил безпеки та ін.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. у ст. 218 передбачила принципово новий аспект юрисдикції держави порту. Відповідно до цієї статті, якщо іноземне судно, яке добровільно зайшло в порт або підійшло до одного з прибережних терміналів держав-учасниць Конвенції, підозрюється в незаконному скиданні шкідливих речовин за межами його внутрішніх морських вод, територіального моря та виключ-

ної економічної зони, то ця держава може провести розслідування і порушити провадження (судове або інше) щодо такого судна з притягненням винних до відповідальності за законами держави порту.

Отже, юрисдикція держави прапора і прибережної держави носить двоякий характер – регулятивний і виконавчий, а юрисдикція держави порту – здебільшого виконавчий. При цьому регулятивна юрисдикція полягає у встановленні спільно з іншими державами міжнародних норм і стандартів, а також у прийнятті національних законів і правил. Виконавча юрисдикція покликана вирішити головні завдання щодо запобігання правопорушень і, в цьому сенсі, вона є превентивною виконавчою юрисдикцією. У той самий час, у разі порушення судном міжнародних норм і стандартів, національних законів і правил з охорони морського середовища, і юрисдикція держави прапора, і юрисдикція прибережної держави, і юрисдикція держави порту передбачають вжиття заходів державного примусу. Звичайно, такий розподіл юрисдикції на регулятивну і виконавчу є умовним, тому що будь-яка санкція має на меті, крім покарання, ще й запобігання правопорушень, тобто превентивну ціль.

Отже, з теоретичної точки зору, класифікувати юрисдикцію держави можна за такими критеріями:

1). За суб'єктом юрисдикції: а) юрисдикція держави прапора; б) юрисдикція прибережної держави; в) юрисдикція держави порту;

2). За характером: а) регулятивна юрисдикція (законодавча); б) виконавча юрисдикція, що включає в себе: превентивну юрисдикцію (адміністративні заходи щодо запобігання правопорушенням, наприклад, в прилеглій зоні) і юрисдикцію з застосування заходів державного примусу: кримінальну, цивільну, адміністративну.

3). За правовими підставами: а) визнана юрисдикція (міжнародне визнання в угодах, конвенціях); б) зональна юрисдикція (у межах прилеглої, економічної зон, континентального шельфу); в) територіальна юрисдикція; г) екстра-територіальна юрисдикція – поширення дії національних

законів за межами кордонів держави, вона включає в себе: узгоджену між державами і здійснювану в односторонньому порядку, тобто без узгодження. Узгоджена (дозволена) екстратериторіальна юрисдикція, в свою чергу, розподіляється ще на два види: персональна – юрисдикція, що витікає із інституту громадянства держави (наприклад, якщо на судні, де б воно не перебувало, знаходяться іноземці, – на них поширюється також і юрисдикція їх держави) та квазітериторіальна (умовна) юрисдикція (наприклад, територія торгових суден у відкритому морі, космічних апаратів, що несуть прапор або знак якоїсь держави, підводні кабелі, трубопроводи, надводні споруди у відкритому морі над шельфом).

4). За обсягом юрисдикції: а) виключна (повна) юрисдикція; б) обмежена: спеціальна, функціональна юрисдикція.

Питання для самоконтролю:

1. *Які передумови перетворення правовідносин в охоронні правовідносини на морському транспорті ви можете назвати?*

2. *Охарактеризуйте зміст, види, структуру охоронних правовідносин на морському транспорті*

3. *Назвіть підстави виникнення юридичної відповідальності.*

4. *Дайте поняття юрисдикції прибережної держави, юрисдикції держави порту і держави прапору.*

5. *Які існують критерії класифікації державної юрисдикції з теоретичної точки зору.*

3. МОРСЬКЕ СУДНО У СИСТЕМІ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

- Технічні характеристики суден, їх класифікація. Поняття судна як об'єкта/суб'єкта правовідносин.
- Державна реєстрація суден за міжнародним правом. Реєстрація судна під «зручним прапором».
- Умови реєстрації суден в Україні. Відповідальність за порушення правил реєстрації суден.
- Управління судном. Капітан судна. Повноваження капітана судна щодо застосування мір державного примусу.

Неоднозначно визначеним у морському праві є поняття морського судна. Лексичне значення слова «судно» означає всі види плавучих засобів, які можуть бути використані як засоби пересування по воді. Таке визначення судна для правовиків вбачається занадто широким, оскільки під нього підпадають й усі об'єкти природного походження. Теорія морського права припускає істотну характеристику судна як споруди, тобто тільки штучно і доцільно створений людиною об'єкт, призначений для пересування в воді, або безпосередньо над нею, або в товщі води може бути морським судном.

Згідно ж ст. 15 КТМ України, торговельне судно – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі; для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); для наукових, навчальних і культурних цілей; для спорту; для інших цілей.

Риболовне судно – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу. Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням

знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно – це судно, обладнане ядерною енергетичною установкою.

А втім, дане визначення судна, прийняте для КТМ України, є не прийнятним для визначення статусу судна як суб'єкта правовідносин з юридичної точки зору. Крім того, ідентифікація споруди як судна можлива тільки при наявності юридичних ознак, атрибутів, які обов'язково повинні мати місце фактично для ідентифікації матеріального об'єкта (предмета) як судна. Такими атрибутами перш за все вважаються назва судна і його державна реєстрація.

Для визначення статусу судна як суб'єкта правовідносин треба виходити з поняття його офіційної реєстрації, без якої в будь-якій країні світу судно представлятиме собою лише плавучий об'єкт (майно), правовий режим використання якого визначається місцем його перебування. Майно стає транспортним засобом – судном, що має право на плавання у відкритому морі, лише з моменту його офіційної реєстрації.

Реєстрація судна є однією з головних умов придбання національної приналежності та права плавання під державним прапором. Придбання судном права плавання під державним прапором будь-якої держави визначає національну приналежність судна, тому ці правові властивості тісно пов'язані між собою.

Умови державної реєстрації в різних країнах розрізняються. Простір, займаний судном, вважається частиною території країни, під прапором якої морське судно має право перебувати. Таким чином, очевидно, що держава прапора отримує суверенні права в цьому просторі, і органи цієї держави мають відповідну компетенцію в цьому просторі, що означає виникнення певних прав та обов'язків держави і її органів у просторі, який займає морське судно. На морському судні встановлюється правопорядок держави прапора. Цей правопорядок у різних державах може значно відрізнятись.

Метою реєстрації судна з боку судовласника є засвідчення права власності на судно як на транспортний засіб, а з боку

держави – контроль за правомірним використанням майна (судна). Державна реєстрація транспортних засобів – це необхідна умова для встановлення всіх інших норм і правил як по відношенню до правомірної експлуатації транспортного засобу, так і відносно правового режиму його використання.

Взагалі, з теоретичної точки зору, розглядати права та обов'язки судна (його статус) за тих чи інших обставин треба умовно, тому що судно – це транспортний засіб, на який повинен розповсюджуватися режим нерухомого майна, а саме по собі (як предмет) воно є об'єктом цивільних прав, загальний правовий режим використання якого визначається законами України. Все нерухоме майно підлягає державній реєстрації в єдиному державному реєстрі. В Україні, згідно ст. 181 ЦКУ, на морські судна може поширюватися правовий режим об'єктів нерухомості (йдеться про необхідність нотаріального оформлення операцій купівлі-продажу, обов'язковість державної реєстрації прав на майно і т. ін.).

Встановлення нових правовідносин власності щодо судна не залежить від моменту внесення змін до Державного судового реєстру. Проте при фактичній зміні даних, внесених до цього реєстру, судовласник зобов'язаний сповістити про це Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті (відповідно до Указу Президента України від 08.04.2011 на Укрморрічінспекцію покладено функції з надання послуг у сфері реєстрації суден, надання їм права плавання під державним прапором України, ведення Державного судового реєстру України, Суднової книги України та видачі інших судових документів).

Згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення, неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в установленому законом порядку в Державний судовий реєстр України або Суднову книгу України протягом двох тижнів з дня цих змін – тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Ухилення від обов'язкової реєстрації судна тягне за собою накладення

штрафу від двадцяти п'яти до п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (ст. 116).

При реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України, капітан морського порту України видає свідоцтво про право власності на судно, яке відповідно до Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України є посвідченням наявності у зареєстрованого власника судна (української фізичної або юридичної особи) права використовувати судно під українським прапором на законних підставах (видача свідоцтва, як вже зазначалося, не є засвідченням права власності на судно). Правовстановлюючим документом щодо права власності на судно в Україні є договір (купівлі-продажу, інший договір або рішення суду).

Отже, стосовно суден існують особливості, пов'язані з міжнародним характером використання такого виду майна, як морське судно.

За окремих правових обставин судно фактично може бути прирівняне до самостійного учасника правовідносин (до судна, наприклад, може бути пред'явлено позов), але це питання, як і багато інших у морському праві, залишається дискусійним і на законодавчому рівні майже не врегульованим.

Норми міжнародного права, що регулюють питання реєстрації суден, містяться, зокрема, у Конвенції ООН з морського права 1982 року, до якої Україна приєдналася у 1999 році. Стаття 91 цієї Конвенції передбачає, що кожна держава самостійно визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден і права плавати під її прапором.

Стаття 92 Конвенції визначає статус суден і закріплює, що судно повинно плавати під прапором тільки однієї держави і, крім виняткових випадків, прямо передбачених у міжнародних договорах або в Конвенції, підкорятися його виключній юрисдикції у відкритому морі. Судно не може змінити свій прапор під час плавання або стоянки та при заходженні в порт крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації. Судно, що плаває під прапорами двох або більше держав, прирівнюється до суден, які не мають національності.

Стаття 94 Конвенції передбачає наявність реального зв'язку між державою прапора судна і самим судном. Відповідно до цих положень, держава несе відповідальність за здійснення своєї юрисдикції і контролю над суднами, що плавають під її прапором, в адміністративних, технічних і соціальних питаннях, але перш за все – в питаннях забезпечення безпеки мореплавання своїх суден. Особливо це стосується питань конструкції, устаткування і придатності суден до плавання, питань комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден, а також користування сигналами підтримки, зв'язку і попередження зіткнень. Кожне судно перед реєстрацією і надалі – через відповідні проміжки часу повинне інспектуватися кваліфікованим судовим інспектором і мати на борту карти, морехідні видання, навігаційне устаткування і прилади, необхідні для безпечного плавання судна. Капітан, офіцери і екіпаж повинні бути цілком ознайомлені з діючими міжнародними правилами в галузі охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання забрудненню і збереження під контролем морського середовища, підтримки зв'язку по радіо і т. ін.

Тим самим поняття «реєстрація судна» визначається встановленням чіткого юридичного зв'язку між майном (судном) і державою (громадянство власників судна, місцезнаходження органів управління й т. ін.).

Отже, згідно Конвенції у вирішенні одного з найважливіших питань національного і міжнародного морського права – питання безпеки держави, насамперед виходять з урахування наявності реального зв'язку між національністю судна і його прапором.

Але, на жаль, у світі широко розповсюджена інша практика. Ряд держав, не вимагаючи фактично ніякого реального зв'язку між державою прапора судна і самим судном, надають іноземцям можливість реєструвати свої судна й одержувати право користування їхнім прапором на рівні зі своїми громадянами й юридичними особами.

Спрощена процедура надання прибережною державою іноземним суднам права плавати під її прапором дістала назву практики «зручних прапорів».

Оскільки судно за міжнародними правилами повинно мати порт приписки і відповідну юрисдикцію держави прапора, яка не завжди зручна на батьківщині для судновласника, багато слаборозвинених країн почали використовувати цю обставину для заробітку.

Однією з перших країною «зручного прапора» в 1925 році стала Панама, потім в 1948 році – Ліберія, потім Коста-Ріка та ін. У другій половині ХХ століття реєстрація суден під «зручними прапорами» набула обвального характеру. Ряд держав зробили реєстрацію суден під своїми прапорами «національним бізнесом». Зараз під «зручними прапорами» працюють вже три чверті світового тоннажу. Не так давно країнами «зручного прапора» стали навіть Молдова та Монголія. Ці країни надають пільговий правовий режим реєстрації, не втручаючись у діяльність компаній, і не піклуються про безпеку судна взагалі. До таких країн вживається термін «чорний прапор». Наприклад, судна під прапором Камбоджі, яка теж попала до «чорного» списку, помічені як такі, що приймали участь у перевезеннях зброї, наркотичних засобів; у работоргівлі, порушенні ембарго проти країн-вигнанців тощо.

Характеризуючи особливості роботи під «зручними прапорами», можна виділити такі їх ознаки: країна допускає володіння суднами іноземцями та експлуатацію ними суден, які мають право плавати під її прапором; реєстрація суден зарубіжних власників та її анулювання спрощені (можлива у режимі он-лайн); податки на доходи від судноплавства низькі; тоннаж флоту судновласників власної національності незначний, його зростання не стимулюється, а держава обмежується лише прагненням отримувати тоннажний збір; обмеження щодо комплектування судна іноземним екіпажем відсутні. Ці показники є аргументами за внесення країни в списки країн «зручного прапора». Та основним з них є відсутність контролю за судном з боку портових морських адміністрацій, що часто призводить до порушення міжнародних конвенцій з безпеки мореплавства і недотримання умов рівня оплати праці моряків.

Пізніше ситуація масового відходу національного флоту провідних морських держав під «зручні прапори» виклика-

ла негативну реакцію більшості урядів цих держав. З метою повернення національного флоту з «офшорних» зон у цих державах були створені так звані «відкриті», або «альтернативні», морські судові реєстри – це паралельні міжнародні судові реєстри з особливими, дещо спрощеними, правилами і нормами реєстрації суден. Істотною перевагою більшості відкритих реєстрів (у порівнянні з реєстрами «зручних прапорів») можна вважати відсутність їх у «чорних» списках держав, під прапорами яких судна підлягають першочерговим перевіркам з боку різних контрольно-наглядових органів і служб морських портів світу.

Отже, міжнародні чи альтернативні реєстри, що забезпечують міжнародну реєстрацію суден, засновуються розвиненими в економічному і технічному відношеннях державами для здійснення паралельної з національною реєстрації морських суден. Вперше другий (паралельний) реєстр був організований у Норвегії. В 1987 році в портовому місті Бергені був заснований Норвезький міжнародний судовий реєстр, який забезпечив значні переваги для національних судовласників у порівнянні з державним реєстром.

Жорсткі вимоги національного морського законодавства ряду великих морських держав (США, Англія, Франція й ін.) у питаннях надання судну права на прапор і відсутність спеціального пільгового режиму оподаткування штовхають судовласників шукати більш вигідні шляхи реєстрації. Тому зручні умови роботи судовласників залежать від, так би мовити, ступеню цивілізованості країни в реалізації її бажання «утримати клієнта». Наприклад, у Німеччині, Франції, Польщі процедури реєстрації флоту та оформлення необхідних судових документів набагато простіші від українських, а можливості для зловживань з боку державних контрольно-наглядових органів (митників, екологів, санітарних та інших служб) зведені до мінімуму. Крім того, морські адміністрації цих країн дійсно захищають інтереси своїх судовласників і моряків в інших країнах.

Національне законодавство України також містить норми, що регулюють відносини, пов'язані з реєстрацією суден.

Глава 2 Кодексу торговельного мореплавства України в загальних рисах регулює порядок реєстрації суден.

Національна приналежність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права на плавання під державним прапором України (Постановою Кабінету Міністрів України № 1069 від 26 вересня 1997 р. затверджено Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України, відповідно до яких загальне керівництво і контроль за реєстрацією і веденням обліку суден в Україні здійснює Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті, а риболовних суден – Державне агентство рибного господарства України).

Український прапор над судном має право піднімати лише компанія, що належить «виключно українським засновникам». А якщо в складі засновників судноплавної компанії є хоч одна іноземна особа, український прапор над її суднами піднімати не можна. Згідно ч. 3 ст. 32 КТМУ, право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи – громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або ж судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру.

Втім, лібералізація питання «українського засновництва» та більш уважливе відношення до питання дійсно реального зв'язку між державою прапору і судном могли б зробити український прапор привабливим для іноземних судовласників хоча б через доступ до одного з найбільших у світі легальних ринків працевлаштування моряків з невисокими вимогами українського законодавства щодо рівня оплати праці персоналу при його достатньо високому рівні професіоналізму. Але на шляху впровадження такого реформування теж немало перепон (наприклад, незваженим підходом до цього питання можна перетворитися на країну-звалище металобрухту, тобто реєстрації старих суден). Цього також не можна допустити, прагнучи будь-що вигоди. Тому обов'язково треба встановлювати певні обмеження, наприклад, реєстр має забезпечувати можливість реєстрації лише нових суден або суден, пе-

ребуваючих в експлуатації не більше 10–15 років, надаючи при цьому різного роду економічні пільги у вигляді низьких реєстраційних зборів і податків у залежності від віку судна і т. ін. Відомо, що зручність прапора підвищується, коли є задовільні цій зручності правила найму екіпажу судна. Для міжнародного реєстру України, припустимо, було б достатньо запровадити обов'язкову вимогу про те, що капітан судна має бути громадянином країни прапора судна і т. ін.

Питання реєстрації судна під «зручним прапором» тісно пов'язане з найважливішим питанням для учасників правовідносин на морському транспорті – з безпекою мореплавання, яка багато в чому залежить від міцності, остійності, надійності обладнання та устаткування судна, тобто технічних характеристик судна.

З огляду на це, як відомо усі судна поділяються на класи, в залежності від їх мореплавності, кожному класу присвоюється певний знак. При класифікації судна виходять з того, що його корпус, обладнання та пристрої повинні відповідати вимогам, які мають юридичну силу (передбачені міжнародним законом). Клас присвоюється судну на кілька років якщо воно знаходиться в задовільному стані, тому на судні проводяться регулярні класифікаційні огляди – ревізії.

Перший друкований перелік, в якому певними символами були позначені характеристики суден, з'явився в 1764 р. в Англії і був виданий Регістром Ллойда. Це класифікаційне товариство виникло в 1760 р. і разом з французьким – Бюро Верітас, заснованим у 1828 р., є найстарішими. Російський Морський Регістр Судноплавства – правонаступник Морського Регістру Судноплавства СРСР, заснованого в 1969 р., який є членом Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (МАКТ). З 1996 р. він має статус класифікаційного товариства, визнаного Європейським Співтовариством. Всі країни з розвиненим судноплавством мають власні національні класифікаційні організації, які на основі досвіду будівництва та експлуатації суден складають Правила їх класифікації, будівлі та забезпечення безпеки мореплавства.

Отже, судно допускається до плавання, якщо воно задовольняє вимогам безпеки мореплавства, охорони людського

життя і навколишнього природного середовища. У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки мореплавства будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні у будь-які відкриті порти воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих самих підставах, що й судна, які плавають під національним прапором.

Українське судно повинно мати: свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент); свідоцтво про право власності на судно; класифікаційне свідоцтво; обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства); свідоцтво про мінімальний склад екіпажу та інші документи згідно зі ст. 35 КТМ України. Судно, що здійснює закордонні рейси, повинно мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

На вихід з будь-якого морського порту кожне судно зобов'язане одержати дозвіл влади порту. Капітан морського порту відмовляє у видачі дозволу на вихід з порту в разі непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження та наявності інших підстав, визначених законодавством України.

Ефективність та безпечність експлуатації морського судна під час плавання залежить від рішень капітана судна, який виступає ключовим елементом цієї системи. Тобто, при існуванні певних небезпечних умов, що можуть привести до аварії або катастрофи морського судна, не повинні мати місце його помилкові, невірні рішення з управління судном, оскільки такі рішення дуже часто призводять до морської аварії або катастрофи. Тому статус морського судна визначається також характеристиками особового складу його екіпажу на чолі з капітаном, оскільки капітан судна – це представник судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також щодо позовів, які стосуються довіреного йому майна (якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника). Капітан судна – це голова командного складу судна, який здійснює управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки морепла-

вання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому. Права та обов'язки капітана судна під українським прапором передбачені ст.ст. 58–72 КТМ України.

Капітан судна має право на володіння табельною вогнепальною зброєю і застосування її для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, які перебувають на судні. Капітан залишає судно останнім після вжиття всіх можливих заходів для рятування судового, радіо і машинного журналів, карт рейсу, інших документів, цінностей.

Капітан судна має право застосовувати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб судового екіпажу аж до відсторонення їх від виконання службових обов'язків.

Про кожний випадок народження дитини, укладення шлюбу на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а також зробити запис у судовому журналі. Цей акт підлягає поданню до органів реєстрації актів громадянського стану для одержання свідоцтва про народження чи шлюб. У випадку смерті на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а якщо на судні є лікар, то і в його присутності, і також зробити запис у судовому журналі.

Якщо на судні, що перебуває у плаванні вчиняються діяння, передбачені законом України про кримінальну відповідальність, капітан судна уповноважений на вчинення процесуальних дій в порядку, передбаченому кримінально-процесуальним законодавством України та відповідною Інструкцією, яка затверджується Генеральним прокурором України за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства.

Капітан судна має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально-караного діяння на строк, необхідний для її доставлення на територію України, тобто до передачі її відповідним правоохоронним органам у першому

порту України. У разі необхідності капітан судна може направити цю особу і зібрані матеріали в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні.

Також дії капітана судна, що перебуває у далекому плаванні, повинні бути спрямовані на запобігання кримінальному правопорушенню (якщо є відомості про підготування до нього); припинення кримінального правопорушення; вжиття заходів для запобігання завданню шкоди людям, судну, вантажу, що перебувають на ньому; організацію допомоги потерпілим, інших заходів щодо запобігання загрозі затоплення судна, втрати його морехідних якостей, настання екологічної катастрофи через виливи паливно-мастильних матеріалів, шкідливих речовин, інших тяжких наслідків (Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, затверджена Наказом Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 року №112).

Якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людям і майну, які на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні.

Питання для самоконтролю:

1. *Охарактеризуйте поняття «судно» з точки зору об'єкта/суб'єкта правовідносин.*

2. *Які умови державної реєстрації суден встановлені міжнародним правом і що таке реєстрація судна під «зручним прапором»?*

3. *Які умови реєстрації суден в Україні та відповідальність за порушення правил цієї реєстрації?*

4. *Які повноваження має капітан морського судна щодо застосування мір державного примусу?*

4. МОРСЬКИЙ ПОРТ У СИСТЕМІ ЮРИДИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

- Морський порт в механізмі державного та міжнародного контролю.
- Морська адміністрація та державні органи, уповноважені на здійснення функцій щодо нагляду за додержанням законності в порту.
- Поняття адміністративно-правового режиму морського порту та його складові.

В Україні більшість морських портів знаходяться в державній формі власності. Виходячи з цього, держава вирішує їх фактичну участь: створює їх як державні підприємства, реорганізовує (наприклад, як це зроблено нині) та ліквідує, визначає цілі діяльності, затверджує статuti, призначає та звільняє керівників тощо.

Згідно нового Закону України «Про морські порти» морським портом тепер називається визначені 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.

Зі вступом у юридичну силу вищевказаного Закону всі державні морські порти України реорганізовано в єдине державне підприємство з філіями на місцях (до прийняття Закону МТП були окремими підприємствами). Тепер замість цих підприємств-портів у всіх регіонах розпочало свою діяльність нове державне підприємство «Адміністрація морських портів України» (далі: ДП АМПУ). Адміністрація стала правонаступником стратегічних об'єктів інфраструктури українських державних морських портів.

На території морського порту здійснюється велика кількість різних за своєю суттю господарських, цивільно-правових тощо дій і кожен порт (до реформи морської портової галузі) самостійно вирішував питання підтримки і розвитку власної інфраструктури за рахунок отримуваних портом коштів, але

дедалі зароблених коштів почало не вистачати, особливо на масштабні стратегічні проекти.

Згідно Закону України «Про морські порти» ДП АМПУ створено з метою сприяння розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищення конкурентоздатності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи в портовій галузі та створення умов і механізмів для залучення до неї великих інвестицій.

Основною функцією ДП АПМУ є забезпечення всім суб'єктам (державної, приватної та іншої форми власності) рівноправного доступу до стратегічних об'єктів портової інфраструктури, які створюють основу майна Адміністрації та її філій в кожному морському порту. Філії АМПУ мають виконувати функції з утримання та експлуатації об'єктів портової інфраструктури, виконання плану розвитку порту, фінансового плану, дотримання режимності на території порту, правил пожежної безпеки, норм охорони праці, тощо.

Отже, з юридичної точки зору морський порт вже не розглядається у статусі підприємства, тобто суб'єкта права. Суб'єктом права наразі виступає тільки ДП АМПУ зі своїми філіями на місцях (у кожному порту).

За спеціалізацією на території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські термінали (порти). Морський порт складається з: території – це відведені йому землі; акваторії – це відведені водні простори. Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються підприємствам порту в користування. Згідно ст. 11 Конвенції ООН з морського права 1982 р. води морських портів – це частина внутрішніх морських вод прибережної держави, а саме: «...найбільш виступаючі в море постійні портові споруди, які є складовою частиною системи даного порту і розглядаються як частина берега...». Зважаючи на це, акваторія морського порту виявляється ніби оточеною берегами прибережної держави.

Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюються в порядку, встановленому чинним законодавством України.

Стратегічною метою розвитку українських морських портів є включення їх до міжнародної транспортної мережі, а це

означає, що виробничі потужності й система управління портами повинні сприяти максимальній ефективності використання геополітичного положення України, її участі в міжнародному розподілі праці у сфері портової діяльності, а також у задоволенні потреб економіки держави в транспортному сервісі.

Згідно мети завданнями морських портів буде перш за все забезпечення національної безпеки (її транспортної складової) і формування такої сукупності об'єктів морського транспорту, яка оптимально відповідала б інтересам держави у вирішенні наявних соціально-економічних проблем галузі.

Об'єкти, що розташовані на території морського порту умовно можна поділити на дві великі групи: 1) об'єкти державної власності (майно порту як державного підприємства), що необхідні адміністрації порту та контролюючим органам для виконання покладених на них функцій; 2) інші об'єкти власності в портах (підприємства недержавної форми власності, що мають діяти відповідно до вимог адміністративно-правових режимів порту, розпоряджень адміністрації порту та положень нормативних актів).

Перша група об'єктів необхідна для виконання безпосередніх функцій держави в регулюванні управлінської діяльності на морському транспорті: керівництво державними підприємствами (філіями ДП «Адміністрація морських портів України»), судноремонтними заводами, судноплавними фірмами, що належать державі; наглядова діяльність у галузі морського транспорту (наприклад, що здійснюється службою капітана порту) щодо забезпечення безпеки судноплавства, суден, портів та гідрографічних споруд на підходах до порту та ін.

До основних завдань порту належать: забезпечення транспортної складової національної безпеки, укріплення обороноздатності, а також будівництво, модернізація й реконструкція портової інфраструктури та суперструктури. Другорядним завданням є отримання прибутку, необхідного для забезпечення фінансування власних витрат, потрібних для функціонування об'єктів, що складають інфраструктуру морського порту-підприємства.

Отже, виходячи з основних завдань, покладені на морські порти функції можна згрупувати в такі види: 1) *управлінські* (щодо портових операторів, об'єктів інфраструктури, залучення інвестицій, кадрової політики); 2) *контрольно-наглядові* (проведення інспекцій та контролю у відповідності до вимог міжнародних стандартів за судноплаванням, лоцманським проведенням, станом морських шляхів, безпечною експлуатацією майнового комплексу, безпечним плаванням і стоянкою суден у порту та на підхідних каналах до нього тощо); 3) *реєстраційно-дозвільні* (здійснення реєстрації морських суден, видача посвідчень особи моряка, суднових та ін. документів); 4) *фіскальні* (сплата портових зборів).

Розподіляючи морські порти на види, можна виділити деякі критерії такого розподілу.

За *формою управління* порти можуть поділятися на: державні порти, що знаходяться в управлінні центральних органів виконавчої влади; муніципальні порти, що знаходяться в управлінні органів місцевого самоврядування; недержавні порти, управління якими здійснюється приватним або колективним власником.

Щодо застосування *прикордонного режиму* порти поділяються на: порти, відкриті для заходу іноземних суден і закриті для заходу іноземних суден (внутрішні порти). Перелік відкритих портів визначається Кабінетом Міністрів України.

За *функціональним призначенням* порти поділяються на порти загального та спеціального користування. Порт загального користування призначений для обслуговування будь-яких вантажів, відправників та одержувачів вантажу. Порт спеціального призначення призначений для обслуговування одного відправника (одержувача) вантажу або перевалки, в основному, вантажу одного найменування.

Особливе місце серед портів займає *вільний порт*.

Вільний порт являє собою територію та акваторію порту або їх частину, на яких діє спеціальний правовий режим економічної діяльності, а також порядок застосування законодавства України. Правовими підставами для його створення є окремий закон України, який приймається Верховною Радою

України за ініціативою Президента України або Кабінету Міністрів України, або місцевих рад та місцевої державної адміністрації на певний термін з такими цілями як: залучення інвестицій у розвиток порту, створення сприятливих умов для розширення зовнішньо-економічних зв'язків України, збільшення вантажопотоків, транзитних перевезень, надання транспортно-складських, експедиторських та інших послуг.

На території вільного порту діє законодавство України з урахуванням особливостей, які передбачають пільговий митний режим та рівень оподаткування, специфічні валютно-фінансові умови, систему кредитування та страхування, умови окремих видів платежів, систему державного інвестування та інші сприятливі умови економічної діяльності національних та іноземних юридичних і фізичних осіб. На всі суб'єкти господарської діяльності вільного порту розповсюджується передбачена законодавством України система державних гарантій захисту інвестицій і право на вивіз доходів і капіталу, інвестованого у вільний порт, за межі вільного порту і держави.

У галузі господарської діяльності підприємства, розташовані в зоні морського порту забезпечують навантаження, розвантаження і обслуговування суден, перевантаження вантажів, складські операції з вантажами, обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту та інші види діяльності відповідно до статусу порту.

На адміністрації морських портів покладається здійснення таких функцій, як забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден, утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електро-радіонавігації, що перебувають у володінні адміністрації порту.

Прибережна держава має право сама визначати порядок доступу в свої порти суден інших країн, а також правовий режим їх перебування. Вона самостійно вирішує, відкривати чи ні ті чи інші порти для заходу іноземних суден. Це положення отримало відображення в укладеній ще в 1923 році Женевській Конвенції про режим морських портів.

Відкриваючи свої морські порти для заходу іноземних суден, прибережна держава повинна здійснювати різні види контролю, спрямованого як на захист своїх національних інтересів, так і на забезпечення виконання вимог цілого ряду міжнародних нормативних документів: санітарного, прикордонного, митного, фіскального контролю за іноземними суднами, особами, які перебувають на цих суднах, вантажами, що перевозяться, а також контроль за безпекою мореплавання і запобігання забрудненню морського середовища.

Порядок проведення цих видів контролю регламентується виключно національним законодавством з урахуванням норм міжнародного права. При цьому важливо, щоб контроль не носив дискримінаційного характеру всупереч загальним принципам міжнародного морського права, як це, на жаль, має місце навіть у сильних морських державах.

Специфічним інститутом державного управління, який повинен забезпечити управління в особливих ситуаціях, коли з боку держави необхідні додаткові зусилля для підтримання правопорядку, є адміністративно-правові режими. У правовому режимі, як ні в якому іншому правовому явищі, відображено імперативний характер регулювання суспільних відносин, перш за все пов'язаний або з забезпеченням безпеки, або з економічними інтересами держави. Адміністративно-правовий режим загалом можна визначити як певний стан, який характеризується: наявністю особливого правового регулювання та спеціально створених служб і державних органів; порядком здійснення певних дій і процедур, врегульованих нормами права, які мають визначений механізм реалізації на певній території певними засобами, можливо, в певний проміжок часу, спрямованих на забезпечення державного суверенітету, підтримання правопорядку, охорони суспільної безпеки, нормального існування всіх життєвоважливих інституцій держави та суспільства в цілому.

Всі адміністративно-правові режими умовно поділяються на загальнозабороняючі, загальнодозволяючі та спеціальні правові режими (режими конкретних об'єктів). Спеціальні правові режими мають свої ознаки. Вони специфічним чином

регламентують конкретні сфери суспільних відносин, мають визначену мету, що обумовлює напрямок регулювання, тобто регулюють досить широку сферу життєдіяльності людини, а суб'єкти державного управління цією сферою одержують свободу у виборі форм і методів управління, а також у формуванні державно-владних структур для цього.

Режим морського порту як певного територіального утворення містить у собі дію цілого ряду різних режимів, що мають єдину спрямованість – забезпечення вимог безпеки і встановлення у зв'язку з цим особливого режиму функціонування морського порту як певного територіального утворення.

Вищевказані характеристики в сукупності дозволяють визначити режим порту не лише як комплексний, але як і багатомірний – у розумінні множинності його взаємозв'язків – складових окремих комплексних режимів.

Однак даний режим не можна беззастережно віднести до числа адміністративно-політичних, так само, як і навряд чи можна привести інше чітке розмежування, оскільки мова йде про функції оборони і безпеки в порту.

Таким чином, серед адміністративно-правових режимів, що відносяться до різних сфер і галузей державного управління, є такі, що носять міжгалузевий множинний характер з огляду на особливості охоплюваних ними сфер «матеріальної» (мається на увазі не управлінської) діяльності. Так, наприклад, режим внутрішніх морських вод, територіального моря та прилеглої зони. Тут, з одного боку, встановлюється цілий ряд режимів, які відносяться до адміністративно-політичної сфери державного управління: режими заходу іноземних суден у морські порти, режим військово-морських баз і пунктів базування військових кораблів, заходу іноземних військових кораблів та інших державних суден, що експлуатуються в некомерційних цілях, у морські порти. Водночас даний багатомірний та багатовекторний комплексний режим включає такі складові, як режими пошуково-рятувальних і суднопідіймальних операцій, створення штучних споруд, прокладення підводних кабелів і трубопроводів у внутрішніх морських водах і в територіальному морі, дослідження, роз-

відки, розробки (видобутку) та охорони водних біологічних ресурсів та інших природних ресурсів і навколишнього середовища внутрішніх морських вод і територіального моря. Також передбачається можливим введення режимів морських наукових досліджень у територіальному морі, захисту і збереження морського середовища і природних ресурсів територіального моря, поховання відходів та інших матеріалів і скидання шкідливих речовин, охорони територіального моря та його природних ресурсів.

До вищезгаданих режимів можна додати режим вільної економічної зони, наприклад, який був встановлений Законом України «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко» на території Одеського морського торговельного порту», під якою розуміється район (у межах штучно насипаної та намітої в акваторії Одеської затоки Чорного моря території Карантинного молу площею 32,5 гектара) в Одеському МТП з особливим правовим і економічним режимом, що встановлювався законом. На території СЕЗ «Порто-франко» діяв спеціальний правовий режим економічної діяльності, визначений Законом України «Про загальні засади створення і функціонування спеціальних (вільних) економічних зон» з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про спеціальну (вільну) економічну зону «Порто-франко». На жаль зараз немає передумов для дії цього режиму.

Зауважимо, що деякі питання застосування тих чи інших режимів в Україні потребують чіткої регламентації національним законодавством. Наприклад, з 2007 року, відповідно до Конвенції МАРПОЛ 73/78, Конвенції СОЛАС 74 змінилися вимоги до інспекційного режиму і принципу вибору суден для технічних перевірок (їх характеристик з точки зору потенційної небезпеки). Введення нового інспекційного режиму націлене на посилення міжнародного контролю за суднами і передбачає розширення списку типу суден так званого підвищеного ризику, введення штрафних санкцій, розробку і впровадження нового покоління інформаційних баз даних для підтримки нового режиму інспектування; використання статусу компанії-судновласника як одного з параметрів при ви-

значенні профілю і ступеню ризику судна та ін. Недоліки, виявлені на одному судні, негативно позначаються на репутації компанії в цілому, а отже, і на всіх її суднах (за принципом: судно держави прапора). Все це вимагає посилення контролю за суднами усередині компаній і з боку влади портів.

В Україні ж основні претензії щодо суден відносяться до їх технічного стану та до управління ними. Необхідні ресурси для оновлення національного флоту або його переоснащення, які на сьогодні держава не виділяє і поряд з цим, – не пред'являє високих технічних вимог до судовласників. Тому є проблема дотримання умов режиму перебування у водах України суден з небезпечними вантажами (нафта, аміак і т. ін.) і, відповідно, в притягненні власників цих суден до юридичної відповідальності у випадку порушення ними законодавства. Хоча в Україні і є Закон про перевезення небезпечних вантажів (від 6 квітня 2000 р.), але в ньому не конкретизовані порядок заходу таких суден у внутрішні води, контроль за ними, особливості їх перебування у водах України і т.д. Водночас п.3 ст. 211 Конвенції ООН з морського права передбачає право держав встановлювати «.. особливі вимоги для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища як умови для заходу іноземних суден в їхні порти чи внутрішні води та для зупинки у їхніх прибережних терміналах». Це право закріплено, зокрема, в Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, глава VIII якої вимагає, щоб іноземні ядерні судна перед заходом у порти надавали прибережній державі інформацію про безпеку такого заходу. Якщо прибережна держава визначає, що заходження атомного судна становить загрозу для її водних шляхів або навколишнього морського середовища і т. ін., то вона вправі не допустити таке судно в свій порт.

Державна політика України повинна базуватися на пріоритетності вирішення питань безпечної експлуатації суден та інфраструктури морського транспорту для запобігання забрудненню природного середовища відповідно міжнародним вимогам, тобто на території/акваторії порту необхідне встановлення спеціального режиму екологічної безпеки.

Отже, правовим режимам морських портів притаманна така характерна риса, як комплексність, тобто правовий режим морського порту – це комплексний адміністративно-правовий режим, що включає в себе дію різнорідних за змістом, призначенням, механізмом правового регулювання, гарантіями умов реалізації режимних прав та обов'язків, які об'єднані однією спільною ознакою – місцем їхньої дії (визначена законодавством територія/акваторія морського порту).

Загалом, на основі діяльності структурних елементів морського транспорту (на прикладі портового комплексу) можна виділити такі основні групи адміністративно-правових режимів: 1) адміністративно-правові режими безпеки: пожежної, санітарної, екологічної, при надзвичайних ситуаціях, технічної експлуатації судна, безпеки мореплавства та ін., які застосовуються на території порту; 2) адміністративно-правові режими прикордонної зони; 3) адміністративно-правові режими митної території і митного кордону; 4) режими внутрішніх морських вод і територіального моря України.

У світлі аналізу правових режимів морського порту зауважимо, що так чи інакше, але, безперечно, вони впливають на правовий статус суб'єктів, які функціонують на його території/акваторії. Тому значної ролі набуває ефективна взаємодія органів державної виконавчої влади щодо застосування заходів адміністративного впливу (примусу) у відкритих для заходу іноземних суден портах України.

До цих заходів відносяться перш за все такі, як здійснення державного нагляду за судноплавством, лоцманським проведенням, станом морських шляхів, безпечною експлуатацією спеціалізованого майнового комплексу, безпечним плаванням і стоянкою суден у морському порту, на підхідних каналах та у фарватерах; проведення реєстрації морських суден; видача посвідчень особи моряка, судових та інших передбачених законодавством документів; розслідування аварійних морських подій; сплати адміністративного портового збору; видання в межах своїх повноважень обов'язкових постанов, що регулюють питання діяльності морського порту та ін.

Питання для самоконтролю:

1. Охарактеризуйте морський порт в механізмі державного та міжнародного контролю.

2. Які державні органи уповноважені на здійснення функцій щодо нагляду та контролю за додержанням законності в порту?

3. Які адміністративно-правові режими морського порту сприяють дотриманню законності у морегосподарській сфері?

5. ДИСЦИПЛІНАРНА ТА МАТЕРІАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Поняття дисциплінарного проступку та дисциплінарної відповідальності.
- Трудові відносини на судні, екіпаж судна.
- Правове регулювання дисциплінарної відповідальності працівників морського транспорту.
- Види дисциплінарних стягнень. Порядок накладення дисциплінарного стягнення.
- Матеріальна відповідальність та умови її виникнення. Притягнення до повної матеріальної відповідальності.

Під дисциплінарною відповідальністю згідно з трудовим правом слід розуміти окремий вид юридичної відповідальності, яка полягає у передбаченому нормами трудового права обов'язку працівника відповідати за вчинене трудове правопорушення (дисциплінарний проступок) і нести відповідальність за трудовим законодавством України. Дисциплінарним проступком є винне протиправне порушення трудової дисципліни, яке полягає у невиконанні або неналежному виконанні працівником трудових (службових) обов'язків у формі дії або бездіяльності, направлене на порушення внутрішнього трудового розпорядку, трудових обов'язків, правил спільної праці. Таке порушення може допускатися як свідомо, так і з необережності.

Законодавством передбачено дисциплінарну відповідальність: 1) у порядку, встановленому законами України; 2) у порядку, встановленому Кодексом законів про працю (далі – КЗпПУ); 3) відповідно до правил внутрішнього трудового розпорядку для робітників і службовців; 4) на підставі дисциплінарних статутів та спеціальних положень, діючих у деяких сферах державної діяльності.

Підставою дисциплінарної відповідальності є доведений і належним чином оформлений факт вчинення дисциплінарного проступку, сутність якого полягає у невиконанні або не-

належному виконанні працівником покладених на нього трудових чи службових обов'язків.

Дисциплінарна відповідальність працівників транспортної галузі, як і інших галузей господарства, встановлюється за загальними положеннями трудового права України. Проте є деякі особливості, обумовлені специфікою транспортної діяльності, яка висуває особливі вимоги щодо підтримання службового порядку на транспортному засобі, особливо під час його руху.

Обов'язки, пов'язані із забезпеченням мореплавства і виробничою діяльністю судна виконують екіпаж судна, який складається з капітана, осіб командного складу та суднової команди. До командного складу належать: капітан, помічники капітана, механіки, електромеханіки, лікарі, керівники практики та інші особи, які займають інженерно-технічні посади.

Порядок прийому на роботу членів екіпажу судна, їх права та обов'язки, умови праці та оплати праці, а також порядок і підстави звільнення визначаються законодавством про працю, Кодексом торгового мореплавання, статутами служби на судах та статутами про дисциплінарну відповідальність, генеральними галузевими тарифними угодами, колективними договорами і трудовими договорами.

Особовий склад екіпажу судна при прийнятті на роботу на судно повинен узгоджуватися з капітаном судна. Зарахування кожного члена до екіпажу судна робиться на підставі наказу судовласника і наказу по судну. Особи, зараховані до екіпажу судна і які відправляються в рейс, вносяться до Суднової ролі. Особи екіпажу призначаються на суднові посади за умови: наявності у кожного відповідного диплома або кваліфікаційного свідоцтва; підтвердження своїх професійних знань шляхом здачі встановленого перевірконого мінімуму; проходження спеціальних курсів навчання та інших затверджених програм в терміни, обумовлені діючими конвенціями та нормативними актами; висновку медичної комісії про придатність по здоров'ю.

Дипломи та кваліфікаційні свідоцтва видаються морякам капітанами морських портів при їх відповідності вимогам до

стажу роботи на суднах, віку, стану здоров'я, професійної підготовки, і за результатами перевірки знань кваліфікаційними комісіями (Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.08.2013 № 567 «Про затвердження Положення про порядок присвоєння звань особам командного складу морських суден»). Дипломи та кваліфікаційні свідоцтва вважаються дійсними за наявності підтверджень, що видаються капітанами портів, і засвідчують видачу таких дипломів і свідоцтв відповідно до встановлених вимог. Присвоєння або підтвердження звання здійснюється Державною кваліфікаційною комісією (далі – ДКК), яка діє відповідно до статті 51 КТМ України у порядку, визначеному Мінінфраструктури України.

Дипломи можуть бути вилучені, або анульовані, або їх дія може бути припинена у разі, якщо некомпетентність, дія або бездіяльність членів екіпажів суден при виконанні ними своїх обов'язків створили пряму загрозу життю людей, збереженню майна на морі або заподіяння шкоди морському середовищу, а також з метою запобігання введення в оману.

Кодекс торговельного мореплавства України встановлює, що розпорядження капітана судна в межах його повноважень повинні беззаперечно виконуватися всіма особами, які перебувають на судні. Так, капітан судна має право застосовувати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб суднового екіпажу аж до усунення їх від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю.

У разі невиконання законних розпоряджень капітана ким-небудь з осіб, які перебувають на судні, капітан вживає щодо них необхідних заходів. Поряд з цим треба пам'ятати, що за незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан сам несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Внутрішній трудовий розпорядок є предметом централізованого та локального правового регулювання в будь-якій сфері службової життєдіяльності людини. Нормативні акти, які визначають внутрішній трудовий розпорядок, можна роз-

поділити на 2 групи: загальні (поширюються на всіх найманих працівників) та спеціальні (враховують специфіку окремих галузей господарства, а також особливості праці певних категорій працівників). До першої групи відносяться КЗпП України, Типові правила внутрішнього трудового розпорядку; до другої – закони, які врегульовують правовий статус окремих категорій працівників: дисциплінарні статuti, положення про дисципліну окремих категорій працівників, тощо.

Внутрішній трудовий розпорядок на всіх підприємствах визначається Типовими правилами внутрішнього трудового розпорядку для робітників і службовців підприємств, установ і організацій. Ними визначаються порядок і умови прийняття на роботу; звільнення; норми робочого часу; види заохочень за сумлінну працю та порядок їх застосування; засоби впливу за порушення трудової дисципліни та порядок оскарження їх накладення. На конкретному підприємстві внутрішній трудовий розпорядок визначається правилами внутрішнього трудового розпорядку, які затверджуються трудовими колективами за поданням роботодавця та профспілкового комітету.

Правилами внутрішнього розпорядку визначаються трудові обов'язки працівника з виконання трудових функцій і дотримання правил поведінки, які забезпечують нормальний трудовий процес (режиму роботи, правил охорони праці, техніки безпеки, виробничої санітарії, бережливого ставлення до майна...) та обов'язки роботодавця, які полягають в організації процесу праці, належному забезпеченні умов безпеки та гігієни праці, у наданні необхідних засобів для виконання працівниками трудових обов'язків тощо.

20 серпня 2013 року набрала чинності Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року «Про працю в морському судноплаванні». На даний час її ратифікувала 51 країна із загальним тоннажем флоту 76,2% світового обсягу.

Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р. об'єднує в собі більшість нормативно-правових актів у галузі морського торговельного судноплавання і вважається четвертою складовою, що доповнила перелік найважливіших міжнародних нормативних документів, таких як Міжнарод-

на конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС 74), Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року (МАРПОЛ-73/78), Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ-78/95). Також переглянута Конвенція ПДНВ віддзеркалює частину вимог Конвенції МОП 2006 року щодо таких питань як часи роботи та відпочинку на судні.

Конвенція про працю в морському суднопластві чітко регламентує трудові відносини між робітником (моряком) і роботодавцем, а також передбачає механізм контролю за дотриманням та забезпеченням її виконання державою прапора і державою порту в рамках процедур портового контролю, згідно з якими всі судна, що ходять під прапором держави – члена МОП, повинні мати і регулярно підтверджувати Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському суднопластві та Декларацію про дотримання трудових норм у морському суднопластві.

Вжиття заходів щодо підвищення рівня захисту праці українських моряків вимагає негайної ратифікації Україною Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року «Про працю в морському суднопластві». Ратифікація Конвенції дала б змогу наблизити до світових стандартів національне законодавство з регулювання діяльності як державних, так і приватних служб найму і працевлаштування моряків та забезпечити посилення вимог до цих служб при укладенні трудових контрактів, зокрема щодо створення системи обов'язкового страхування з метою відшкодування морякам грошових втрат.

Крім того, на сьогодні в галузі морського транспорту України немає діючих статутів про дисципліну робітників морського транспорту. В часи СРСР, навпроти – діяв Статут про дисципліну працівників морського транспорту, затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 25 травня 1984 р. № 496.

Статут про дисципліну працівників морського транспорту 1984 р. визначав такі дисциплінарні стягнення: а) зауваження; б) догану; в) сувору догану; в) залишення без берега на строк до п'яти діб; г) переведення на іншу, менш оплачувану роботу на термін до трьох місяців або пониження в поса-

ді; д) списання з судна (з подальшим переведенням на судно нижчої групи або на берегову роботу з урахуванням професії чи кваліфікації на строк до 1 року); е) списання з судна з вилученням диплома (свідоцтва) на звання фахівця морського торгового флоту, з наданням роботи з урахуванням професії або кваліфікації; з) звільнення.

Дисциплінарні стягнення, зазначені у підпунктах «д» і «е» застосовувалися тільки до працівників плавскладу суден, а в підпункті «е» – до працівників плавскладу суден і до працівників служб експлуатації, мореплавання і портового нагляду, що допустили порушення, які загрожують безпеці мореплавства. Поновлення на колишній роботі працівника плавскладу, підданого дисциплінарним стягненням, передбаченим підпунктами «е» або «д», провадилося лише після перевірки у нього необхідних знань.

Згідно Статуту начальники пароплавств, управлінь флоту, портів, капітани суден, керівники підприємств і організацій можуть накладати стягнення у вигляді зауваження, догани і суворої догани і на тих підлеглих їм працівників, які призначені на посаду вищим за посадою начальником. Дисциплінарні стягнення, передбачені підпунктами «е» і «з», можуть накладати лише начальники пароплавств, територіальних і спеціалізованих управлінь флоту і портів.

Дисциплінарне стягнення приводиться у виконання негайно після його накладення. Працівник вважається таким, що не мав дисциплінарного стягнення, якщо протягом року з дня накладення стягнення він не піддавався новому дисциплінарному стягненню. Однак це не тягне за собою відновлення на колишній посаді осіб, підданих стягненню у вигляді пониження на посаді, списання з судна з вилученням диплома (свідоцтва) на звання фахівця морського торгового флоту з наданням іншої роботи або звільнення. Начальник, який наклав дисциплінарне стягнення, може зняти це стягнення, не очікуючи закінчення року у випадку, якщо працівник не допустив нового порушення дисципліни і проявив себе як сумлінний працівник.

Начальник зобов'язаний до накладення стягнення особисто розібратися у скоєному проступкові та обов'язково ви-

магати пояснення від працівника, який його вчинив. При визначенні заходів дисциплінарного стягнення начальник повинен враховувати наступне: ступінь тяжкості вчиненого проступку і заподіяну ним шкоду; обставини, за яких вчинено проступок; попередню службу працівника. За один і той самий проступок може бути накладено тільки одне дисциплінарне стягнення. Начальник, що перевищив надані йому дисциплінарні права, несе за це відповідальність. Вищий за посадою начальник має право як посилити, так і пом'якшити дисциплінарне стягнення, якщо знайде, що накладене нижчим за посадою начальником стягнення не відповідає тяжкості вчиненого проступку.

Дисциплінарне стягнення накладається не пізніше одного місяця з дня виявлення проступку. Для працівників плавскладу суден при вчиненні правопорушення під час плавання (рейсу) вказаний термін відраховується з моменту повернення з плавання (рейсу) у порт. Дисциплінарне стягнення не може бути накладено пізніше шести місяців з дня вчинення проступку. Будь-яке накладене дисциплінарне стягнення, крім усного зауваження, оголошується в наказі. Стягнення оголошуються працівнику під розписку і заносяться до особової справи.

Матеріальна відповідальність є самостійним видом юридичної відповідальності. Згідно з нею, сторона трудового договору (роботодавець або працівник), яка заподіяла шкоду іншій стороні, відшкодовує цей збиток, незалежно від притягнення її за це правопорушення, до інших видів відповідальності (дисциплінарної, адміністративної, кримінальної).

Матеріальна відповідальність може виникнути тільки за наявності сукупності певних юридичних фактів: наявності прямої дійсної шкоди, протиправної дії або бездіяльності сторони трудового договору, її вини у заподіянні шкоди, наявності зв'язку між дією (бездіяльністю) сторони договору та наявністю збитку.

Під прямим дійсним збитком розуміється реальне зменшення наявного майна роботодавця або погіршення стану зазначеного майна, а також необхідність для роботодавця

здійснити витрати або зайві виплати на придбання або відновлення майна. Це може бути втрата, псування, нестача, розкрадання, втрата майна, сплата штрафів (наприклад, порушення термінів постачання, тощо), втрата документів, з якими пов'язане задоволення майнових вимог, неправильне оформлення документів та відмова у зв'язку з цим у задоволенні майнових вимог і т. ін. Працівник зобов'язаний відшкодувати роботодавцеві заподіяний йому прямий дійсний збиток. Неотримані доходи (упущена вигода) стягненню з працівника в рамках трудового законодавства не підлягають.

Наявність статутів та положень про дисципліну не виключає прийняття в цих організаціях правил внутрішнього трудового розпорядку, які регулюють питання, непередбачені в зазначених актах. Особливістю статутів та положень про дисципліну є те, що вони поширюються тільки на певні, визначені категорії працівників відповідної галузі. З усіма іншими можна укладати трудовий договір.

Трудовим договором може конкретизуватися матеріальна відповідальність сторін. При цьому договірна відповідальність роботодавця перед працівником не може бути нижчою, а працівника перед роботодавцем – вищою, ніж це передбачено КЗпПУ або іншими законами.

Кожна зі сторін трудового договору зобов'язана довести факт і розмір заподіяної їй шкоди, протиправність дії (бездіяльності) іншої сторони та її вину.

Робітник звільняється від відшкодування роботодавцеві збитку при наявності наступних умов: виникнення збитку внаслідок непереборної сили, виникнення збитку внаслідок нормального господарського ризику, виникнення збитку внаслідок крайньої необхідності або необхідної оборони, невиконання роботодавцем обов'язку щодо забезпечення належних умов для зберігання майна, довіреного працівникові. За загальним правилом законом встановлено обмеження, що за заподіяну шкоду працівник несе матеріальну відповідальність в межах одного середньомісячного окладу.

Матеріальна відповідальність у повному розмірі заподіяної шкоди покладається на працівника в наступних ви-

падках: 1) коли на працівника покладена матеріальна відповідальність у повному розмірі при виконанні трудових обов'язків (касири, інкасатори і т. ін.); 2) при недостачі цінностей, довірених йому на підставі спеціального письмового договору або отриманих ним по разовому документу; 3) при навмисному заподіянні збитку; 4) при заподіянні збитку в стані алкогольного, наркотичного або токсичного сп'яніння; 5) при заподіянні збитку в результаті злочинних дій працівника, встановлених судом; 6) при заподіянні збитку в результаті адміністративної провини, якщо така установлена відповідним державним органом; 7) при розголошенні відомостей, що становлять таємницю (службову, комерційну або іншу), що охороняється законом.

При спільному виконанні працівниками окремих видів робіт, пов'язаних з перевезенням або іншим використанням переданих йому цінностей, коли неможливо встановити відповідальність кожного працівника за заподіяну шкоду і укласти з ним договір про відшкодування збитку в повному розмірі, може вводиться колективна (бригадна) матеріальна відповідальність. Письмовий договір про колективну матеріальну відповідальність за заподіяння шкоди укладається між роботодавцем і всіма членами колективу (бригади).

Роботодавець, який завдав збитків майну працівника, відшкодовує цю шкоду в повному обсязі. Заява працівника про відшкодування збитків направляється роботодавцю, який зобов'язаний розглянути заяву і прийняти відповідне рішення. При незгоді працівника з рішенням роботодавця або неотримання відповіді у встановлений термін працівник має право звернутися до суду. Роботодавець зобов'язаний відшкодувати працівнику не отриманий ним заробіток в усіх випадках незаконного позбавлення його можливості працювати. Такий обов'язок, зокрема, настає, якщо заробіток не отриманий в результаті: незаконного відсторонення працівника від роботи, його звільнення або переведення на іншу роботу; відмови роботодавця від виконання або несвоєчасне виконання рішення органу з розгляду трудових спорів або державного інспектора з охорони праці про відновлення працівника на колишній

роботі; затримки роботодавцем видачі працівнику трудової книжки, внесення в трудову книжку неправильних або не відповідних законодавству формулювань причини звільнення працівника; інших випадків, передбачених законами та колективним договором. У разі порушення роботодавцем встановленого терміну виплати заробітної плати, оплати відпустки, виплат при звільненні та інших виплат, належних працівникові, роботодавець зобов'язаний виплатити їх зі сплатою відсотків (грошової компенсації) у розмірі, встановленому законодавством. Крім того, роботодавець може компенсувати працівникові моральну шкоду – фізичні або моральні страждання, заподіяні діями, що порушують особисті немайнові права громадянина (наприклад, життя і здоров'я, гідність особи, особиста недоторканність, честь і добре ім'я, ділова репутація, недоторканність приватного життя, особиста і сімейна таємниця, тощо). Моральна шкода, заподіяна працівнику неправомірними діями або бездіяльністю роботодавця (наприклад, у зв'язку з спричиненням шкоди здоров'ю, каліцтвом, смертю) відшкодовується в грошовій формі в розмірах, які визначаються угодою сторін трудового договору. У разі виникнення спору факт заподіяння працівнику моральної шкоди та розміри її відшкодування визначаються судом незалежно від відшкодування майнової шкоди.

За загальним правилом, коли між моряком і компанією-судновласником укладається типовий індивідуальний трудовий контракт, однією з його умов повинно бути визначення розміру відповідальності судновласника у випадку загибелі (смерті) моряка. У разі смерті моряка під час його перебування на судні, а також на шляху слідування до судна або з судна може бути накладений арешт на судно, оскільки вимога, пов'язана із заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя, належить до числа морських вимог і задовольняється вона в першу чергу (ст. 358 КТМУ: «... вимоги, що впливають із трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна...»).

Щоб визначити розмір компенсації, яку має виплатити судновласник, коли в контракті не зазначено конкретну суму компенсації, або контракт відсилає до норм національного права, треба щоб конкретна сума компенсації була включена до тексту контракту. Відповідно до ст. 357 КТМ України, «...угода про зменшення відповідальності судновласника є недійсною...». В контракті мають бути закріплені також положення про застосування норм права тієї чи іншої країни (з назвою нормативного акту) щодо визначення розміру компенсації та положення про межі відповідальності судновласника при заподіянні смерті моряку в зв'язку з прямою експлуатацією судна (розмір компенсації, а також конкретні зобов'язання судновласника); межі відповідальності судновласника у випадку природної смерті моряка (із зазначенням конкретної суми, що підлягає виплаті, а також термінів і порядку її одержання). Межі відповідальності мають бути виражені конкретною грошовою сумою, але не вищою за межу, визначену ст. 352 КТМ України.

Умови контракту мають бути погоджені з профспілкою моряків і завірені її печаткою.

Питання для самоконтролю:

- 1. Дайте поняття дисциплінарного проступку та дисциплінарної відповідальності.*
- 2. Охарактеризуйте трудові правовідносини на морському судні.*
- 3. Які правові норми наразі регулюють дисциплінарну відповідальність працівників морського транспорту?*
- 4. Охарактеризуйте порядок притягнення до дисциплінарної та до матеріальної відповідальності на морському транспорті.*

6. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Підстави виникнення цивільної відповідальності. Цивільно-правові санкції.
- Цивільна юрисдикція та її поширення.
- Морські вимоги. Арешт суден як засіб забезпечення морських вимог.
 - Поняття і сутність загальної аварії, її ознаки. Приватна аварія та відповідальність за шкоду.
 - Принципи розподілу загальної аварії. Порядок оформлення загальної аварії. Диспаша.
 - Організація позовної і претензійної роботи на морському транспорті.

Цивільно-правову відповідальність можна визначати як своєрідний обов'язок порушника (боржника) перетерпіти певні негативні наслідки за наявності визначених законом умов (складу правопорушення), що тягне для порушника виникнення деліктного зобов'язання, а це, в свою чергу, формує деліктні правовідносини, об'єктом яких є право на відшкодування заподіяної шкоди або поновлення становища, яке існувало до правопорушення та обов'язок боржника відшкодувати шкоду.

Як відомо, у цивільному праві існує презумпція вини боржника: боржник вважається винним у невиконанні зобов'язання, поки не доведе зворотного. В морському праві презумпція вини боржника не є абсолютною. У цивільному праві боржник несе відповідальність за дії своїх працівників, які розглядаються як дії самого боржника, а в морському праві боржник (перевізник) не несе відповідальності за збитки, які виникли внаслідок дій, недбалості або упущень своїх працівників (капітана, члена екіпажу, лоцмана, інших осіб або службовців), наприклад, внаслідок навігаційної помилки або пожежі, якщо тільки вона не виникла внаслідок провини самого перевізника. Перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, яка заявляє вимогу, доведе, що по-

дія виникла з вини перевізника, його службовців або агентів. Ніяке відхилення від курсу проходження судна (девіація) для рятування або спроби рятування життя або майна на морі і ніяка інша розумна девіація не вважаються порушенням договору перевезення, і перевізник не несе відповідальності за будь-які збитки в результаті цього.

Якщо ж перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, ця відповідальність обмежується згідно міжнародного законодавства, наприклад, Конвенції ООН з морського перевезення вантажів 1978 р., відомої як Гамбурзькі Правила (Україна формально ще не ратифікувала її). Відповідно до якої перевізник несе відповідальність за шкоду, яка є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути обставин, що спричинили втрату, пошкодження або затримку та їх наслідки. Відмова від відповідальності за затримку в доставці встановлена Гамбурзькими правилами і становить близько 250% суми фрахту, що підлягає сплаті за затриману кількість вантажу. Відповідальність перевізника за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, обмежується сумою, еквівалентною 835 розрахунковим одиницям за місце чи іншу одиницю відвантаження або 2,5 розрахункової одиниці за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу залежно від того, яка сума вище. Розрахункова одиниця визначається Міжнародним валютним фондом¹.

Конвенція містить правило, згідно з яким перевізник, включаючи в коносамент дані про вантаж, якщо він знає або має достатні підстави підозрювати, що ці дані неточно відповідають прийнятому вантажу, або він не мав розумної можли-

¹(Для держав, які не є членами фонду, Конвенція дозволяє застосовувати межі відповідальності, передбачені, наприклад, у розмірі 37,5 валютних одиниць за один кілограм ваги бруто вантажу. Одна валютна одиниця відповідає шістдесяти п'яти з половиною міліграмам золота проби дев'ятсот тисячних. Переведення в національну валюту здійснюється згідно з законодавством відповідної держави)

вості перевірити ці дані, може внести в коносамент відповідне застереження. У ньому він повинен конкретно вказати на ці неточності, на підстави для підозр або на відсутність розумної можливості їх перевірки.

Загалом, як відомо, цивільно-правова відповідальність завжди носить майновий характер (порушник розплачується за правопорушення своїм майном) і компенсаційний характер (повне відшкодування збитку, заподіяного неправомірними діями порушника). При цьому до шкоди включається упущена вигода, тобто матеріальні блага, які міг би отримати потерпілий у разі виконання правопорушником зобов'язання або норми права.

Зобов'язання виникають з різних юридичних фактів, у тому числі таких, як: договір, односторонні угоди, заподіяння шкоди, нанесення збитків у зв'язку із запобіганням загрози шкоди майну третіх осіб і т. ін. Відповідальність за невиконання зобов'язань виникає при одночасній наявності наступних підстав: протиправний характер дій або бездіяльності боржника, що призвели до порушення зобов'язань; наявність збитків у кредитора; наявність причинного зв'язку між діями боржника та збитками кредитора; наявність вини боржника.

До санкцій майнового характеру відносять: а) конфіскаційні санкції – вони пов'язані із безоплатним вилученням у фонд держави майна правопорушника. Слід підкреслити, що подібні санкції застосовуються у цивільному праві дуже рідко, в спеціально обумовлених законодавством випадках; б) стимулюючі (штрафні) санкції застосовуються до правопорушника незалежно від тих збитків, яких зазнав потерпілий внаслідок правопорушення, допущеного іншою стороною. Від конфіскаційних санкцій штрафні санкції відрізняються тим, що перші стягуються з правопорушника в казну держави, тоді як стимулюючі (штрафні) стягуються на користь потерпілої сторони. Стимулюючими санкціями у цивільному праві є неустойка, штраф, пеня. Неустойка – це визначена законом або до говором грошова сума, яку боржник повинен сплатити кредитору в разі невиконання або неналежного виконання зобов'язання, зокрема, у випадку прострочення його виконан-

ня. Неустойка у формі штрафу стягується у твердих сумах. Пеня стягується в сумах, пропорційних часу прострочення зобов'язання; в) компенсаційні санкції мають своїм призначенням відшкодування потерпілій стороні шкоди або збитків, завданих правопорушником.

У більшості західних держав цивільна відповідальність, залежно від підстав виникнення, поділяється на договірну і деліктну. Правовий режим цих видів відповідальності має істотні відмінності, які стосуються умов виникнення відповідальності і процедури доведення провини (у договірних зобов'язаннях вина винної сторони їй презюмується, а в деліктних – має бути доведена потерпілим). Є й інші відмінності, наприклад, деліктна і договірна відповідальності регламентуються різними правовими актами.

Цивільна юрисдикція держави порту передбачає компетенцію судових установ прибережної держави розглядати позови, пов'язані з невиконанням контрактів чи інших договірних зобов'язань, заподіянням шкоди, відшкодуванням шкоди, рятуванням і т. д., які пред'явлені до іноземного судна за цими цивільно-правовими підставами. Цивільна юрисдикція включає також право компетентних органів влади держави порту затримати чи заарештувати іноземне судно для забезпечення позовів або рішень, винесених судовими органами (державними або арбітражними).

З теоретичної точки зору цивільну юрисдикцію можна поділити на три види: імперативну, умовну і альтернативну. Імперативною цивільна юрисдикція є в тому випадку, коли правила, що її встановлюють, категорично визначають: дана справа може бути розглянута і вирішена тільки у суді загальної юрисдикції. Умовною цивільна юрисдикція є тоді, коли перед зверненням до суду потрібно виконати встановлену законом умову (наприклад, домовитися самостійно про порядок поділу майна). Альтернативною цивільна юрисдикція буде, якщо у осіб є право за взаємною згодою визначити, до суду чи до третейського суду вони звертаються за вирішенням спору. Така угода може бути укладе до і після порушення справи у суді загальної юрисдикції. У такому разі суд у попередньо-

му судовому засіданні (ст. 130 ЦПК) або у судовому засіданні, якщо між сторонами укладено договір про передачу спору на вирішення третейського суду і від відповідача надійшло до початку з'ясування обставин справи заперечення проти вирішення справи в суді, залишає справу без розгляду.

Компетентна влада може затримати або арештувати іноземне судно на виконання судового рішення, яке вже винесене, або за наявності постанови про це компетентних органів прибережної держави. Зазвичай прибережна держава утримується від здійснення своєї цивільної юрисдикції щодо іноземних суден, коли предмет спору не зачіпає інтересів самої держави або його фізичних чи юридичних осіб. Судна державної форми власності будь-якої країни (не торгового флоту) зберігають імунітет від затримань і арештів, які впливають з виконання судових рішень за цивільними справами або на забезпечення заявленого позову.

Під час перебування в іноземному порту торгіві судна підпадають під юрисдикцію країни перебування. Але згідно з міжнародною практикою, прибережні держави не здійснюють юрисдикцію за справами, які стосуються внутрішнього розпорядку на іноземному судні, включаючи цивільні й трудові спори, котрі виникають у зв'язку зі здійсненням службової діяльності на суднах.

Майнові вимоги також мають спеціальне регулювання. У торгівельному мореплаванні вони називаються морськими вимогами. Згідно зі ст. 42 КТМ України, морська вимога – це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно (будівництво судна, управління, експлуатація або комерційне використання судна, застава судна чи здійснення заходів, пов'язаних із рятуванням судна). Перелік морських вимог визначається КТМУ України.

На морському транспорті України встановлено спеціальний порядок забезпечення майнових вимог – арешт судна. Судно може бути заарештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду або голови Морської арбітражної комісії у випадках, визначених КТМУ. Арешт судна здійснюється тільки для забезпечення морських вимог, зазначених у

КТМУ, під час перебування судна в морському порту України. Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання належного забезпечення морської вимоги в прийнятній формі і в достатньому розмірі (внесення грошової суми, передачі майна, гарантії, тощо).

Історичною основою судового провадження з арешту суден на забезпечення морських вимог є конструкції римського права.

Першою такою конструкцією є поділ позовів на позови «*in rem*» та позови «*in personam*», а другою – є «право на чужу річ» (*iura in re aliena*), яке є різновидом речових прав, що не належать до права власності.

Позов «*in rem*» – це позов, де місце відповідача тим чи іншим чином займає судно-правопорушник. Тобто це речовий позов, метою якого є винесення рішення щодо будь-якої особи. Позов «*in rem*» подається безпосередньо до «винного судна» («*wrongdoing ship*») ще до початку розгляду позовних вимог по суті. Суд, який заарештував морське судно на забезпечення морських вимог до нього, може звільнити це судно від арешту тільки під надання іншого забезпечення. Саме судно при цьому не може виступати як предмет забезпечення. Якщо забезпечення надане особою, яка має найбільший інтерес щодо судна і з'явилася в суді, – судно звільняється від арешту. Якщо після арешту судна ніхто не з'явився в суді чи зацікавлена особа не надала забезпечення, суд приймає рішення про примусовий продаж судна. Мати одночасно і заарештоване судно, і забезпечення не можна. Як правило, суд надає час особі, за заявою якої судно було заарештоване, для подання позову до суду. Право кредитора на арешт судна «*in rem*» є абсолютним правом, яке дає можливість кредитору фактичного захоплення судна та його примусового продажу, якщо хто-небудь не надасть забезпечення за арештоване судно. Це право виникає із закону і не залежить від погодження із судовласником. Перехід прав власності на судно в період арешту не є підставою для звільнення судна від арешту. Судовласник може заперечувати проти арешту судна лише з приводу порушення процедури, а не за самим фактом арешту чи його вини у виникненні морських вимог

до судна. Відповідачем у судовому процесі виступає особа, яка має найбільший інтерес щодо судна.

Міжнародне співтовариство тривалий час намагалося уніфікувати національні процедури арешту суден. З цією метою було прийнято Міжнародну конвенцію з уніфікації деяких правил, які стосуються арешту морських суден від 10 травня 1952 р. (набула чинності 24 лютого 1956 р.). Конвенція використовується іноземними судами при вирішенні питань про арешт морських комерційних суден, що належать особам, до яких за-являються морські вимоги. Арешт суден, який здійснюється згідно з цією Конвенцією, є забезпеченням морських вимог, що не тотожне забезпеченню позову і може накладатися на судна компетентними судами ще до початку розгляду спору по суті і подання позовної заяви. Конвенція визначає поняття «особи, яка має вимогу» і передбачає застосування процесуального законодавства держави, де робиться заява про арешт судна, встановлює підвідомчість справ про накладення арешту, перелік морських вимог, порядок і умови звільнення судна з-під арешту та регламентує інші процесуальні питання. Статті 2 та 8 Конвенції встановили право на арешт будь-якого судна, незалежно від того, чи плаває воно під прапором країни-учасниці конвенції чи під прапором будь-якої іншої країни.

На дипломатичній конференції 12 березня 1999 р. була прийнята нова Конвенція про арешт суден, яка врахувала практику застосування Конвенції 1952 р. – це Конвенція ООН/ІМО з арешту суден 1999 р. Чимало положень Конвенції 1999 р. враховано і в тексті КТМ України. Проте Україна не бере участі у жодній із цих конвенцій, хоча представники України брали участь у роботі конференції, на якій приймалася ця Конвенція.

Вимогами, які за міжнародними стандартами набули статус морських та за якими можливо арештувати судно для їх подальшого забезпечення, стали такі: а) втрата нотабля (notably costs) з репатріації екіпажу арештованого судна; б) витрати на соціальне страхування, які сплачені на користь екіпажу судна; в) вимоги за страховими преміями, зокрема, взаємне страхування судна; г) докові витрати та ін.

Одним із найдавніших інститутів міжнародного приватного морського права є загальна аварія (*general average*). У Кодексі Юстиніана I, який датують VI століттям, йдеться про те, що у випадку викидання вантажу за борт судна задля його полегшення всі повинні брати участь у відшкодуванні того, що було пожегтвувано в спільних інтересах. У 1285 р. в англійському суді розглядалася перша відома справа, предметом якої була загальна аварія.

Загальною аварією визнаються збитки, понесені внаслідок зроблених навмисне і свідомо надзвичайних витрат і жертв з метою збереження від загальної небезпеки майна, що бере участь у загальному морському підприємстві: судна, фрахту і вантажу. Збитки, пов'язані з фрахтом, можуть виражатися в неотриманні фрахту – плати за перевезення вантажу. Звичайно, не можна фізично врятувати фрахт у тому сенсі, в якому говорять про порятунок судна і вантажу. Але, оскільки за умовами договору перевезення вантажу фрахт перебуває на ризику перевізника чи вантажовласника, порятунок вантажу завжди тягне рятування фрахту (або права на його отримання) для однієї з сторін перевезення. Фрахт з ризиком – це сума фрахту, яку судовласник може втратити, якщо він не доставить вантаж до пункту призначення.

До основних ознак, які характеризують загальну аварію, відносять: 1) розмір зроблених витрат; 2) розумність цих витрат; 3) надзвичайний характер витрат; 4) наявність загальної для судна, фрахту та вантажу небезпеки, що викликає ці витрати.

За відсутності будь-якої з цих ознак не можна відносити зроблені витрати або збитки на загальну аварію, незалежно від кінцевих результатів вжитих заходів. Загальна аварія не може означати повної загибелі, оскільки необхідною умовою визнання аварії загальною є те, що акт загальної аварії (наприклад, викидання вантажу за борт, відхилення судна від курсу, тощо) повинен мати хоча б частковий корисний результат. Важливою умовою визнання інциденту загальною аварією є спільна зацікавленість декількох сторін (судновласника, вантажовласника і власника фрахту) у запобіган-

ні загибелі майна. У випадках, коли це передбачено угодою сторін, а також у разі неповноти застосовуваного закону при визначенні роду збитків, їх розподілу, тощо, застосовуються Йорк-Антверпенські правила – кодифікований звичай, який регулює відносини сторін, що виникають при загальній аварії та інші звичаї торгового мореплавання.

Збитки, що не підпадають під загальну аварію, визнаються *приватною аварією*. Навіть за наявності ознак загальної аварії приватною аварією можуть бути визнані: вартість викинутого за борт самозапального вантажу і вантажу, що перевозився на судні не у відповідності з правилами та звичаями торговельного мореплавства; збитки, завдані гасінням пожежі тих частин судна або вантажу, які не були у вогні; збитки, завдані обрубкою уламків частин судна або інших предметів, раніше врятованих внаслідок морської небезпеки; збитки, завдані форсованою або іншою роботою двигунів, інших машин або котлів судна, яке знаходилося на плаву; збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину за обставин, які призвели б до посадки на мілину незалежно від вжитих заходів; однак збитки, завдані зняттям такого судна з мілини, визнаються загальною аварією; будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем внаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін і т.д.). Такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх заподіяння.

Принципи розподілу загальної аварії. Загальні збитки розподіляються між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості під час і в місці закінчення загального морського підприємства. У покритті загальних збитків беруть участь всі особи, майнові інтереси яких захищалися діями, що потягли ці збитки, а частка участі цих осіб у покритті загальних збитків повинна відповідати ступеню їх майнових інтересів. Такими особами є судовласник, зацікавлений у цілості вантажу і фрахту, а також власник вантажу, вантаж якого знаходиться на борту судна. Розподіл загальних збитків між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості проводиться незалеж-

но від обставин, що призвели до небезпеки, і від того, що є особи, відповідальні за виникнення небезпеки, яка призвела до загальних збитків. Зазначений розподіл загальних збитків, як правило, не усуває права кожного з учасників їхнього покриття на стягнення покритої ним частки з винних осіб.

Вагомість розподілу загальної аварії визначається, насамперед, тим, що її розміри в ряді випадків досягають значних сум, особливо коли доводиться оплачувати послуги рятувальників або буксирів, в розподілі яких між усіма учасниками перевезення, як правило, буває зацікавлений судновласник. У більшості випадків загально-аварійні витрати (або, принаймні, їхня основна частина) робляться судновласником за свій рахунок. Подія, що викликає необхідність рятування судна та вантажу (зіткнення, посадка на мілину, удар об підводну перешкоду, тощо) нерідко тягне за собою істотні пошкодження судна і його знецінення (аж до списування). У подібних випадках може виявитися, що завдяки аварійним витратам досягається більшою мірою порятунком вантажу, ніж судна. Основна частина загальної аварії припадає в цьому випадку на вантаж. Наприклад: танкер наскочив на кам'яні рифи біля берегів і отримав кілька пробоїн. Через ці пробоїни витекла в море частина вантажу – нафтопродуктів (1700 тонн). Крім того, щоб полегшити судно, при знятті його з мілини було викачано за борт ще 500 тонн дизельного палива. Втрата частини вантажу, який опинився за бортом, призвела до зменшення тиску судна на ґрунт і сприяла його порятунку разом з рештою вантажу. До загальної аварії була віднесена тільки вартість 500 тонн дизельного палива, навмисно викачаного за борт. Вартість решти втраченого вантажу (1700 тон) склала збиток вантажовласника, оскільки посадка судна на мілину сталася через помилки в судноводінні – навігаційної помилки.

Оформлення загальної аварії включає ряд обов'язкових дій щодо документального закріплення доказів безпосередньо слідом за морською подією та оформлення документів у першому порту заходу судна з метою створення умов для об'єктивного розгляду можливого спору про наявність загальної аварії і розрахунку збитків.

Основними, найбільш важливими документами, що вимагаються при оформленні аварії є судновий, машинний журнали, акт про аварію, а також акти, що встановлюють розміри аварії окремо по судну і окремо по вантажу. Первісним доказом наявності загальної аварії є записи в судовому журналі. В них з достатньою визначеністю повинна бути виражена позиція капітана судна з питання про доцільність дій, що тягнуть за собою загальну аварію. Особливу увагу слід звернути на достовірне відображення фактів до аварії і безпосередньо після неї.

Після прибуття судна в порт капітан зобов'язаний зажадати від вантажоодержувача *аварійну розписку* – зобов'язання отримувача вантажу сплатити належну йому частку витрат по загальній аварії. У цій розписці оголошується вартість вантажу, закріплюється згода на подання необхідних документів, матеріалів і відомостей в Асоціацію диспашерів при Торговопромисловій палаті України.

Крім аварійної розписки потрібно надання доказів належного забезпечення майбутніх платежів, тобто внесення депозиту на банківський рахунок судовласника відповідних грошових сум або видача гарантійного листа від банку. Судновласник заповнює квитанцію про отримання від вантажоодержувача забезпечення по загальній аварії. У разі відмови вантажоодержувача внести аварійний внесок або надати належне забезпечення судовласник має право не видавати вантаж і повинен здати його своєму агентові в порту.

Диспашею називається розрахунок збитків по загальній аварії і розподіл її між учасниками перевезення пропорційно вартості вантажу, судна і фрахту. За заявою сторони, зацікавленої в отриманні відшкодування по загальній аварії, встановлюється наявність загальної аварії і складається диспаша особами, що володіють знаннями і досвідом у галузі морського права (диспашери). Функції диспашерів – встановлення наявності загальної аварії, обчислення її розмірів, визначення вартості майна, що бере участь у покритті загальної аварії, і розподіл збитків між учасниками аварії.

Диспашери об'єднані в асоціацію диспашерів, яка діє на підставі положень про Асоціацію Диспашерів і про Порядок

складання диспаш. Диспашери призначаються президією Торгово-промислової палати України з числа осіб, які володіють знаннями в сфері морського права, морського страхування, міжнародного транспорту, валютного регулювання, а також міжнародних звичаїв торговельного мореплавства.

До заяви повинні бути включені всі документи, що висвітлюють обставини морської події і підтверджують розмір завданих збитків. На основі вивчення документів диспашер виносить постанову про наявність загальної аварії і повідомляє про це зацікавлені сторони. Якщо така постанова не оскаржена, диспашер приступає до складання диспаші. У диспаші визначається збиток, що підлягає віднесенню на загальну аварію (окремо щодо судна, вантажу й фрахту), а також взаємні розрахунки, баланс та інше. У заключній частині диспаші вказується, хто з власників майна повинен, з урахуванням проведених ним раніше витрат, виплатити іншим частку (повністю або частково), а хто з них, навпаки, – має право на відшкодування збитків, понесених понад своєї частки. При цьому зазначається, кому і в якій формі мають бути проведені платежі.

За складання диспаші стягується збір, що включається до диспаші і розподіляється між усіма зацікавленими особами пропорційно до частки їх участі в загальній аварії.

Розіслана зацікавленим особам диспаша може бути оскаржена шляхом подачі в суд заяви про зміну або скасування диспаші. Суд, розглядаючи таку заяву, може залишити диспашу в силі, внести до неї зміни, скасувати і доручити скласти нову диспашу, скасувати диспашу взагалі у зв'язку з відсутністю в дійсності загальної аварії. Помилки в розрахунках, виявлені в диспаші після її реєстрації в реєстрі диспаш, можуть бути виправлені диспашером з його ініціативи або за заявою осіб, між якими була розподілена загальна аварія шляхом складання аддендума (доповнення до диспаш), що є його складовою частиною. Можливість оскарження диспаші мають зацікавлені особи тому, що диспаша відноситься до числа документів, виконання яких може бути здійснене в примусовому порядку шляхом вчинення виконавчого напису нотаріуса. Нотаріусу повинні бути представлені диспаша і довідка дис-

пашера про те, що диспаша не скасована і не змінена судом. Для здійснення примусового виконання нотаріальний напис передається Державній виконавчій службі.

Порядок організації позовної і претензійної роботи на морському транспорті встановлюється Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України і Правилами морських перевезень.

Право на пред'явлення претензій і позовів мають: 1) у разі не подачі судна або подачі його із запізненням – відправник вантажу; 2) у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу – одержувач або відправник вантажу за умови представлення коносаменту, складеного за правилами, що існують в іноземному порту; 3) у разі прострочення доставки або затримки видачі вантажу – одержувач, за умови представлення коносаменту; 4) у разі втрати або прострочення доставки багажу – пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу – пред'явник комерційного акту.

Передача права на пред'явлення претензії або позову засвідчується переуступним написом на коносаменті, накладній або квитанції. Обставини, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправників, одержувачів вантажу і пасажирів, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми. В іноземному порту ці обставини засвідчуються за правилами, які існують у даному порту.

У разі відшкодування вимог, що впливають із передбачених законом відносин, на сплачувану суму нараховуються відсотки у розмірі середньої ставки банківського відсотка, що існує в місці знаходження кредитора.

До подання на перевізника вантажу позову, що виникає із морського перевезення, йому може бути заявлена претензія. Треба зауважити, що Конституцією України невизначеним є положення про подання претензій (ч. 2 ст. 124 Конституції України встановлено, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду та здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист). Отже, можливість використання суб'єктами правовідносин досудового врегулювання спо-

рів може бути додатковим засобом правового захисту, який держава надає учасникам певних правовідносин, що не суперечить принципу здійснення правосуддя виключно судом. Виходячи з необхідності підвищення рівня правового захисту держава може стимулювати вирішення правових спорів у межах досудових процедур, однак їх використання є правом, а не обов'язком особи, яка потребує такого захисту, а процесуальне законодавство не зобов'язує до такого порядку, але за бажанням сторони претензія може бути поданою, вона заявляється у письмовій формі. До претензії повинні бути додані документи, що її підтверджують. Можливість претензійного врегулювання розбіжностей сторін потрібно підкріпити відповідними гарантіями щодо перебігу строків позовної давності.

Документи перевізника подаються в оригіналі, оскільки вони засвідчують вартість відправленого вантажу. Претензії до перевізника, що випливають із договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученні. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про її задоволення чи відхилення. З дня пред'явлення перевізнику претензії відлік терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді.

До вимог, що виникають із договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном судна в силу наданих йому законом прав, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій, застосовується дворічний строк позовної давності. Строк обчислюється згідно з вимогами ст. 389 КТМУ.

До вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується трирічний строк позовної давності. Строк обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шко-

да, але не більше шести років із дня події, що спричинила забруднення і п'ятнадцяти років – із дня події, що викликала ядерну шкоду. Якщо відповідальність оператора ядерного судна згідно із законодавством держави, що видала дозвіл на експлуатацію такого судна, або спеціальною постановою цієї держави, прийнятою у зв'язку з конкретним інцидентом, застрахована або забезпечена у фінансовому відношенні іншим способом на строк, який перевищує п'ятнадцять років, вимога про відшкодування шкоди задовольняється після закінчення строку, на який відповідальність була фактично забезпечена.

До вимог, для яких строки позовної давності КТМ України не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності. На жаль, в Україні положення Гамбурзьких правил не імплентовані в національне законодавство, що не підтримує єдності правового регулювання міжнародних перевезень вантажу і судової (арбітражної, господарської) практики розгляду спорів, що впливають із морських перевезень.

Якщо обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку із загальною аварією, відлік строку позовної давності зупиняється до дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші зацікавленою особою.

Строки позовної давності, встановлені для вимог, передбачених КТМ України, продовжуються до трьох років у випадку, якщо судно, якого стосуються ці вимоги, протягом строку позовної давності не заходило у води України.

Законодавство України надає можливість звернутися для вирішення господарських спорів у Міжнародний комерційний суд, у Морську арбітражну комісію при Торгівельно-промисловій палаті України, які створено згідно з Законом України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 р., чи в господарський суд загальної юрисдикції. Характерно, що Закон не робить різниці між комерційним арбітражем (арбітражним судом) та третейським судом. Відповідно до п. 2 ст. 1

цього Закону, міжнародному комерційному арбітражу можуть передаватися спори з приводу договірних та інших цивільно-правових відносин, які виникають при здійсненні зовнішньо-торговельних та інших видів міжнародних економічних зв'язків, якщо комерційне підприємство хоча б однієї із сторін знаходиться за кордоном; спори підприємств з іноземними інвестиціями, міжнародних об'єднань і організацій, що створені на території України, між собою, спори між їх учасниками, а також спори з іншими суб'єктами права України. Під юрисдикцію такого арбітражного суду також підпадають спори, пов'язані з перевезенням товарів і пасажирів повітряним, морським, залізничним та автомобільним видами транспорту.

Морська арбітражна комісія при Торгівельно-промисловій палаті України (далі МАК при ТПП України) є самостійною постійно діючою арбітражною установою (третейським судом), що здійснює свою діяльність відповідно до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» та Положенням про Морську арбітражну комісію при ТПП України. МАК вирішує спори з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають при здійсненні торгівельного мореплавства незалежно від того, хто є сторонами таких відносин – суб'єкти українського чи іноземного походження. МАК приймає до розгляду спори, що відносяться до її компетенції, за наявності письмової угоди (домовленості) між сторонами про передачу їй всіх або певних спорів, які можуть виникнути між сторонами у зв'язку з будь-якими конкретними правовідносинами, незалежно від того, чи мають вони договірний характер, чи ні. Арбітражна угода може бути укладена у вигляді арбітражного застереження в договорі або у вигляді окремої угоди. Вона повинна бути викладена і оформлена у письмовій формі в окремий документ або входити у зміст комерційного договору між сторонами. В арбітражній угоді також повинен бути вказаний арбітражний (чи третейський) суд, якому можлива передача на розгляд спору та вказані межі компетенції такого суду. Іншими словами, сторони можуть домовитися про передачу на його розгляд не всього спору, а лише окремих спірних питань. У такому разі решта спірних питань можуть

бути вирішені іншим шляхом, в тому числі і господарським судом, що надає сторонам можливість вирішити принципові питання шляхом арбітрування, а інші питання між собою – на основі взаємної домовленості, що сприяє розвитку диспозитивних засад судочинства у спорах, які впливають з перевезень морським транспортом.

Порядок звернення в МАК та розгляд справ визначаються Регламентом МАК, а розмір арбітражного збору, який стягується при подачі позовної заяви, – Положенням про арбітражні збори і витрати, яке є додатком до Регламенту.

Рішення МАК України прирівнюються до рішень державних судів. Рішення МАК виконуються сторонами добровільно у встановлені нею строки. При відмові від їхнього добровільного виконання вони приводяться у виконання в примусовому порядку, у т.ч. за кордоном, на підставі Нью-Йоркської Конвенції 1958 «Про визнання і приведення у виконання іноземних арбітражних рішень». У справах, що підлягають розгляду в МАК, голова комісії може самостійно, на прохання сторони, встановити розмір і форму забезпечення вимоги, зокрема, прийняти постанову про накладення арешту на судно або вантаж іншої сторони, що знаходяться в українському порту.

Питання для самоконтролю:

- 1. Дайте поняття цивільно-правової відповідальності та цивільно-правових санкцій у торговельному мореплаванні.*
- 2. Охарактеризуйте цивільну юрисдикцію держави порту.*
- 3. Що таке морські вимоги та арешт судна як засіб їх забезпечення?*
- 4. Охарактеризуйте сутність загальної аварії, її ознаки, принципи розподілу і порядок оформлення.*
- 5. Поясніть що таке приватна аварія та хто несе за неї відповідальність?*
- 6. Які органи здійснюють цивільну юрисдикцію щодо справ про зіткнення суден.*

7. СУБ'ЄКТИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Відповідальність перевізника (відправника і фрахтівника) та умови її виникнення.
- Відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок ядерного інциденту.
- Відповідальність власника судна, підстави виникнення зобов'язань.
- Міжнародно-правова регламентація обмеження відповідальності судновласника та умови її обмеження за українським законодавством.
- Морський протест як важливий захід забезпечення інтересів судновласника під час пред'явлення майнових вимог

Основні засади відповідальності на транспорті визначені положеннями зобов'язального (деліктного) права та умовами договорів про морські перевезення.

Відправник і фрахтувальник несуть відповідальність за заподіяні збитки, якщо не доведуть, що збитки завдано не з їхньої вини або вини осіб, за дії або бездіяльність яких вони відповідають.

Перевізник відповідає за втрату або пошкодження вантажу, а також прострочення в його доставці з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту його видачі. Перевізник несе відповідальність: за втрату вантажу – в розмірі вартості втраченого вантажу; за пошкодження вантажу – в сумі, на яку знизилась його вартість. Перевізник не відповідає за це, якщо доведе, що втрата, пошкодження або прострочення сталися внаслідок: непереборної сили; небезпек або інших випадковостей на морі; будь-яких заходів щодо рятування людського життя або розумних заходів з рятування майна на морі; пожежі, що виникла не з вини перевізника; дій або розпоряджень влади (затримання, арешт, карантин); військових дій і народних заворушень; дії або бездіяльності відправника або одержувача; прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат; непомітних за зовнішнім вигля-

дом недоліків тари та упаковки вантажу або інших обставин, що викликали призупинення або обмеження роботи повністю або частково; інших обставин, що виникли не з вини перевізника, його службовців або агентів.

Перевізник визнається таким, що прострочив доставку вантажу, якщо вантаж не видано в порту видачі в термін, який визначений угодою сторін, а за відсутності такої угоди – в розумний строк, що вимагається від дбайливого перевізника з урахуванням конкретних обставин. Вантаж може вважатися втраченим, якщо він не виданий в порту вивантаження особі, уповноваженій на його отримання, протягом тридцяти календарних днів після закінчення встановленого строку.

Навігаційна помилка – помилка в судноводінні, або навігаційному забезпеченні, яка може виразитися у порушенні правил попередження зіткнень суден, невірному визначенні координат місця судна і т.д. Помилка в управлінні судном також пов'язується з експлуатацією судових систем. Наприклад, пошкодження вантажу в результаті проникнення води в трюм може вважатися навігаційною помилкою, якщо вона викликана помилковим включенням насосів на подачу води замість її відкачування.

До навігаційної помилки не відносяться помилки або недбалість у виконанні перевізником обов'язків з приведення судна в неморехідний стан.

Перевізник не відповідає за втрату або пошкодження вантажу, а також прострочення в його доставці, за винятком вантажів, що перевозяться в каботаж, якщо він доведе, що вони сталися внаслідок дій або бездіяльності капітана, інших членів екіпажу або лоцмана в судноводінні або управлінні судном. Перевізник не звільняється від відповідальності за неправомірні дії свого капітана або членів екіпажу перед особами, які не є сторонами даного договору з перевезення вантажу, наприклад, перед власником вантажу, що перевозиться на іншому судні, яке постраждало внаслідок зіткнення.

Щодо перевезення вантажу слід зазначити, що відповідальність перевізника вантажу виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення і закінчується в момент його вида-

чі. За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликані діями або упущеннями під час навантаження, розміщення, розвантаження вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами ст. 176 КТМ України. За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах: 1) за втрату і нестачу вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає; 2) за пошкодження або псування вантажу – у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає. Дійсна вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначається згідно зі ст. 182 КТМ України.

За простій судна внаслідок непред'явлення або несвоечасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально-розвантажувальних робіт, що проводяться відправником або одержувачем вантажу, чи інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення. Штраф за контрстальний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу.

Щодо перевезення пасажирів, перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажирів або ушкодження його здоров'я, а також у результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків. Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо це сталося з його вини. За втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок вини перевізника. Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження пере-

візнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В іншому випадку перевізник відповідає не вище межі, передбаченої ч. 4 ст. 194 КТМ України. Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті чи ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, то суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю або частково. Агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, передбаченими КТМ України, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку. Перевізник і пасажир можуть шляхом точно сформульованої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені КТМ України.

Організатор круїзу несе відповідальність за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я учаснику круїзу, а також втратою або пошкодженням його речей відповідно до правил ст.193, 194 КТМ України.

Спричинення шкоди оператором ядерного судна. Оператор (юридична або фізична особа, уповноважена державою, під прапором якої перебуває судно, експлуатувати ядерне судно, або держава, яка безпосередньо експлуатує таке судно) відповідає за ядерну шкоду, заподіяну внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном, крім випадків, зазначених у ч. 1 ст. 316 КТМ України.

Ядерна шкода означає шкоду, заподіяну особі або майну радіоактивними властивостями або поєднанням радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними властивостями ядерного палива і радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, здійснені з метою відвернення шкоди або зменшення її розміру. Якщо поряд з ядерною заподіяна інша шкода, яка не може бути відокремлена від ядерної, то вся заподіяна шкода визнається ядерною.

Оператор ядерного судна зобов'язаний компенсувати ядерну шкоду, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок

воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень, непереборних сил природи. Оператор ядерного судна, який компенсував ядерну шкоду, вправі заявити про регресну вимогу: 1) особі, яка навмисно заподіяла ядерну шкоду; 2) особі, яка здійснювала операцію з підняття затонулого ядерного судна без згоди на це оператора або держави, під прапором якої плавало судно, якщо шкода є наслідком винних дій такої особи.

Деякі операторів ядерних суден, що спільно заподіяли ядерну шкоду, відповідають солідарно. Однак відповідальність оператора ядерного судна, проти якого вчинено позов про компенсацію ядерної шкоди в повному обсязі, не може перевищувати межі, встановленої в ч. 1 ст. 318 КТМ України.

При заподіянні ядерної шкоди ядерним судном, на експлуатацію якого на момент ядерного інциденту не було видано дозволу державою, під прапором якої плавало судно, відповідальність покладається на власника ядерного судна. У цьому разі обмеження відповідальності оператора ядерного судна на підставі ст. 318 КТМ України не застосовується.

Ядерне судно повинне мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує, що відповідальність оператора ядерного судна у разі ядерної шкоди забезпечена згідно ст. 318 Кодексу торговельного мореплавства України.

Позов про компенсацію ядерної шкоди може бути вчинений безпосередньо до страховика або іншої особи, яка надала фінансове забезпечення оператору ядерного судна. При вчиненні позову про компенсацію ядерної шкоди до оператора ядерного судна страховик або інша особа, яка надала фінансове забезпечення оператору, має право взяти участь у судовому процесі.

Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке, згідно з законодавством, може бути накладено стягнення.

Однією з підстав виникнення зобов'язань на морському транспорті є відповідальність власника судна по відшкодуванню шкоди від забруднення, заподіяного внаслідок витоку з його судна або скидання з судна нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (далі:

забруднюючі речовини), за винятком випадків, передбачених ст. 306 КТМ України.

Шкода від забруднення – це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибопромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою для відвернення або зменшення шкоди від забруднення, а також вартість збитків, заподіяних внаслідок вжиття таких заходів.

Власник судна не відповідає за шкоду від забруднення, якщо доведе, що ця шкода трапилася внаслідок: 1) дії непереборних сил; 2) воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень; 3) поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду; 4) несправності маячних вогнів та інших навігаційних засобів, що є наслідком недбалості або інших неправомірних дій влади, які відповідають за підтримання цих засобів у належному стані; 5) аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судом відповідної заявки.

Якщо власник судна доведе, що шкода від забруднення моря виникла повністю або частково внаслідок наміру або недбалості потерпілого, то, залежно від ступеня вини потерпілого, розмір відшкодування повинен бути зменшений чи у відшкодуванні потерпілому повинно бути відмовлено. Коли шкода від забруднення спричинена витоком або скиданням забруднюючих речовин із кількох суден, власники цих суден разом відповідають за весь збиток, якщо неможливо визначити відповідальність кожного судовласника окремо. Відповідальність власника судна за шкоду від забруднення внаслідок витоку або скиду забруднюючих речовин з його судна обмежується розміром, встановленим у ст. 308 КТМ України.

Власник судна, що перевозить небезпечний наливний вантаж, наприклад, нафту як вантаж наливом понад 2000 тонн, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду від можливого забруднення.

Позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна. Судно, що перевозить вантаж наливом більше 2000 тон нафти, повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке підтверджує забезпечення відповідальності власника судна. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання такого свідоцтва встановлюються Міністерством інфраструктури України відповідно до статті 3 КТМУ. До відповідальності за заподіяну шкоду від забруднення притягуються за ст. 350, 354, 355, 356, 357 КТМ України.

Використання транспортних засобів у різних сферах діяльності людини, в тому числі і задля здійснення перевезень, завжди було пов'язане з деякими ризиками: пошкодження, знищення, втрати вантажу, майна, заподіяння шкоди життю та здоров'ю людей. Причому для осіб, які безпосередньо здійснюють експлуатацію транспортної техніки, існує додатковий ризик пошкодження або загибелі самого транспортного засобу. Однак наявність зазначених вище ризиків ще посилюється відносно незахищеністю морських суден від руйнівної дії природних явищ, недосконалістю засобів управління, навігації... Все це робить здійснення торговельного мореплавання небезпечним промислом. Навіть вдосконалення морської транспортної техніки не зменшує подібні ризики. В результаті відповідальність морського перевізника зростає. Більше того, особа, що експлуатує морське судно, може одночасно нести відповідальність за кількома різноманітними вимогами, що впливають з однієї події. Це могло б зробити торговельне мореплавання нерентабельним. Запобіганню ж такій ситуації сприяє інститут загального обмеження відповідальності за морськими вимогами. Суть його полягає в тому, що певні морські вимоги, що впливають з однієї події, обмежуються певною сумою грошових одиниць незалежно від фактичного розміру заподіяної шкоди. Це, у свою чергу, дає більш широкі можливості особі, яка здійснює торговельне мореплавання, вживати заходів щодо зниження негативних наслідків від можливої аварії та додаткову мотивацію для залучення до участі в морському підприємстві страхових організацій.

Соціальна та економічна значимість інституту обмеження відповідальності за зобов'язаннями, що випливають з торговельного мореплавства, сприяла закріпленню його на міжнародному рівні. У рамках процесу міжнародної уніфікації правових норм, що регулюють відносини у сфері торговельного мореплавства, протягом усього ХХ ст., поряд з правилами про обмеження відповідальності за окремими видами вимог, що випливають з морського перевезення вантажів, з морського перевезення пасажирів і багажу, із забруднення моря нафтою, проводилась уніфікація правил про загальне обмеження відповідальності за морськими вимогами. З існуючих нині міжнародних угод, що уніфікують правила про загальне обмеження відповідальності за морськими вимогами це – Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р., Міжнародна конвенція щодо обмеження відповідальності власників морських суден 1957 р., Конвенція про обмеження відповідальності з морських вимог 1976 р. (дві останні отримали визнання більшості країн, які, приєднавшись до них, зробили для себе їх норми обов'язковими).

Відповідальність судовласника в Україні обмежується межами, передбаченими ст. 352 КТМ України. Обмеження відповідальності на підставі ст. 349 Кодексу торговельного мореплавства України не застосовується у випадках, передбачених у ст. 351 КТМ України.

Черговість задоволення вимог встановлено у ст. 358 КТМ України, зокрема в переважному порядку задовольняються вимоги щодо трудових взаємовідносин, вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, тощо. Всього встановлено вісім категорій черговості по задоволенню вимог. Вимоги, зазначені у ст. 358 КТМ України, відшкодовуються у порядку черговості та у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

Іпотечні заставодержателі набувають пріоритетного права накласти стягнення на судно, що знаходиться під заставою, якщо до моменту настання терміну виконання зобов'язання, забезпеченого іпотекою, воно не буде виконано, за винятком випадків, коли за законом або договором про іпотеку таке право виникне пізніше або може бути здійснено раніше.

Важливим заходом забезпечення доказів у питаннях притягнення до майнової відповідальності є морські протести. Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, яка може бути приводом для пред'явлення судовласнику майнових вимог, капітан з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судовласника робить у встановленому порядку заяву про морський протест.

Заява про морський протест повинна містити опис обставин, подій і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна. Морський протест забезпечує фіксацію і наступний доказ фактів, які мають юридичне значення при визначенні підстав та меж відповідальності.

Морський протест заявляється у портах України – нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій; в іноземному порту – консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

У порту України заява про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин із моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського протесту, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин із моменту настання події.

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою і в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі (ст. 342 КТМ України) на огляд судовий журнал і завірений капітаном витяг із судового журналу.

Нотаріус або інша посадова особа на підставі заяви капітана, даних судового журналу, опитування капітана, а в разі потреби – інших свідків зі складу судового екіпажу – складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою.

Прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у таких випадках актів про мор-

ський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

Питання для самоконтролю:

1. Які умови виникнення відповідальності перевізника (відправника і фрахтівника) та відповідальності власника судна?

2. Яким чином несе відповідальність оператор ядерного судна внаслідок ядерного інциденту?

3. Які передумови міжнародно-правового та національного обмеження відповідальності судновласника ви можете назвати?

4. Що таке морський протест і який порядок його пред'явлення?

8. АДМІНІСТРАТИВНА ЮРИСДИКЦІЯ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Адміністративна юрисдикція прибережної держави і адміністративний примус на морському транспорті.
- Адміністративні повноваження начальника і капітана морського порту.
- Державний контроль за лоцманським проведенням, регулюванням руху суден та радіонавігацією.
- Адміністративні повноваження органів технічного нагляду за суднами (реєстри). Міжнародні морські класифікаційні об'єднання та їх повноваження.
- Адміністративні повноваження Служби охорони портового засобу, Прикордонної служби, органів санітарного нагляду, митних органів та ін.

Адміністративна юрисдикція – це підвідомчість і компетенція щодо здійснення, а також саме здійснення правозастосовчої, правоохоронної, державно-владної, квазісудової діяльності з розгляду та вирішення юридичних спорів (конфліктів) та справ про адміністративні правопорушення, здійснювана державними органами та органами місцевого самоврядування, що включає в себе юрисдикційне провадження у справах про адміністративні правопорушення, провадження за скаргами, погоджувальне провадження та ін. Тобто адміністративна юрисдикція представляє собою особливий вид правової діяльності органів виконавчої влади, у процесі якої розглядаються індивідуальні адміністративні справи та застосовуються відповідні адміністративні санкції.

Адміністративна юрисдикція прибережної держави розповсюджується на всі судна під час заходу, стоянки і виходу з порту. Відмінною особливістю адміністративної юрисдикції є те, що вона застосовується до всіх без виключення іноземних суден, як державних, включаючи судна, призначені виключно для публічної служби, так і суден приватних власників, тобто діє принцип повної компетенції прибережної держави.

Адміністративна юрисдикція здійснюється прибережною державою наступними шляхами: встановленням порядку

заходу суден в порт і виходу з порту; проведенням навантажувально-розвантажувальних робіт; організацією посадки і висадки пасажирів; збором податків і мита; оформленням документації та іншими діями компетентних органів, а також шляхом притягнення до адміністративної відповідальності за скоєння порушень встановлених правил.

Адміністративна відповідальність являє собою особливий вид примусу, що застосовується уповноваженими на те державними органами щодо громадян і посадових осіб, які скоїли адміністративні правопорушення (провини). За вчинення адміністративного правопорушення органи морського й річкового транспорту можуть застосувати такі адміністративні стягнення: попередження (ст. 26 КУпАП); штраф (ст. 27 КУпАП); позбавлення судноводіїв права керування судном, маломірним судном, усіма видами плавучих засобів (ст. 30 КУпАП). До загальних суб'єктів забезпечення законності на морському транспорті, відносяться: Президент України, Кабінет Міністрів України, центральні та місцеві органи виконавчої влади (крім Міністерства інфраструктури та його місцевих органів управління) у межах наданих їм повноважень, органи місцевого самоврядування, судові органи, органи прокуратури, громадяни України та громадські організації. До спеціальних суб'єктів забезпечення законності відносяться відомчі органи управління: Міністерство інфраструктури (Департамент державної політики в галузі морського та річкового транспорту Мінінфраструктури) та його територіальні органи управління на місцях, Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (далі: Укрморрічінспекція) та її структурні підрозділи на місцях – служби капітанів портів і їхні структурні підрозділи, інспекторські підрозділи, керівники та начальники всіх рівнів.

Прямо чи опосередковано на діяльність морського транспорту впливають такі органи виконавчої влади як: Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Міністерство енергетики та вугільної промисловості, Міністерство екології та природних ресурсів, Міністерство економічного розвитку і торгівлі, Міністерство регіонального розвитку, будівництва

та житлово-комунального господарства, Міністерство соціальної політики, Міністерство доходів і зборів, Фонд державного майна, Державна реєстраційна служба України тощо.

Розглянемо головні аспекти статусу органів адміністративної юрисдикції на морському транспорті.

Згідно частини третьої статті 15 Закону «Про морські порти України», який вступив у силу 13 червня 2013, начальником морського порту є керівник філії адміністрації відповідного морського порту. Начальник філії ДП АМПУ і начальник морського рибного порту відповідно призначаються Міністерством інфраструктури і Міністерством аграрної політики та продовольства України. Начальник філії ДП АМПУ забезпечує безпеку, охорону вантажів, майна порту, стежить за громадським порядком, проведенням санітарних і протипожежних заходів у порту, охороною навколишнього природного середовища, обслуговуванням суден. Його права та обов'язки передбачені Законом «Про морські порти України» та положенням про Адміністрацію морських портів України.

На відміну від начальника порту, який керує діяльністю порту у всіх її проявах і здійснює різноманітні господарські функції, на капітана порту покладається суворо визначене коло функцій по забезпеченню безпеки мореплавства і порядку в порту.

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю, який здійснює служба капітана морського порту на чолі з капітаном з метою перевірки судових документів, установлення відповідності основних характеристик судна судовим документам, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування судового екіпажу. Судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту. Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі порушення вимог, визначених ст. 91 КТМУ.

Адміністративно-правовий статус капітанів портів визначають норми, адресовані капітанам портів, які наділяють їх адміністративними повноваженнями. Капітан порту очолює службу капітана порту (далі: Служба), яка входить до складу філії ДП «Адміністрація морських портів України».

Капітан морського (морського рибного) порту здійснює державний нагляд за мореплаванням у порту. Діє відповідно до КТМ (ст. 78–81), Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р., що містить перелік прав та функцій, якими наділений капітан порту (але головною метою залишається забезпечення безпеки мореплавства).

Наприклад, до функцій капітана порту відносять такі:

- нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з морського порту (п. 2.1.3);
- нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища (п. 2.1.4);
- нагляд та контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту (п. 2.1.6);
- облік та розслідування аварійних морських подій в установленому порядку (п. 2.1.8);
- контрольний огляд суден із метою перевірки судових документів (п. 2.1.9);
- нагляд за дотриманням вимог щодо належного технічного стану причалів, відповідності технічного стану суден вимогам законодавства, засобів навігаційного обладнання в порту і на підходах до нього (п. 2.1.10);
- контроль за дотриманням вимог законодавства і міжнародних договорів України щодо безпечного морського перевезення пасажирів, вантажів (п. 2.1.11);
- видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту (п. 2.1.15).

Деякі права капітана порту:

- заборона виходу судна в море (п. 3.1.1);
- інспектування всіх суден, що перебувають у порту, з метою встановлення їх мореплавного стану (п. 3.1.2);
- заборона експлуатації суден і об'єктів, виконання робіт, що створюють загрозу безпеці судноплавства та довкілля.

ля, до усунення порушень вимог нормативних актів із питань безпеки руху суден;

— надання обов'язкових для виконання судновласниками та посадовими особами приписів щодо усунення порушень вимог нормативних актів із питань безпеки судноплавства (п. 3.1.3).

У морському порту стягуються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний. Інші види зборів можуть встановлюватися нормативними актами України. Розмір портових зборів устанавлюється Кабінетом Міністрів України.

Примусові заходи застосовуються капітаном порту у випадку несплати встановлених зборів, штрафів і інших платежів, а також за рішенням уповноважених законодавством державних органів (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, Міністерства охорони навколишнього середовища і ядерної безпеки України, прикордонної служби). Заборона капітаном порту виходу судна в море має метою забезпечення мореплавності судна і дотримання ним існуючого в порту адміністративного режиму, і тому може бути застосована до будь-якого судна (предмету нагляду капітана порту) незалежно від його приналежності і прапора.

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту на строк до 3-х діб до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на:

- прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди;

- морську вимогу порту, зумовлену пошкодженням портових споруд, іншого майна та навігаційного обладнання, розташованого в порту;

- морську вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України.

Кодекс торговельного мореплавства України виводить за межі правового регулювання питання рибогосподарської діяльності (ст.3 КТМУ). А враховуючи поєднання в КТМ України норм приватного та адміністративного права, за рамки КТМ України виводяться і питання адміністративного нагляду за суднами флоту рибної промисловості (ст.10 КТМУ). Фактично зараз в Україні діють автономно дві системи безпеки судноплавства – очолювана Мінінфраструктури і, стосовно флоту рибної промисловості – Мінагропромом (Державним департаментом рибного господарства); вони представлені в Міжнародній морській організації і паралельно проводять огляд суден і судноплавних компаній, видають державні документи і т. ін.

Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) створена відповідно до Указу Президента України №447/2011 від 8 квітня 2011 року. Вона є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністерство інфраструктури України. Укрморрічінспекція забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Основними завданнями Укрморрічінспекції є:

- 1) реалізація державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;
- 2) здійснення відповідно до законодавства державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті;
- 3) внесення пропозицій щодо формування державної політики з безпеки на морському та річковому транспорті;
- 4) надання адміністративних послуг у сфері морського та річкового транспорту.

Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків Міністерства інфраструктури України утворена 2001 р. відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про удосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломування моряків» від 31.01.2001 р. Діє відповідно до наказу Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про Інспекцію з питань підготовки та диплому-

вання моряків» від 17.10.2001 р. на виконання Закону України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р.» від 01.11.1996 р.

У відповідності до Положення про Інспекцію з питань підготовки та дипломування моряків остання здійснює: огляд підприємств, організацій та установ незалежно від форм власності, що проводять підготовку та дипломування моряків на відповідність підготовки моряків вимогам Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р., з поправками, та законодавства України з питань підготовки та дипломування моряків (національні вимоги), який не є заходом державного нагляду (контролю), але за результатами якого оформлює протокол; повідомляє капітанів портів щодо можливості підтвердження виданих ними дипломів, кваліфікаційних свідоцтв та інших документів моряків (дипломи, кваліфікаційні свідоцтва та інші документи, видані морякам без підтвердження інспекцією, є недійсними) та ін.

Казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» (далі: КП МПРС) належить до сфери управління Міністерства інфраструктури, що координує його роботу разом із Державною інспекцією з безпеки на морському та річковому транспорті, і є єдиним підприємством, на яке покладаються всі функції із забезпечення пошуку та рятування на морі. Організація морської пошуково-рятувальної служби здійснюється за такими напрямками: фінансове, організаційне та технічне забезпечення операцій із пошуку і рятування та ліквідації аварійних забруднень на морі; інтеграція галузевих фінансових, технічних, організаційних ресурсів; технічне, інформаційне та аналітичне забезпечення прийняття управлінських рішень; забезпечення координації управління операціями пошуку і рятування. Забезпечення фінансування КП «Морська пошуково-рятувальна служба» заплановано з державного бюджету, починаючи з 14.06.2013 р. (до цього часу функції із забезпечення пошуку і рятування на морі в Україні виконували різні підприємства, що належали до сфери управління Мінінфраструктури. У результаті чого не було

єдиної політики, система пошуку і рятування працювала не ефективно, бракувало фінансування).

Наразі організаційно-технічне забезпечення функціонування та розвитку національної системи пошуку і рятування в морському пошуково-рятувальному районі України є основним завданням створеного казенного підприємства. До його функцій також належать: здійснення операцій із рятування людського життя, суден і вантажів у відкритому морі відповідно до Конвенції про пошук і рятування на морі; виконання робіт із ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів і інших шкідливих речовин у морі відповідно до Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню із суден 1973/78 рр.; міжпортівих буксирувань, суднопідйомних, підводно-технічних робіт та іншої комерційної діяльності на морі, яка потребує застосування спеціалізованих сил і засобів і т.д.

З прийняттям наказу Мінінфраструктури України від 13.09.2012 р. «Про затвердження Змін до Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України» визнано такі адміністративно-правові повноваження «Держгідрографії»: розробка стандартів навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства (п/п. 2 ч. 2 п. 1.4); узгодження будівництва об'єктів на українському узбережжі, що можуть створювати навігаційну небезпеку (п/п. 14 ч. 2 п. 1.4); узгодження в межах повноважень проектної документації стосовно зведення гідротехнічних споруд, проведення гідротехнічних робіт, прокладання підводних кабелів і нафтогазопроводів на морях і узбережжі України (п/п. 15 ч. 2 п. 1.4).

З метою забезпечення потреб підприємств, підпорядкованих Міністерству інфраструктури України, інших підприємств морської галузі в засобах морського рухомого супутникового зв'язку та координації морського рухомого зв'язку було утворено Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден для здійснення заходів із створення системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден. На нього також покладені певні

адміністративні функції, які впливають на діяльність морських портів, зокрема у відповідності до правила 191 глави V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) та Інструкції щодо процедури підключення обладнання суднових систем охоронного сповіщення до національної системи приймання сигналів суднового охоронного сповіщення та системи супутникового моніторингу суден, що плавають під Державним прапором України.

Державні лоцмани і лоцманські підприємства діють на підставі Наказу Міністерства інфраструктури від 08.05.2013 № 292 «Про затвердження положення про морських лоцманів». Вони здійснюють діяльність з лоцманського проведення суден на підходах до морських портів, у межах акваторій цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна, яке перебуває у визначених районах лоцманського проведення суден, а також на судновласників, фрахтувальників, морських агентів, капітанів суден, інших уповноважених судновласником осіб, що замовляють послуги з лоцманського проведення суден.

Інформація про райони обов'язкового і необов'язкового лоцманського проведення, режим плавання і порядок надання лоцманських послуг у них доводиться до відома мореплавців шляхом публікації в правилах мореплавання, лоціях, повідомленнях мореплавцям. Діяльність лоцманів здійснюється на засадах самофінансування за рахунок коштів лоцманських зборів, що стягуються в нормативно установленому порядку.

Державний морський лоцман зобов'язаний указати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, обов'язкової постанови начальника морського порту та інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а в разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог державного морського лоцмана – негайно повідомити про це капітана морського порту.

Присутність на судні державного морського лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном. Морський лоцман не має права без згоди капітана залишити

судно раніше, ніж поставить його на якір, відшвартує в безпечне місце, виведе в море або буде замінений іншим лоцманом.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден у випадках, передбачених КТМУ (ядерні судна, судна, які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, тощо).

Якщо капітан, прийнявши на судно морського лоцмана, діє всупереч його рекомендаціям, лоцман має право у присутності третьої особи відмовитися від продовження проведення судна. Морський лоцман вправі вимагати, щоб про це було зроблено запис у лоцманській квитанції. Однак і після відмови від проведення судна лоцман зобов'язаний залишатися на капітанському містку, і якщо капітанові судна будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, він зобов'язаний надати їх. На вимогу капітана продовжити лоцманське проведення судна, лоцман зобов'язаний продовжити проведення судна.

За надання недостовірної інформації, у тому числі за допомогою технічних суднових засобів, щодо даних про судно, а також за прохід без дозволу служби регулювання руху або без лоцмана в зоні обов'язкового лоцманського проведення капітан судна зобов'язаний сплатити штраф у розмірі двократної ставки лоцманського збору незалежно від встановленої чинним законодавством України відповідальності за наслідки, що можуть виникнути через ці дії.

Відповідальність за аварійні морські події, що сталися з вини морських лоцманів під час виконання ними службових обов'язків, несе підприємство, працівником якого є лоцман.

Рух суден, як і будь-який рух автономних і технічно складних транспортних засобів, вимагає спеціального регулювання. У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Мінінфраструктури України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Служба регулювання руху суден діє відповідно до Наказу Міністерства транспорту і зв'язку України від 28.05.2001 р.

№ 340, який затверджує «Типове положення про службу регулювання руху суден». Зона дії і порядок руху суден у зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, які затверджуються Міністерством транспорту і зв'язку України. Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, надання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.

За межами територіального моря України Служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна. Відповідальність за аварії, що сталися з вини лоцмана, оператора служби регулювання руху суден, несе відповідний порт, у підпорядкуванні якого перебуває служба регулювання руху суден. Ця відповідальність обмежується розміром аварійного фонду служби регулювання руху суден, що утворюється з 10 відсотків відрахувань від сум зборів, надійшли в календарному році, які передували аварії. Перелік послуг, що надаються конкретною Службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в обов'язкових постановках щодо морських портів, в лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

З метою забезпечення потреб підприємств, підпорядкованих Міністерству інфраструктури України, та інших підприємств морської галузі в засобах морського рухомого супутникового зв'язку та координації морського рухомого зв'язку було утворено Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден для здійснення заходів із створення системи дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден. На нього покладені певні адміністративні функції, які впливають на діяльність морських портів, зокрема у відповідності до правила 19-1 глави V Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) та Інструкції щодо процедури підключення обладнання судових систем охоронного сповіщення до національної системи приймання сигналів судового охоронного сповіщення та систе-

ми супутникового моніторингу суден, що плавають під Державним прапором України.

Останнім часом до традиційних небезпек для мореплавців додалися нові: збройний розбій, контрабанда наркотиків, терористичні акції проти суден і засобів берегової інфраструктури. Як показує сумний досвід, вони становлять найбільшу загрозу для судноплавної індустрії, бо є навмисними, заздалегідь спланованими діями з політичними цілями. Два найважливіших елемента морської галузі – судна і порти – виявилися мало захищеними проти цієї нової небезпеки, що зумовило необхідність оперативної розробки і прийняття ІМО нових міжнародних документів, націлених на підвищення безпеки мореплавання для забезпечення охорони суден і портових засобів від терористичних акцій. У прийнятих ІМО доповненнях до Міжнародної конвенції СОЛАС і новому Міжнародному кодексі з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПС) вказується на необхідність призначити в судноплавних компаніях, в портах і на судах осіб, відповідальних за виконання всіх необхідних заходів з охорони суден і портових засобів від незаконних, ворожих дій у різних виробничих ситуаціях і при різних рівнях ризику їх здійснення. Основна мета документів – створити стандартну систему заходів, виконання яких дозволить істотно підвищити морську безпеку. Всі ці заходи спрямовані на попередження незаконного проникнення на судна, портові засоби, зниження ймовірності терористичних актів, піратських нападів.

У випадках, коли неможливо достовірно визначити ситуацію по охороні судна перед заходом в порт або є підстави вважати, що судно не виконує вимоги Глави XI 2 Конвенції СОЛАС 74 або частини А Кодексу ОСПЗ, судно залишається об'єктом контролю з боку посадовців портових засобів та інспекції контролю держави порту, які повинні застосувати до судна контрольні заходи: огляд або детальну інспекцію судна; затримання судна; обмеження судна в діях, включаючи переміщення в порту або відправку судна з порту; додаткові або альтернативні адміністративні заходи: штраф, оплатне вилучення предмету, який став знаряддям здійснення або без-

посереднім об'єктом порушення вимог Глави XI2 Конвенції СОЛАС74 і частини А Кодексу ОСПЗ, конфіскацію предмету або грошей, одержаних в результаті здійснення порушення цих вимог судом або екіпажем при взаємодії судно – порт. Якщо судна несуть прапор держави, яка не є учасницею Конвенції СОЛАС 74, посадовці портових засобів, відповідальні за охорону, інспекція контролю держави-порту, капітани морських торгових портів по винні провести консультації з державними органами морської безпеки про доцільність заходу такого судна. У разі ухвалення рішення про допуск судна в порт, постановці його біля причалу, на борт судна піднімається посадовець портових засобів для здійснення огляду судна з метою визначення необхідних заходів по охороні, які має здійснювати служба охорони портового засобу.

Для забезпечення функціонування нової сфери діяльності на морському і річковому транспорті та на виконання положень Регламенту (ЄС) № 725/2004 Європейського парламенту та Ради «Про посилення безпеки суден та портових споруд» від 31.03.2004 р. з метою проведення робіт із запобігання актам тероризму, піратства, іншим подіям, а також взаємодії та координації дій, спрямованих на захист суден від загрози терористичних актів, озброєних нападів у портах в Україні у квітні 2004 р. було створено державне підприємство «Агентство морської безпеки», яке потім було реформоване у Службу морської безпеки порту/ портового засобу.

На сьогодні у складі порту діє служба морської безпеки – спеціалізований структурний підрозділ порту, призначений для захисту інфраструктури порту або портових засобів (ПЗ), суден, їх екіпажів та вантажу, що перебувають у порту або ПЗ, від актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання шляхом здійснення комплексу організаційних, адміністративних, режимних і технічних заходів.

Аналіз Типового положення про Службу морської безпеки порту або портового засобу (СМБ ПЗ), затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. (зі змінами згідно наказу Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Типового положення про за-

гін охорони морського порту» від 15.04.2013 № 220), дозволяє визначити, що СМБ є структурним підрозділом ДП Адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, що перебувають у адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій.

Отже, на СМБ покладені кілька найважливіших функцій. Зокрема, це реалізація державної політики у сфері морської безпеки в Азовсько-Чорноморському басейні, в інших районах Світового океану, де здійснюють перевезення судна під прапором України, введення постійного моніторингу системи морської безпеки в портах і на суднах, визначення рівня кваліфікації, професійної придатності та проведення атестації персоналу служб морської безпеки портів, портових засобів, судноремонтних та суднобудівних заводів, офіцерів безпеки судноплавних компаній та інших підприємств.

СМБ організовує збір і аналіз інформації про загрозу захисту суден і портових засобів. Ведеться обмін такою інформацією з організаціями інших країн, які задіяні в забезпеченні морської безпеки. Для цих цілей у відділі оперативного реагування постійно ведеться чергування капітанами-координаторами морської безпеки. На цей відділ покладено функцію прийому повідомлень «судно – берег» і оперативного реагування у разі будь-яких актів незаконного вторгнення. Для проведення спільних дій щодо захисту суден і портових споруд встановлені контакти і постійно підтримується зв'язок з відповідними структурами міністерств і відомств, центральних і місцевих органів виконавчої влади, діяльність яких пов'язана з питаннями морської безпеки.

Наступна дуже важлива і об'ємна частина роботи СМБ – це розробка планів охорони портових засобів і суден, прове-

дення оцінок охорони, внесення у вже існуючі плани змін, а також узгодження їх з Укрморрічінспекцією і Регістром судноплавства України.

Сучасна система міжнародного права висуває нові вимоги до системи морської безпеки. У зв'язку з цим підприємствам морського і річкового транспорту потрібні добре підготовлені фахівці у сфері охорони. В Україні вже створено навчальні заклади, уповноважені готувати офіцерів охорони портових засобів та офіцерів охорони суден. Служба морської безпеки проводить перевірку діяльності служб морської безпеки морських торговельних портів, портових засобів, підприємств і організацій, які знаходяться у сфері управління Мінінфраструктури, офіцерів охорони судноплавних компаній.

На Службу морської безпеки покладено також організацію взаємодії служб морської безпеки на морському і річковому транспорті з регіональними представництвами силових структур центральних органів виконавчої влади (Служба безпеки України, Міністерство внутрішніх справ України, Міністерство оборони України, Державна прикордонна служба України, Міністерство доходів і зборів України). Також здійснюється взаємний обмін інформацією стосовно безпеки суден і портових засобів з Центром оперативного реагування Державної служби України з надзвичайних ситуацій, Антитерористичним центром Служби безпеки України, Державною прикордонною службою, Консульським управлінням Міністерства закордонних справ, Управлінням безпеки Міністерства інфраструктури України.

Відповідно до статті 5 Конвенції про відкрите море 1958 р., технічний нагляд за суднами є функцією держави, яка надала цим суднам право плавання під своїм прапором. У світовій практиці ці повноваження провідні морські держави делегують, переважно, національним класифікаційним товариствам. Однак у зв'язку з відсутністю в Україні до 1998 р. такого органу, уряд був змушений надати ці повноваження іноземним класифікаційним товариствам, наприклад, таким як Російський Морський Регістр судноплавства, АВС (США), Бюро Верітас (Франція), Німецький Ллойд та інші.

Правила і стандарти, що стосуються мореплавання та експлуатації суден, носять міжнародний характер, тобто виконуються всіма державами і компаніями, що володіють флотом, і реалізуються за допомогою діяльності ІМО, до складу якої входять практично всі країни, які беруть участь у міжнародній морській торгівлі.

Судно, яке знаходиться в експлуатації, повинно по конструкції й устаткуванню бути цілком надійним у всіх відношеннях і придатним до виконання тих виробничих функцій, для яких призначене. На практиці це досягається шляхом відповідного нагляду з боку держави прапора, судновласника, класифікаційного товариства та інших органів за дотриманням встановлених норм і вимог безпеки на всіх етапах «життєвого» циклу судна: при проектуванні, в період побудови і під час експлуатації.

У 1988 році була скликана міжнародна Конференція з гармонізованої системи огляду суден та оформлення свідоцтв, яка прийняла Протокол 1988 р. СОЛАС, що приводить її у відповідність до вимог Конвенції СОЛАС, Конвенції про вантажну марку та Конвенції МАРПОЛ. Необхідний за цими документами інспекторський огляд повинен, по можливості, проводитися в один і той самий час, що істотно зменшує витрати судновласника. Протокол містить процедури надання або підтвердження посвідчень, а також їхньої форми. Після перевірки відповідним суднам видаються наступні свідоцтва: Про безпеку пасажирського судна; Про безпеку вантажного судна щодо конструкції; Про безпеку вантажного судна щодо обладнання та постачання; Про безпеку вантажного судна щодо радіопристроїв. Судна, що перевозять нафту, повинні мати додатки до посвідчень про безпеку по конструкції, устаткуванню і постачанню.

Кожне судно, що знаходиться в порту іншої держави – учасниці Конвенції СОЛАС, підлягає контролю з боку уповноважених осіб, мета якого – перевірити наявність дійсних свідоцтв. Якщо є істотна невідповідність між станом судна або його постачанням і даними будь-якого свідоцтва, або судно і його обладнання є небезпечними за умови виходу в море, або

закінчився термін свідоцтва, або воно втратило силу, судно забороняється вихід у море. Про це письмово повідомляє дипломатичний представник держави, під прапором якої судно має право плавати. Відповідне повідомлення направляється владі наступного порту заходу, якщо судно було дозволено перехід у цей порт. При здійсненні такого контролю повинні докладатися всі можливі зусилля, щоб уникнути невиправданої затримки чи відстрочки відходу судна. В іншому випадку судно має право на компенсацію збитку.

Регістр судноплавства України є національним класифікаційним товариством, членом Міжнародної Асоціації Органів Технічного Нагляду і Класифікації (ОТНК), бере участь у роботі Комітету з внутрішнього транспорту Європейської Економічної Комісії ООН, Дунайської Комісії, має право представляти інтереси України в Міжнародній морській організації (ІМО), Міжнародній асоціації класифікаційних товариств (МАКТ) та в інших організаціях, діяльність яких пов'язана з класифікацією суден та плавучих споруд і наглядом за виконанням міжнародних конвенцій. Регістр заснований на державній власності, належить до сфери управління Мінінфраструктури та діє на правах державного підприємства «Класифікаційне товариство “Регістр судноплавства України”», що утворене в 1998 р. на засадах господарського розрахунку згідно статті 22 КТМ України і статей 26 і 29 Закону України «Про транспорт». Гарантією стабільності і якості наданих Регістром судноплавства України послуг є: внутрішня система управління якістю, широка мережа представництв по Україні (наприклад, на території Одеської області діють Регіональне представництво в м. Одеса та Інспекторська дільниця Регістру), висококваліфікований інспекторський склад, власні «Правила класифікації і побудови морських суден».

Згідно ч. 5 п. 6 та ч. 3 п. 8 Положення про Регістр судноплавства України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» від 08.06.1998 р. до головних завдань та функцій Регістру належить класифікація морських і річкових торго-

вельних суден; технічний нагляд за виконанням правил і технічних вимог підприємствами, організаціями та особами, які проектують, ведуть будівництво та роботи з переобладнання, модернізації, ремонту, експлуатації суден, суднових механізмів, пристроїв та обладнання, а також з виготовлення матеріалів і виробів для суден; технічний нагляд за станом судноплавних гідротехнічних споруд та гідротехнічних споруд портів; безперешкодно відвідувати судна, суднобудівні й судноремонтні заводи та верфі, порти, а також організації та підприємства, що проектують і виготовляють матеріали, вироби та обладнання для суднобудування та судноремонту, у разі виконання цих робіт під його наглядом.

Він має право:

- взаємодіяти в установленому порядку з питань, що належать до компетенції Регістру, з міжнародними організаціями, іноземними установами, фірмами та їх представниками, а також з іноземними громадянами;

- представляти інтереси України в Міжнародній морській організації (ІМО), Міжнародній асоціації класифікаційних товариств (МАКТ) та інших організаціях, діяльність яких пов'язана з класифікацією суден та плавучих споруд і наглядом за виконанням міжнародних конвенцій;

- укладати угоди з визнаними у світі класифікаційними товариствами про співпрацю та узгодження вимог національних класифікаційних товариств щодо забезпечення безпеки мореплавства;

- спостерігати, згідно з Резолюцією ІМО від 04.11.1993 р. № А.739 (18), за роботою іноземних класифікаційних товариств, які мають доручення Кабінету Міністрів України на технічний нагляд за суднами, що плавають під Державним прапором України (зокрема, Регістром судноплавства України укладені угоди про співпрацю та взаємодію з іноземними класифікаційними товариствами: Бюро Верітас Україна, Російським, Хорватським, Грецьким, Індійським реєстрами судноплавства, Польським, Болгарським реєстрами суден, В'єтнамським реєстром, Турецьким, Словацьким Ллойдом, Кіпрським бюро судноплавства, Морською інспекцією з кла-

сифікації (INCLAMAR), ДП «Судновий реєстр» (Республіка Молдова), Панамським реєстром судноплавства, Білоруською інспекцією річкового реєстру та ін.).

Реєстр судноплавства України як класифікаційне товариство, що уповноважене проводити нагляд за суднами, є визнаною організацією з охорони відповідно до Кодексу ОСПС. Однак зауважимо, що Реєстр судноплавства України знаходиться в нерівних конкурентних умовах на ринку класифікаційних послуг. Таке становище ускладнює його роботу і виживання взагалі, бо не він один має право здійснювати технагляд за суднами в Україні. Існуюча сьогодні державна система контролю над українськими суднобудівниками змушує їх співпрацювати з класифікаційними товариствами інших країн, які пропонують більш гнучкі та вигідні умови. Український реєстр судноплавства відносно молодий, тому ще не має достатнього авторитету в світі. Але стати більш привабливим для вітчизняних та іноземних суднобудівників він міг би завдяки пропозиції вигідніших умов. На сьогодні поки що плата за нагляд під час будівництва суден на Україні йде у скарбницю інших країн, які пропонують більш пільгові умови (наприклад, в Україні під час будівлі судна, в залежності від його класу, необхідно заплатити за розгляд проектної документації і технічний нагляд за проведенням будівництва в півтора-два рази більше, ніж в деяких іноземних класифікаційних товариствах).

За розпорядженням Кабінету Міністрів України від 6 березня 1996 р. № 172 – р, технічний нагляд за суднами, що мають право плавати під прапором України, згідно з вимогами міжнародних договорів України з оформленням відповідних документів від імені уряду України доручено:

- Реєстрові судноплавства України (включено до списку в 1998 р. після створення);
- Американському Бюро судноплавства (American Bureau of Shipping), США;
- Бюро Верітас (Bureau Veritas), Франція;
- Німецькому Ллойд (Germanischer Lloyd), ФРН;
- Грецькому Реєстру судноплавства (Hellenic Register of Shipping), Греція;

– Дет-Норскому Верітас (Det Norske Veritas Classification as), Норвегія;

– Морському Регістру судноплавства Російської Федерації.

Відповідно до положення Кабінету Міністрів України про Регістр судноплавства України, він має право лише: «...згідно з Резолюцією ІМО від 4 листопада 1993 р. № Н 799(18) спостерігати за роботою іноземних класифікаційних товариств, які мають доручення Кабінету Міністрів України на технічний нагляд за суднами, що плавають під Державним прапором України...».

Таким чином, в Україні не встановлено єдиних загальних норм нагляду за технічним станом суден на рівні закону. Кожне класифікаційне товариство здійснює його за своїми (комерційними) правилами, які дещо різняться між собою. Чіткого механізму звітності класифікаційних товариств перед урядом України за виконання делегованих їм державних функцій не створено, не дивлячись на те, що за прорахунки класифікаційного товариства в здійсненні технічного нагляду відповідальність несе саме держава Україна, від імені якої видаються відповідні документи на судно. Тобто ситуація з наглядом за технічним станом, конвенційним устаткуванням суден в Україні не є контрольованою. У зв'язку з цим не вирішеним є питання встановлення і застосування адміністративних санкцій за порушення правил державного технагляду та, як наслідок, – способами притягнення до відповідальності суб'єктів-правопорушників.

Органи державного санітарного нагляду здійснюють нагляд за дотриманням санітарно-гігієнічних правил і норм, що встановлюються державами для охорони своєї території від інфекційних хвороб. Санітарна охорона території становить систему загальнодержавних заходів, спрямованих на запобігання поширенню на територію України карантинних (холера, чума, жовта лихоманка) і інших захворювань. Санітарні міри і формальності ґрунтуються на положеннях Міжнародних санітарних правил, прийнятих XXII Асамблеєю Всесвітньої організації охорони здоров'я 25 липня 1969 р. Санітарний режим портів визначається Правилами про санітарну

охорону території України, затвердженими наказом Міністра охорони здоров'я України. У тому випадку, якщо будь-яке питання не врегульовано в правилах, санітарні органи керуються Міжнародними медико-санітарними правилами. Порушення Правил тягне адміністративну чи кримінальну відповідальність відповідно до чинного законодавства.

Санітарна охорона території України включає організаційні, санітарно-гігієнічні, лікувально-профілактичні і протиепідемічні заходи, здійснювані на усіх видах транспортних засобів. Санітарний огляд передує іншим видам огляду в морських портах. По закінченню санітарного огляду судна, а також після проведення на ньому необхідних протиепідемічних заходів здійснюється прикордонний і митний контроль.

В іноземному порту судна підлягають санітарному контролю на основі міжнародних правил. Судно, яке не виконало санітарні правила, не підлягає затримці в порту. Воно може вийти, але протягом всього рейсу не зможе зайти в інші порти тієї ж держави.

Митні органи мають значні повноваження у виявленні різноманітних порушень митних правил і контрабанди, які часто виявляються під час перевірки господарської діяльності підприємств, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю на території портів. Адміністративно-карну контрабанду та інші митні правопорушення вони розслідують самостійно і застосовують такі заходи адміністративного стягнення, як попередження і штраф та запобіжні заходи (затримання, огляд, особистий огляд та ін.)

Митні органи здійснюють митний контроль суден закордонного плавання і перевезених на них товарів шляхом перевірки судових документів; перевірки документів на товар; огляду жилих і нежилых приміщень судна, товарів (вантажів, багажу і ручної поклажі пасажирів); огляду особистих речей членів екіпажу; огляду майна і припасів на судні з метою запобігання ввезення і вивезення заборонених предметів, а також прихованому провезенню товарів, валюти і валютних цінностей.

Іноземні судна, що прибули в порт для вивантаження чи приймання вантажу, або з інших причин, знаходяться під

митно-прикордонним контролем протягом усього часу стоянки в порту. Іноземні та українські судна у період стоянки в порту і перед відходом з порту за рішенням начальника митниці можуть проходити огляд з метою виявлення порушників кордону, порушення митних правил, предметів, заборонених до вивезення. У зв'язку з цим їх огляд проводиться спільними нарядами митниці та прикордонників.

Охорона суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням у ній зобов'язань інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій здійснюються Державною прикордонною службою, органами рибоохорони Мінрибгоспу і органами Мінекобезпеки.

Посадові особи Державної прикордонної служби під час здійснення охорони виключної (морської) економічної зони можуть зупиняти і оглядати судна, які ведуть промисел риби, пошук, дослідження та операції, пов'язані з таким промислом та інші роботи у морській економічній зоні; призупиняти або припиняти рибний промисел та інші роботи у разі порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону або відсутності дозволу (погодження) на їх проведення; тимчасово забороняти або припиняти морські наукові дослідження, які проводяться з порушенням вимог законодавства; вимагати від судна інформацію, необхідну для встановлення факту порушення вимог законодавства України або міжнародного права щодо запобігання забрудненню морського середовища та проводити огляд судна з цією метою; складати акти про вчинення порушення у виключній (морській) економічній зоні; затримувати судна, що допускають порушення законодавства України або норм міжнародного права, і доставляти їх в один з відкритих для заходження іноземних невійськових суден портів України; застосовувати штрафні санкції.

На затримане судно для його супроводження допускаються посадові особи уповноважених органів та посадові особи митних органів. Про арешт або затримання іноземного судна чи фізичної особи посадові особи Державної прикордонної служби повинні повідомити Міністерство за-

кордонних справ України. У разі винесення судом рішення про конфіскацію іноземного судна, уповноважені органи, що здійснюють охорону виключної (морської) економічної зони, пропонують особам, які перебувають на його борту, залишити в установленому порядку межі України, про що повідомляють МЗС. Вантаж, що знаходиться на борту конфіскованого судна, вільний від стягнень і арешту, повертається власнику за його рахунок.

Служба екологічного контролю у пунктах пропуску через державний кордон та в зоні діяльності регіональних митниць і митниць:

- вивчає екологічний стан на прилеглих територіях прикордонних пунктів, у морських, річкових портах. Протягом доби доповідає керівництву державних управлінь екологічної безпеки і Державній екологічній інспекції Мінекоресурсів про всі випадки забруднення навколишнього природного середовища, а також затримання підконтрольних вантажів, суден та інших плавучих засобів;

- забороняє перевезення вантажів, що можуть негативно вплинути на стан навколишнього природного середовища і здоров'я людей, умови транспортування яких не відповідають екологічним вимогам їх безпечного транспортування або потребують спеціального дозволу;

- проводить експрес-аналіз речовин та матеріалів з метою встановлення їх належності до числа токсичних, радіоактивних речовин або відходів та вмісту забрудненого баласту і стічних вод з суден;

- нараховує та у відповідних випадках стягує збори за здійснення екологічного контролю транспортних засобів і вантажів, розмір яких установлюється Кабінетом Міністрів України;

- видає разом з Держінспекцією з безпеки на морському і річковому транспорті спільні накази з питань організації екологічного контролю вантажів та транспортних засобів.

Рішення начальника посту екологічного контролю в межах наданих йому повноважень є обов'язковими для виконання всіма особами, відповідальними за вантаж.

Державний інспектор з охорони навколишнього природного середовища у процесі чергування:

– складає акти перевірок і протоколи про порушення законодавства у галузі охорони навколишнього природного середовища і радіаційної безпеки;

– розглядає справи і виносить постанови про адміністративні правопорушення у галузі охорони навколишнього природного середовища та радіаційної безпеки відповідно до законодавства;

– на товарно-транспортних та товарно-супровідних документах на вантажі і транспортні засоби проставляє відповідні штампи про здійснення екологічного контролю та розраховує суми збору, що підлягає сплаті.

Екологічний контроль суден проводиться з метою перевірки, виконання ними вимог чинного законодавства та міжнародних угод України щодо запобігання забрудненню моря; наявності свідоцтв про стан судна та його водоохоронного обладнання; відповідності стану судна та його водоохоронного обладнання виданим на них свідоцтвам.

Питання для самоконтролю:

1. *Що таке адміністративна юрисдикція прибережної держави і як вона реалізується через адміністративний примус на морському транспорті?*

2. *Які повноваження має начальник і капітан морського порту?*

3. *У чому полягає державний контроль за лоцманським проведенням та радіонавігацією суден?*

4. *Які повноваження мають міжнародні морські класифікаційні об'єднання?*

5. *Охарактеризуйте повноваження державних органів контролю та нагляду на морському транспорті (технічного нагляду за суднами, Служби охорони портового засобу, Прикордонної служби, органів санітарного нагляду, митних органів та ін.)*

9. АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Поняття адміністративних правопорушень на морському транспорті, їх ознаки та особливості.
- Види адміністративних правопорушень на морському транспорті, передбачені КУпАП.
- Суб'єкти адміністративних правопорушень на морському транспорті.
- Відповідальність за правопорушення на морському транспорті.
- Органи, уповноважені на провадження в справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті.

Особливістю застосування інституту адміністративної відповідальності в морській транспортній сфері є те, що диспозиції багатьох правових норм, як і в кримінальному праві, є банкетними, тому при їх застосуванні необхідно звертатися до різних положень та джерел технічного характеру, до змісту окремих технічних норм, які встановлюють правила експлуатації та користування тими чи іншими видами транспорту. Інколи в цій сфері діють і змішані, так звані техніко-юридичні норми.

На відміну від Кримінального кодексу України, в процесі кодифікації адміністративного законодавства відпрацьована чітка система транспортних проступків. Відповідальність за них передбачена у главі десятій Кодексу України про адміністративні правопорушення (КУпАП) «Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку».

Адміністративним правопорушенням (провиною) визнається діяння, що посягає на державний чи суспільний порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління, протиправна, винна (навмисна чи необережна) дія чи бездіяльність, за яку законодавством передбачена адміністративна відповідальність.

На морському транспорті суспільна небезпека адміністративних правопорушень виявляється особливо чітко. Шкідли-

вий вплив їх на суспільні відносини тут має різний прояв. З цього погляду можна виділити три основні групи адміністративних провин.

Першу групу утворюють адміністративні провини, які безпосередньо тягнуть шкідливі наслідки, суть яких полягає у заподіянні матеріального збитку державі, наприклад, у виді дрібного хуліганства. Такі проступки відволікають працівників транспорту від виконання ними своїх обов'язків, негативно впливаючи на умови обслуговування суден та пасажирів.

Другу групу складають адміністративні провини, які безпосередньо не тягнуть шкідливих наслідків, але створюють реальну загрозу і можливість їх настання. Це, наприклад, невиконання правил, що забезпечують безпеку пасажирів при прямуванні на морських суднах та ін. У результаті таких дій ще не настають шкідливі наслідки, але можуть настати.

Третю групу утворюють адміністративні провини, що поєднують у собі ознаки провин першої і другої груп – і шкідливі, і небезпечні.

Таким чином, суспільна небезпека адміністративних провин на транспорті має різний і, разом з тим, явний прояв. При розмежуванні цих видів правопорушень необхідно враховувати дві обставини: тяжкість наслідків, що наступили, і те, що значна частина адміністративних провин створює тільки реальну загрозу їхнього настання. Правопорушення того самого виду можуть бути й адміністративною провинною, і злочином, якщо діяння спричинило тяжкі наслідки. Так, порушення діючих на транспорті правил щодо охорони порядку і безпеки руху, що призвело до загибелі людей, визнається злочином. Якщо порушення цих правил не спричинило наслідків, зазначених у Кримінальному кодексі України, то воно є адміністративною провинною. В майбутньому з прийняттям Закону України «Про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо запровадження інституту кримінальних проступків» та з урахуванням положень Концепції реформування кримінальної юстиції та відповідної практики Європейського Суду з прав людини в «справах про кримінальне обвинувачення», критеріями для визнання адміністративних правопорушень

кримінальними проступками будуть: ступінь небезпеки для суспільних відносин, вид стягнення. Стягненнями, які свідчать про кримінально-правовий характер проступків, стануть: конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім предметом, та грошей, одержаних внаслідок вчинення проступку, а також майна, нажитого шляхом використання майна, одержаного внаслідок вчинення проступку; громадські роботи; короткостроковий арешт.

Родовим об'єктом адміністративних проступків на транспорті виступають суспільні відносини, що складаються в процесі експлуатації та користування різними видами транспорту, а також у галузі портового господарства. Ці проступки посягають на нормальну роботу транспорту, безпеку руху, загрожують життю та здоров'ю людей, спричиняють матеріальну шкоду.

З об'єктивного боку адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються можливістю здійснюватися як шляхом протиправних дій (наприклад, керування суднами особами, що знаходяться в стані сп'яніння – ст. ст. 130 КУпАП), так і шляхом бездіяльності.

Окремі протиправні прояви цієї групи правопорушень можуть характеризуватися повторністю (наприклад, повторне протягом року керування транспортним засобом з підробленим номерним знаком або без номерного знаку – ч. V. ст. 121).

Більшість транспортних проступків утворюють формальні склади, деякі з них характеризуються матеріальними складами (наприклад, пошкодження внутрішнього обладнання суден – ст. 110 КУпАП).

При кваліфікації транспортних правопорушень із матеріальними складами необхідно встановлювати причинний зв'язок між протиправними діяннями і наслідками, що наступили (наприклад, порушення правил руху).

Із суб'єктивного боку, адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються як умисною виною, так і виною у формі необережності. Причому, намір буває, як правило, побічним. Тільки незначна частина цих проступків вчиняється умисно. У більшості випадків транспортні проступки

вчиняються з необережності, тобто коли особа передбачала можливість настання шкідливих наслідків своїх протиправних дій, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. Ця форма вини характеризується відсутністю належної уваги та обережності.

Суб'єктами даної групи адміністративних правопорушень є фізичні деліктоздатні особи (громадяни України, іноземці і особи без громадянства) 16-річного віку. Серед них необхідно виділити так званих спеціальних суб'єктів: власників транспортних засобів та осіб, які ними керують; судноводіїв; службових осіб, відповідальних за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, організацію руху та технічний стан шляхів, шляхових споруд, баз для стоянки маломірних суден; неповнолітніх від 16 до 18 років; військовослужбовців та осіб рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ.

Класифікувати адміністративні правопорушення можна за такими критеріями:

– за місцем вчинення правопорушення: правопорушення, які трапилися безпосередньо на транспортному засобі; правопорушення на маломірних судах; з приводу утримання місць стоянки засобів водного транспорту;

– за родовим об'єктом правопорушення: проти власності (пошкодження майна, яке належить судновласнику, або створення ситуацій, які можуть призвести до погрози такого пошкодження, наприклад, куріння у невстановлених місцях, проти безпеки життєдіяльності пасажирів та персоналу суден шляхом порушення правил пожежної безпеки, порушення встановленого порядку утримання суден, що може призвести до пошкодження власності); проти навколишнього середовища (порушення правил охорони водних ресурсів, порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення, порушення правил водокористування, пошкодження водогосподарських споруд і пристроїв, порушення правил їх експлуатації, невиконання обов'язків щодо реєстрації в судових документах операцій із шкідливими речовинами і сумішами);

- за характером правопорушення: порушення правил безпеки експлуатації суден різних видів водного транспортного засобу; правил реєстрації суден; правил випуску суден в плавання (правил лоцманського супроводу; санітарних правил; щодо складу екіпажу суден та ін.); правил керування транспортним засобом; правил користування засобами морського транспорту; правил охорони порядку і безпеки руху; порушення встановленого порядку контролю за здійсненням правил проходження транспортними засобами екваторіальних територій та виходу у відкрите плавання;

– за суб'єктом здійснення правопорушення: правопорушення, склад яких орієнтовано на скоєння їх фізичними особами (наприклад, пасажирами суден) і правопорушення, суб'єктами яких можуть бути юридичні особи. Фізичні особи поділяються на громадян України, іноземців і осіб без громадянства. У разі вчинення транспортних проступків неповнолітніми від 16 до 18 років (ст. 121–127, ч. I–II ст. 130 КУпАП), вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Але у відповідності до ст. 24/1 КУпАП до неповнолітніх можуть бути застосовані: а) зобов'язання публічно або в іншій формі просити вибачення у потерпілого; б) попередження; в) догана чи сувора догана; г) передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, які їх замінюють, або під нагляд педагогічному чи трудовому колективу за їх згоди, а також окремим громадянам на їх прохання. Правопорушення, що стосуються посадових осіб та службових осіб, які здійснюють процедури технічної експлуатації суден та контролю за правильністю складання відправної та реєстраційної документації (посадові особи, до службових обов'язків яких входить дотримання і забезпечення встановлених правил, за порушення останніх несуть підвищену адміністративну відповідальність). Згідно зі ст.12 КпАП, військовослужбовці та особи рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ за скоєння транспортних проступків несуть відповідальність за дисциплінарними статутами. Виключенням є порушення або невиконання норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання припи-

сів про усунення порушень таких правил, норм і стандартів (ст. 128/1 КпАП), коли вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах.

У деяких випадках відповідно до ст. 21 КпАП, особи, що скоїли транспортні проступки (ч. I ст. 129, ч. I–II ст. 130 КпАП), можуть бути звільнені від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд товариського суду, громадської організації чи трудового колективу, якщо з урахуванням характеру скоєння правопорушення і особи правопорушника до нього доцільно застосовувати міру громадського впливу.

Серед адміністративних стягнень, передбачених за скоєння транспортних проступків, застосовується попередження, штраф, позбавлення права керування транспортними засобами від трьох до шести місяців (ч. I ст. 122-1, ст. 124, ч. I ст. 132 КУпАП); від шести місяців до одного року (ч. II ст. 122-1, ч. III ст. 123 КУпАП); до одного року (ч. II–III ст. 116, ч. IV ст. 122 КУпАП); від одного до двох років (ч. I ст. 130 КУпАП); від одного до трьох років (ст. 122-2, ч. III ст. 130, ч. I ст. 131 КУпАП); від двох до трьох років (ч. II ст. 130 КУпАП). В окремих випадках можуть бути застосовані оплатне вилучення транспортних засобів (ч. V ст. 121, ч. II ст. 130 КпАП) та конфіскація предметів (ч. III ст. 133, ч. II ст. 111-2 КпАП).

Згідно зі ст. 225 КУпАП, органи морського й річкового транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення:

- про порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на морському транспорті;
- правил користування засобами морського транспорту, правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах;
- правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа;
- правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах;
- правил реєстрації торговельних суден, правил користування річковими і маломірними суднами;

- правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден;
- правил пожежної безпеки на морському і річковому транспорті;
- допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння;
- передачу керування судном особі, яка перебуває у стані сп'яніння, керування річковими або маломірними суднами судоводіями у стані сп'яніння, у тому числі вчинене особами, які не мають права керування плавучими засобами;
- ухилення від проходження огляду на стан сп'яніння, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті;
- перевезення ручного багажу понад установлені норми на морському і річковому транспорті, безквитковий проїзд на суднах водного транспорту;
- порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на морському і річковому транспорті;
- невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту (статті 114, 115, 116, 116-1, 116-2, 116-3, 117, 118, частина перша статті 120, частина третя статті 129, частини п'ята і шоста статті 130, частина друга статті 133, частина перша статті 134, абзац десятий статті 135, статті 136 і 188-15 КУпАП).

На морському транспорті коло суб'єктів адміністративних порушень визначається в залежності від характеру й умов здійснення правопорушення. За цими підставами суб'єктів адміністративних правопорушень на морському транспорті умовно можна підрозділити на такі групи:

- а) загальні суб'єкти (особи, які не є працівниками морського транспорту: громадяни, іноземці, особи без громадянства);
- б) спеціальні суб'єкти (працівники морського транспорту);
- г) юридичні особи.

Працівники транспорту можуть притягатися або до адміністративної відповідальності нарівні з громадянами, або до дисциплінарної, або до обох видів відповідальності одночасно.

Порушення, допущені працівниками транспорту не під час виконання службових обов'язків, є адміністративними провинями. У цих випадках дисциплінарна відповідальність виключається (як приклад такого випадку порушення можна назвати проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах).

Різна державно-правова оцінка тих самих діянь працівників транспорту пояснюється тим, що цими діями вони в одному випадку порушують службову дисципліну, а в іншому – загальний правопорядок, що охороняється мірами адміністративної відповідальності. Держава покладає на конкретних посадових осіб підприємств і установ транспорту обов'язок по забезпеченню дотримання правил, спрямованих на створення безпечних умов праці робітників та службовців, охорону здоров'я і життя громадян, які користаються послугами морського транспорту, умов збереження майна. Невиконання цього обов'язку визнається одночасно дисциплінарним і адміністративним правопорушенням (прикладом такого правопорушення може служити невиконання відповідними посадовими особами підприємств і установ морського транспорту покладених на них обов'язків по забезпеченню дотримання правил техніки безпеки, протипожежних, протиепідемічних, санітарно-гігієнічних і інших правил). При цьому посадові особи несуть адміністративну відповідальність не тільки за свої дії, але і за діяльність підпорядкованих їм по службі осіб, що порушили визначені правила, забезпечення виконання яких на підприємстві чи в установі входить до обов'язку посадової особи.

Юридичні особи (підприємства, організації морського транспорту) несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України. Наприклад: Господарський кодекс України (глава 27 адміністративно-господарські санкції); за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу ст. 22–26 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» передбачають адміністративну відповідальність юридичних осіб за:

- незаконну промислову діяльність (ст. 22):

«Незаконна розвідка чи розробка природних ресурсів виключної (морської) економічної зони України, а так само створення штучних островів, будівництво установок і споруд, встановлення навколо них зон безпеки без дозволу спеціально уповноваженого органу України –

тягне за собою накладення штрафу від чотирьохсот сорока до тисячі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або конфіскацію засобів і знарядь, із застосуванням яких вчинено порушення.

Ті ж дії, якщо вони вчинені повторно протягом року або призвели до аварії, загибелі суден, втрати майна чи значного забруднення морського середовища,-

тягнуть за собою накладення штрафу від тисячі чотирьохсот до чотирьох тисяч чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією засобів і знарядь, із застосуванням яких вчинено порушення, або без такої».

- забруднення морського середовища (ст. 26):

«Незаконне забруднення будь-яким способом морського середовища виключної (морської) економічної зони України речовинами, шкідливими для здоров'я людей або живих ресурсів моря, чи іншими відходами, матеріалами і предметами, які можуть завдавати шкоду або створити перешкоди для правомірної діяльності на морі, а так само інше порушення правил запобігання забрудненню морського середовища –

тягне за собою накладення штрафу від шестисот шістдесяти до тисячі чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян чи конфіскацію морського, повітряного судна або споруди, з якої вчинено забруднення.

Ті ж дії, якщо вони вчинені повторно протягом року або завдали шкоду здоров'ю людей, живим ресурсам моря, зонам відпочинку чи створили серйозні перешкоди для правомірної діяльності на морі, –

тягнуть за собою накладення штрафу від тисячі чотирьохсот до шести тисяч шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією морського, повітряного судна або споруди, з якої вчинено забруднення, або без такої».

Справи про адміністративні правопорушення де суб'єктом виступає юридична особа розглядають органи державної вла-

ди або органи місцевого самоврядування, наприклад, правопорушення за ст. 22–26 України «Про виключну (морську) економічну зону України») надано право розглядати:

- посадовим особам, уповноваженим на те центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища (Державна екологічна інспекція України, яка підпорядкована Мінекоресурсів)

- органам Морської охорони Державної прикордонної служби України в особі командира (начальника) судна, яким виявлено порушення і проведено затримання порушника;

- районними (міськими) судами залежно від виду правопорушення.

Розглядати справи про адміністративні правопорушення щодо правопорушників – фізичних осіб і накладати адміністративні стягнення від імені органів морського транспорту мають право: керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекція) та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (міжрегіональні управління і відділи Укрморрічінспекції) та його заступники, капітан морського порту, капітан судна, начальник морського вокзалу та його заступники, судді міських судів.

Зокрема, від імені органів морського і річкового транспорту розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право:

- 1) за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 114 (Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті), частиною другою статті 133 КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики

у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, його заступники, капітан морського порту;

2) за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 115 (Порушення правил користування засобами морського транспорту) КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, капітан морського порту, капітан судна;

3) за адміністративні правопорушення, передбачені статтями 116 (Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах), 116-1 (Порушення правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа), 116-2 (Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах), 117 (Порушення правил користування річковими і маломірними суднами), 118 (Порушення правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден), частиною третьою статті 129 (Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судоводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом), частинами п'ятою і шостою статті 130 (Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції) КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, капітан річкового порту;

4) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 116-3 (Порушення правил реєстрації торговельних суден) КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники;

5) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною другою статті 116-3 КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, капітан порту;

6) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 120 (Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті) КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, капітан порту, капітан судна;

7) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою статті 134 (Провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу) та абзацом десятим статті 135 (Безквитковий проїзд) КУпАП, – капітан морського порту, начальник пристані і вокзалу, капітан судна;

8) за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 136 (Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті) КУпАП, – капітан морського порту, начальник морського вокзалу та його заступники, капітан судна;

9) за адміністративні правопорушення, передбачені статтею 188-15 (Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту) КУпАП, – керівник центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники, керівник територіального органу центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, та його заступники.

Питання для самоконтролю:

1. *Дайте характеристику видів адміністративних правопорушень на морському транспорті, що передбачені КУпАП, та адміністративних санкцій за них.*

2. *Охарактеризуйте види суб'єктів та об'єктів адміністративних правопорушень на морському транспорті.*

3. *Назвіть органи, уповноважені на провадження в справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті.*

10. КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Відповідальність за злочини на морському транспорті, передбачені Кримінальним кодексом України, їх загальна характеристика.
- Характеристика окремих злочинів міжнародного характеру, які вчиняються на морі.
- Кримінальна відповідальність за забруднення моря шкідливими речовинами згідно міжнародних норм.

Кримінальна юрисдикція держави щодо екіпажу або осіб, які перебувають на судні, відноситься до компетенції прибережної держави. Розгляд кримінальних справ, що стосуються членів екіпажу та інших осіб, які перебувають на борту іноземних суден під час їх перебування в порту будь-якої держави входить до компетенції судових установ прибережної держави. Винні у скоєнні правопорушень і злочинів особи можуть бути притягнуті до відповідальності в порту перебування морського судна (з дотриманням законів країни перебування та норм міжнародного права). Але, зазвичай, владні структури прибережної держави утримуються від здійснення кримінальної юрисдикції стосовно моряків іноземних торгових суден у тих випадках, коли втручання влади прибережної держави не викликається інтересами цієї держави. Така практика закріплена у багатьох двосторонніх угодах між державами в галузі регулювання морського торговельного судноплавства. Якщо член екіпажу судна однієї з договірних сторін вчинить правопорушення на борту судна під час знаходження цього судна у внутрішніх водах іншої договірної сторони, владні структури цієї іншої сторони не переслідують його за законом без згоди компетентної дипломатичної або консульської посадової особи країни прапора судна, якщо, на думку згаданих владних структур правопорушення, скоєні на борту судна не мають тяжкого характеру, не зачіпають інтересів громадян прибережної держави, не порушують громадський спокій або громадський порядок у цій державі,

або його безпеку, не зачіпають інтересів осіб, які не належать до складу екіпажу судна, а також не відносяться до торгівлі наркотиками, людьми, зброєю і таке інше.

Однак якщо до влади прибережної держави звернеться з проханням капітан судна або дипломатичний чи консульський представник держави прапора судна, то влада держави порту може здійснювати свою юрисдикцію кримінального характеру незалежно від зазначених вище обставин, тобто незалежно від наслідків скоєного на іноземному судні правопорушення.

Вчинення особою злочину у межах територіальних просторів держави Україна та на прирівняних до неї об'єктах (військових суднах, які мають зовнішні ознаки даної держави, шлюпках, що ходять під її прапором, незалежно від того, знаходяться вони у відкритому морі, в територіальних водах іншої держави чи іноземному порту; невійськових суднах чи шлюпках, що приписані до портів на території України та ходять під прапором України у відкритому морі) є підставою для притягнення до кримінальної відповідальності саме за Кримінальним кодексом України, а не за кримінальним законом іншої держави, незалежно від громадянства особи і незалежно від того, чи є вона, наприклад, членом екіпажу іноземного судна. Це стосується і випадків зіткнення або будь-якого іншого навігаційного інциденту з судном у відкритому морі, що тягне кримінальну відповідальність капітана чи іншої особи зі складу команди судна.

Як вже було зазначено, відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року, на невійськові судна України, які проходять через територіальне море іншої держави, не поширюється кримінальна юрисдикція прибережної держави у зв'язку з будь-яким злочином, вчиненим на борту цього судна під час такого проходу, якщо: а) наслідки злочину не поширюються на прибережну державу; б) злочин не порушує спокій у прибережній державі або порядок в територіальному морі; в) капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора судна не звернулась до місцевої влади з проханням про надання допомоги; г) злочин не

пов'язаний з незаконною торгівлею наркотичними засобами або психотропними речовинами.

Судно, що скоїло правопорушення (в тому числі злочин) в іноземних внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні може піддатися переслідуванню у відкритому морі, бути захоплене, відведене в порт і передане під юрисдикцію потерпілої держави. Відповідно до ст. 111 Конвенції 1982 року переслідування іноземного судна може бути розпочато «якщо компетентна влада прибережної держави має достатні підстави вважати, що це судно порушило закони або правила цієї держави». У ст. 111 підкреслюється, що якщо іноземне судно знаходиться в прилеглий зоні, його переслідування може бути почато тільки у зв'язку з порушенням прав, для захисту яких установа ця зона. Переслідування може початися після подачі сигналу зупинитися з дистанції, «що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал» і може здійснюватися також повітряним транспортом. Переслідування має бути припинено з того моменту, коли судно зайшло в територіальне море своєї або іншої держави.

Національне законодавство, а саме Кримінальний кодекс України (далі ККУ) містить окремий розділ XI, який має назву «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» і статті, що передбачають кримінальну відповідальність за злочини, вчинені на морському транспорті:

Стаття 276. Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту.

Стаття 277. Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів.

Стаття 279. Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства.

Стаття 284. Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха.

Стаття 285. Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден.

Стаття 286. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Стаття 289. Незаконне заволодіння транспортним засобом.

Стосовно ж морських аварійних або будь-яких інших подій з тяжкими наслідками діє універсальна стаття 291 «Порушення чинних на транспорті правил»:

«...Порушення чинних на транспорті правил, що забезпечують рух, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки,

– карається штрафом до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на строк до п'яти років, або позбавленням волі на строк до п'яти років».

Вищезазначені статті ККУ передбачають санкції у вигляді штрафів.

За інші злочини на морському транспорті кримінальна відповідальність настає відповідно до загальних норм кримінального законодавства (наприклад, за посадові злочини, розкрадання, хуліганство та ін.).

Сучасний глобалізм призводить до інтернаціоналізації багатьох злочинів. Це вимагає вироблення загальної системи принципів і норм, які визначали б злочинними ті чи інші діяння, скоєні на нейтральній території, в тому числі передбачали б співробітництво держав і міжнародних організацій у боротьбі з такими злочинами. Ці злочини в міжнародному праві дістали назву міжнародних злочинів.

Міжнародні злочини – це злочини, що порушують міжнародні зобов'язання, які є основними для забезпечення життєво важливих інтересів міжнародного співтовариства, і розглядаються, як злочини міжнародним співтовариством у цілому. Треба наголосити, що таке визначення поняття «міжнародних злочинів» є досить умовним.

До міжнародних злочинів відносять ті, об'єктом яких є мир і спокій людства та людяність (геноцид, екоцид, колоніалізм та ін.), перелік таких злочинів не вичерпний. Головними їх характеристиками є те, що вони здійснюються від імені держави, тобто посадовими особами держав, що використовують механізм держави в злочинних цілях, також рядовими виконавцями або в безпосередньому зв'язку із державою; за-

зіхають на міжнародний мир і безпеку, загрожують основам міжнародного правопорядку; спричиняють відповідальність держави як суб'єкта міжнародного права і персональну кримінальну відповідальність виконавців, що наступає в рамках міжнародної, а в деяких випадках внутрішньо-державної (національної) юрисдикції.

У міжнародному праві виділяють міжнародні злочини і злочини міжнародного характеру. Злочини міжнародного характеру – це передбачені міжнародними договорами суспільно небезпечні діяння, що не належать до міжнародних злочинів, які посягають як на внутрішньодержавний, так і на міжнародний правопорядок і щодо яких між державами досягнуто угоди про взаємне переслідування і покарання осіб, які їх скоїли (Європейська конвенція про взаємну допомогу у кримінальних справах 1959 року, ратифікована Україною у 1993 р., Європейська конвенція про видачу правопорушників 1957 року, ратифікована Україною у 1998 р. та інші).

Юрисдикція держав щодо злочинів міжнародного характеру на морському транспорті повинна здійснюватися з урахуванням міжнародноправового статусу морських просторів і об'єктів, що знаходяться в їх межах, а також правового режиму цих просторів. Невідворотність покарання осіб, які вчинили злочини міжнародного характеру на морі, буде досягнута, якщо судно, на борту якого знаходяться ці особи або беруть участь у його управлінні, буде зупинено. Підставою для початку переслідування судна при здійсненні злочинів міжнародного характеру в межах відкритого моря є наявність діяння, вчиненого зазначеними особами, яке може бути кваліфіковане як злочин міжнародного характеру. Необхідна також наявність відповідних прав у держави, юрисдикція якої встановлена, у відношенні таких злочинів, на здійснення кримінальної юрисдикції на борту іноземного судна у відповідності з міжнародним договором з державою прапора, а у випадках, які не регулюються договорами – відповідно до принципів і норм загального міжнародного права.

У будь-якій частині світу осіб, винних у грубому порушенні прав людини, притягають до відповідальності. Оскільки

відповідальність, наприклад, за геноцид, злочини проти людяності, військові злочини, тортури, позасудові страти і насильницькі зникнення передбачена нормами міжнародного права, всі держави повинні розслідувати ці злочини в своїх судах загальної юрисдикції, і в кримінальному порядку переслідувати винних подібних злочинів. Враховуючи, що безкарність існує перш за все там, де національні органи влади не вживають заходів у відповідь на скоєння злочинів, важливо, щоб національні системи кримінального правосуддя всіх країн могли втрутитися і розслідувати кримінальні злочини від імені міжнародного співтовариства, а також присудити відшкодування збитку постраждалим.

Норми міжнародного кримінального законодавства повинні знаходити відображення у національному кримінальному праві, бо їх спільною метою є захист миру і безпеки людства, міжнародного правопорядку та забезпечення співробітництва між державами для ефективного судового переслідування міжнародних злочинців.

Відповідно до норм міжнародно-правових актів, у Кримінальному кодексі України передбачено відповідальність за незаконні дії з наркотичними речовинами (ст.ст. 305, 307327), за підробку грошей (ст. 199), захоплення заручників (ст. 147), за незаконні дії з радіоактивними матеріалами (ст. 265266), найманство (ст. 447), посягання на життя представника іноземної держави (ст. 443) та ін.

У залежності від об'єкта злочинного зазіхання, ступеня міжнародної небезпеки та інших ознак злочини міжнародного характеру можна умовно розділити на наступні основні групи:

– злочини проти стабільності міжнародних відносин: міжнародний тероризм; захоплення заручників; розкрадання ядерного матеріалу, пропаганда війни. Дії, що завдають збиток економічному, соціальному і культурному розвитку держав: підробка грошей, легалізація злочинних доходів, незаконний обіг наркотичних засобів і психотропних речовин, контрабанда, нелегальна еміграція, зазіхання на культурні цінності народів;

– злочинні посягання транснаціонального характеру на особисті права людини: рабство, работоргівля, торгівля жінками та дітьми, експлуатація проституції третіми особами, поширення порнографії, катування, насильницькі викрадення, перевезення та ін.;

– військові злочини міжнародного характеру (деякі з них можуть виступати і як міжнародні злочини): застосування заборонених засобів і методів ведення війни; насильство над населенням у районі воєнних дій; незаконне носіння або зловживання знаками Червоного Хреста і Червоного Півмісяця: мародерство; погане поводження з військовополоненими; недбале виконання обов'язків щодо поранених і хворих військовополонених і т. ін. Якщо об'єктивна сторона злочину юридично закріплена в міжнародних договорах, конвенціях, це означає, що такі злочини несуть міжнародну небезпеку. Тому їх склади визначені міжнародними конвенціями (конвенційні злочини).

За своєю юридичною природою злочини міжнародного характеру, в більшості своїй, можуть бути віднесені до загальнокримінальних злочинів, ускладнених «іноземним елементом» (наприклад, суб'єкти злочинів – громадяни декількох країн або щось інше).

На відміну від міжнародних злочинів, особливості злочинів міжнародного характеру в тому, що за їх скоєння несуть відповідальність тільки фізичні особи. Об'єктом злочинного посягання в цьому випадку виступають не міжнародний мир і безпека людства, а лише нормальні відносини, міждержавне співробітництво, права людини та інші загальнолюдські цінності, що охороняються міжнародним і національним правом. Кримінальна відповідальність за ці злочини наступає на основі міжнародних договорів, але за національними нормами кримінального, кримінально-процесуального та кримінально-виконавчого законодавства. За своїм характером та змістом злочини міжнародного характеру неоднорідні. У більшості з них «іноземні елементи» чітко виражені, але є й такі, які знаходяться на межі з загальнокримінальними злочинами, не зазіхаючи безпосередньо на міжнародний правопорядок.

Досудове розслідування, судовий розгляд, виконання вироку вимагають взаємної допомоги держав. Наприклад, суб'єкт після розбійного нападу переховується в іншій країні, яка згідно з міжнародним договором надає правову допомогу в його розшуку, затриманні, зібранні доказів. Звідси випливають різні підходи до кваліфікації деяких злочинів. Міжнародна організація Інтерпол відносить до числа злочинів міжнародного характеру крадіжку і перепродаж транспортних засобів, творів мистецтва, інших цінностей, що супроводжуються перетином державних кордонів. Інтерпол офіційно визнає такі характеристики (ознаки) злочинів міжнародного характеру: а) вид скоєного злочину; б) небезпека злочину для внутрішніх інтересів більше, ніж однієї держави; в) характеристика злочинця або хоча б одного з його спілників, як такого, що переміщується по різних країнах; г) небезпечна поведінка виконавців злочину або його спілників. Перша і друга ознаки за своєю суттю пов'язані з об'єктом і об'єктивною стороною злочину – його міжнародним «іноземним елементом», а третя і четверта – з суб'єктивною стороною поведінки злочинців, небезпечної для декількох або всіх держав.

Отже, за вищеназваними ознаками до злочинів міжнародного характеру відносять загальнокримінальні злочини, скоєні «мобільними» міжнародними злочинцями, а також особами, чия злочинна діяльність охоплює юрисдикцію двох і більше держав (наприклад, члени міжнародних злочинних угруповань, що займаються в різних країнах рекетом, шахрайством, перепродажем викраденого майна або переховуються за межами своєї держави від кримінальної відповідальності). Але у названих випадках може бути відсутня така ознака, як конвенційність, тому не всі з перерахованих злочинів можна віднести до числа злочинів міжнародного характеру.

При постійному зростанні міжнародної злочинності і невтішних прогнозах фахівців у цій галузі перелік злочинів міжнародного характеру не може бути вичерпним.

Оскільки нас цікавить захист учасників правовідносин, що виникають на морському транспорті від злочинних дій незалежно від того, де знаходиться судно, розглянемо злочини

міжнародного характеру, які скоюються на морських просторах. До них належать такі: піратство (морський розбій); розрив чи пошкодження підводного кабелю або трубопроводу; зіткнення морських суден; ненадання допомоги на морі; забруднення моря шкідливими речовинами; порушення правового режиму континентального шельфу і спеціальної економічної зони; порушення правил морських промислів та ін.

Особливо небезпечним злочином у відкритому морі є піратство. Переслідування піратства вперше регламентувалося законом Англії, який надав суду право переслідувати піратство. Це був Адміралтейський закон про юрисдикцію 1391 року. Морський розбій у всі часи дезорганізовував торгівлю та інші економічні зв'язки між державами, від рук піратів загинула або постраждала значна кількість людей. Міжнародноправові норми про піратство спочатку виникли та розвивалися як звичаєвоправові. Пірати здавна були віднесені міжнародним правом до розряду *hostis humani generis* – ворогів усього людства, що давало право позбавити пірата життя та потопити судно. Але такі суворі заходи не завадили піратству зберегтися до наших днів і залишатися розповсюдженим злочином. Особлива небезпека сучасного піратства в тому, що воно перетворюється на промисел міжнародних злочинних організацій.

Пропозиції з кодифікації норм про злочинність піратства та боротьби з ним виникли на початку ХІХ століття, але реалізовані були значно пізніше – у Конвенції про відкрите море 1958 р. та в Конвенції з морського права 1982 р.

Піратство – це будь-який неправомірний акт насильства, затримки чи пограбування, що вчиняється з особистими цілями екіпажем чи пасажирями якого-небудь приватновласницького судна чи приватновласницького літального апарата у відкритому морі та спрямований проти будь-якого іншого судна чи літального апарата, проти осіб чи майна, що знаходяться на їх борту і вчиняється в місці, що знаходиться за межами юрисдикції будь-якої держави (ст. 15 Конвенції про відкрите море 1958 р.; ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р.).

Піратством є також добровільна участь у використанні піратського судна, а також підбурювання, свідоме сприяння здійсненню дій, кваліфікованих як піратство.

З конвенційного визначення піратства випливають два висновки, важливі для кваліфікації цього злочину. По-перше, піратство не може бути здійснене за наказом органу державної влади на підставі наданих державою повноважень; піратство не може бути здійснене військовими чи іншими урядовими суднами, за винятком випадків, коли «екіпаж підняв заколот і захопив владу над цим судном чи літальним апаратом». Піратство може бути здійснене лише в особистих цілях. В іншому випадку вчинене діяння слід кваліфікувати як каперство (військові дії проти військових і торгових суден ворожої держави, здійснювані приватними суднами (нім. – *carer*, фр. – *corsaire*, англ. – *privateer*), що одержали спеціальний дозвіл (каперське свідоцтво/ліцензію від уряду, фр. – *lettre de marque*). По-друге, піратство не може бути здійснене в межах державної території. Якщо ж такі дії мали місце, вони не можуть бути кваліфіковані на підставі міжнародного права як піратство, але можуть бути кваліфіковані відповідно до національного законодавства. Не можуть бути віднесені до піратських дії, вчинені екіпажем чи пасажиром хоча б і у відкритому морі, але на борту свого судна, – такі діяння не виходять за межі юрисдикції держави прапора. У той самий час діяння, вчинені в межах виняткової економічної зони, слід кваліфікувати як піратство, оскільки вона не є територією прибережної держави.

Міжнародне право вважає піратськими тільки ті дії, які здійснюються «у відкритому морі» або «в місці поза юрисдикцією будь-якої держави». Основним безпосереднім об'єктом злочину є безпека міжнародного судноплавства, а його додатковим об'єктом – власність або життя, здоров'я, воля і гідність особи.

Потерпілими від піратства можуть бути тільки члени екіпажу або пасажир морського чи річкового судна. Під судном, яке в ситуації його захоплення виступає предметом злочину, треба розуміти морський чи річковий транспортний засіб будь-якого типу, не закріплений постійно на морському (річ-

ковому) дні, підводні апарати та інші плавучі засоби. Це не обов'язково має бути судно торговельного флоту, може бути й судно спеціальної державної служби (митної, санітарної тощо), або плавуча споруда, що використовується для морського промислу, катер, човен, яхта та ін. Не виключається, що потерпілими від піратства можуть бути члени екіпажу або пасажери військового корабля.

З об'єктивної сторони піратство полягає у використанні озброєного чи незброєного судна для: 1) захоплення іншого морського чи річкового судна; 2) застосування насильства щодо екіпажу чи пасажирів іншого морського чи річкового судна; 3) пограбування екіпажу чи пасажирів іншого морського чи річкового судна; 4) інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна.

Боротьба з піратством є обов'язком усіх держав. У відкритому морі чи в якому-небудь іншому місці, що знаходиться за межами юрисдикції держави, будь-яка держава може захопити (затримати) піратське судно, піратський літальний апарат чи судно, захоплене за допомогою піратських дій і таке, що перебуває під владою піратів, заарештувати осіб і захопити майно, що знаходиться на цьому судні чи літальному апараті.

Судові установи держави, яка зробила це захоплення, можуть винести рішення про призначення покарань і визначати, які заходи мають бути вжиті щодо таких суден, літальних апаратів чи майна, не порушуючи прав третіх осіб. Захоплення піратського судна може бути здійснене тільки військовим кораблем (службовим судном).

Радіопіратство – незаконне мовлення на територію держави з суден або установок, що знаходяться за межами територіальних вод цієї держави. Під егідою Європейської ради в 1965 році була укладена Європейська угода про запобігання радіомовлення зі станцій, які знаходяться за межами національних територій. Це стосується суден і літаків, а також споруд, у тому числі плаваючих, стаціонарних, що спираються на дно і т. ін. Учасники угоди оголошують карним, за своїм законодавством, мовлення, що здійснюється як своїми, так і іноземними громадянами. Держава може заарештувати будь-

яку особу або судно, що займається несанкціонованим мовленням і конфіскувати передавальну апаратуру.

Транскордонний оберт наркотичних засобів та психотропних речовин. Конвенція ООН з морського права 1982 року містить важливе положення, що стосується перетину «незаконної торгівлі наркотиками та психотропними речовинами, яка здійснюється суднами у відкритому морі в порушення міжнародної конвенції». Держава, яка має достатні підстави вважати, що судно під її прапором займається незаконною торгівлею наркотиками або психотропними речовинами, може звернутися до інших держав з проханням про співпрацю в протидії такій незаконній торгівлі. Виникнення міжнародного співробітництва в боротьбі з незаконним обігом наркотичних і психотропних речовин пов'язане з безпрецедентним поширенням цього виду злочинів і з його особливою соціальною й економічною небезпекою для людства.

Конвенційне закріплення зобов'язання уніфікувати кримінальне законодавство, пов'язане з висновком Єдиної конвенції про наркотичні засоби 1961 р. і Конвенції про психотропні речовини 1971 р. Подальші міжнародні зусилля в цій галузі призвели до підписання Конвенції про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин 1988 р. Відповідно до якої будь-який військовий корабель має право здійснити втручання, перевірити іноземне судно на предмет незаконного перевезення наркотичних чи психотропних речовин і вжити відповідних заходів.

Прикладом регіонального співробітництва може бути підписана в рамках Ради Європи Угода про незаконний обіг наркотичних речовин на морі на здійснення Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних речовин і психотропних засобів.

Основними цілями міжнародних договорів із боротьби з незаконним обігом наркотиків і психотропних речовин є, по-перше, суворий державний контроль за їхнім виробництвом і розподілом, по-друге, боротьба зі зловживанням наркотиками і психотропними речовинами. Психотропні речовини більш поширені, ніж наркотики. Такі речовини широко засто-

совуються в медицині, і доступ до них має значне коло людей. Тому законодавство про психотропні речовини встановлює більш складний правовий режим їхнього виробництва, розподілу й використання.

Усі міжнародно-правові акти про боротьбу з незаконним обігом наркотичних і психотропних речовин зобов'язують держави співпрацювати та привести у відповідність з цими конвенціями своє кримінальне законодавство. Крім того, на держави покладається обов'язок забезпечувати лікування та відновлення працездатності осіб, що зловживають наркотиками та психотропними речовинами. Міжнародний контроль за дотриманням міжнародних договорів щодо боротьби з незаконним обігом наркотичних і психотропних речовин покладений на Міжнародний Комітет з контролю над наркотичними і психотропними речовинами, що був створений відповідно до Єдиної конвенції про наркотичні засоби 1961 р.

Боротьба з тероризмом на морі, що значно посилилась в останні десятиліття, не обійшла стороною і морське судноплавство. Тривалий час загальне міжнародне право уникало терміну «тероризм» через певні політико-ідеологічні причини, хоча національне кримінальне законодавство багатьох держав давно та добре з ним знайоме. У той же час не можна сказати, що міжнародна спільнота була байдужою до окремих проявів тероризму. У колі договорів, прийнятих з початку 70-х років ХХ ст., містилися описи деяких складів злочинів, які за своїми ознаками були тероризмом, хоча цей термін до них у той час так і не було застосовано. У середовищі соціально однорідних держав оцінка тероризму не викликала дискусій, і в 1977 р. було укладено Європейську Конвенцію про припинення тероризму. В 1988 році після захоплення терористами італійського лайнера і вбивства на його борту громадянина США на конференції в Римі була прийнята Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства. Був також прийнятий протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти стаціонарних платформ на континентальному шельфі. Головною ознакою сучасного підходу до міжнародного співробітництва у бороть-

бі з тероризмом є відмова розглядати тероризм як політичний злочин, або як злочин, пов'язаний із політичними злочинами, або як такий, що викликаний політичними мотивами.

Злочини проти безпеки морського судноплавства. Міжнародно-правове співробітництво в боротьбі з цією категорією злочинів ґрунтується на Конвенції ООН з морського права 1982 р. як на загальному документі, який регулює міжнародне використання морських просторів, а також на спеціальних міжнародних договорах, серед яких найважливішим в цьому питанні є Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р. (набула чинності для України 20 липня 1994 р.). Саме ця Конвенція визначає загальні риси складів злочинів, які підлягають уніфікації в національному законодавстві.

Об'єктом злочинної діяльності проти безпеки морського судноплавства, як і будь-якого акту тероризму, слід вважати відносини з охорони суспільної безпеки. Конвенція жорстко обмежує сферу свого застосування, що має значення для цілей міжнародного співробітництва з її виконання, але не перешкоджає державі розширити в національному законодавстві об'єктивну сторону злочину. З об'єктивної сторони злочинними є незаконні дії, визначені у ст. 6 Конвенції. Суб'єктом злочину Конвенція називає будь-яку особу. Із суб'єктивної сторони злочин може бути скоєно лише навмисно. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, містить також норми про правову допомогу в боротьбі із зазначеними в ній злочинами.

Використання ядерних матеріалів зі злочинною метою. У сучасному світі злочини з використанням ядерних матеріалів трапляються досить рідко. Але побоювання злочинного використання таких матеріалів настільки великі, що в 1980 р. було укладено Конвенцію про фізичний захист ядерного матеріалу (набула чинності для України 5 серпня 1993 р.). Це один із небагатьох прикладів, коли перед міжнародним договором було поставлено завдання відвернути потенційну небезпеку внаслідок незаконного захоплення та використання ядерного матеріалу. Конвенція передбачає обов'язок держа-

вучасниць розробити ефективні заходи для фізичного захисту ядерного матеріалу, попередження та виявлення правопорушень щодо ядерного матеріалу та покарання за їх скоєння.

Щодо заходів фізичного захисту ядерного матеріалу, Конвенція зобов'язує держави-учасниці не експортувати (імпортувати) або не дозволяти експортувати (імпортувати) ядерний матеріал, а також не дозволяти транзитне перевезення через свою територію ядерного матеріалу, якщо ця держава-учасниця не одержала гарантії того, що такий матеріал під час міжнародного перевезення буде захищено відповідно до вимог Конвенції. Щодо заходів попередження та виявлення правопорушень стосовно ядерного матеріалу та покарання за них, Конвенція визначає загальні риси складів злочинів, які підлягають уніфікації в національному законодавстві. З об'єктивної сторони злочинними є незаконні дії, визначені у ст. 7 Конвенції. Суб'єктом злочину Конвенція називає будь-яку особу. Із суб'єктивної сторони злочин може бути скоєно тільки навмисно.

Конвенція про фізичний захист ядерного матеріалу містить також норми про правову допомогу в боротьбі із зазначеними в ній злочинами. Правопорушення, перелічені в Конвенції, розглядаються як правопорушення, пов'язані з видачею правопорушників. Держави-учасниці максимально сприяють одна одній у зв'язку з судовим розглядом кримінальних справ щодо злочинів, зазначених у Конвенції, включаючи надання наявних в їхньому розпорядженні доказів, необхідних для такого судового розгляду.

Рабовласництво і работоргівля (за участю морських суден). Згідно з міжнародним правом, рабство є родовим поняттям і може проявлятися в різних видах. Тому виникає питання щодо трактування різних видів злочинної поведінки. Зокрема, держави зобов'язані розглядати обернення людей в рабство, схилення іншої особи (залежної особи) до віддачі себе в рабство, работоргівлю, таврування чи інші дії, що визначають підневільний стан раба як злочинні діяння, що тягнуть кримінальну відповідальність за національним законодавством. Тримання в рабстві має на меті не позбавлення волі,

а одержання певної користі від експлуатації особи. Суб'єктом рабовласництва є фізична особа, характеристики діяння якої міжнародне право відносить до національної компетенції. Із суб'єктивної сторони, цей злочинт може бути скоєно лише на-вмисне. Від рабства слід відрізнити примусову чи обов'язкову працю. Її застосування можливе у випадках, суворо визначе-них міжнародним правом і прийнятим на його основі націо-нальним законодавством.

З огляду на можливість поширення работоргівлі й через міжнародні морські простори ст. 3 Додаткової конвенції про скасування рабства, работоргівлі й інститутів і звичаїв, подібних до рабства, зобов'язує держави здійснювати контроль за використанням своїх морських суден і повітряних апаратів. А у відкритому морі військовий корабель вправі піддати огляду іноземне торгове судно, якщо існуватимуть достатні підстави підозрювати, що це судно займається работоргівлею. Якщо підозри виявляться помилковими, власникові судна повинні бути компенсовані шкода та збитки. Кожна держава, як свідчить ст. 99 Конвенції 1982 року, вживає ефективних заходів для запобігання перевезенню рабів на судах, що мають право плавати під її прапором, встановлює покарання за такі перевезення для попередження протизаконного користування її прапором з цією метою. Іншими словами, держава прапора, перш за все, сама зобов'язана запобігти такому перевезенню. Неприйняття заходів може призвести до втручання у відкритому морі з боку військового корабля будь-якої іншої держави. Якщо у військового корабля є «розумні підстави підозрювати», що іноземне судно «займається работоргівлею», він може втрутитися в прохід цього судна.

Підробка грошових знаків і цінних паперів. Підробка грошових знаків є одним із найстаріших злочинів. Початок міжнародно-правового співробітництва у боротьбі з фальшивомонетництвом пов'язаний з укладенням Міжнародної конвенції про боротьбу з підделкою грошових знаків 1929 р., яка залишається єдиним універсальним договором у цій сфері.

Морський транспорт у таких злочинах виступає засобом перевезення з метою розповсюдження.

Конвенція передбачає співробітництво держав у боротьбі з підробкою як паперових грошей, так і металевої монети незалежно від того, чи є такі грошові знаки національною чи іноземною валютою (ст. 5). Держави зобов'язалися розглядати як звичайний кримінальний злочин і карати всі обманні дії з виготовлення чи зміни грошових знаків у будь-який спосіб, уживаний для досягнення цього результату; збут підроблених грошових знаків; дії, спрямовані на збут, ввезення в країну, отримання чи здобування для себе підроблених грошових знаків, за умови, що їх підроблений характер був відомий; скоєння цих правопорушень і дій з навмисною співучастю, обманні дії з виготовлення чи придбання для себе знарядь чи інших предметів, призначених за своєю природою для підроблення чи для зміни грошових знаків (ст. 3). Підробка грошових знаків розглядається в Конвенції як злочин, що передбачає екстрадицію. У ст. 9 проголошений принцип універсальної кримінальної юрисдикції щодо таких злочинів.

Сучасна практика визнає, що деякі положення Міжнародної конвенції з боротьби з підробкою грошових знаків 1929 р. застаріли. Крім того, її зміст не охоплює не менш небезпечний злочин такий як фальшивомонетництво та підробку цінних паперів.

Організована злочинність. Боротьба з організованою транснаціональною злочинністю стає останнім часом одним із пріоритетів у міждержавних відносинах як у рамках ООН, так і на рівні регіонального міждержавного співробітництва. Особлива небезпека організованої злочинності пов'язана з виникненням злочинних організацій і товариств, їхнім швидким розвитком, структуруванням і перетворенням на транснаціональні. Це виявилось причиною розробки спеціальних міжнародноправових актів. В Економічній і Соціальній Раді ООН був підготовлений проект Рамкової конвенції ООН проти організованої злочинності. Міжпарламентською Асамблеєю СНД у 1996 р. було прийнято типовий Закон «Про боротьбу з організованою злочинністю».

Морський транспорт у таких злочинах може виступати засобом перевезення, пересування, розповсюдження тощо.

Злочини проти навколишнього середовища, захисту і збереження морського середовища. Держави зобов'язані захищати і зберігати морське середовище. Правовий зміст принципу захисту і збереження морського середовища полягає в обмеженні свободи держав у здійсненні ними своїх суверенних прав при розробці природних ресурсів, а також в обов'язку запобігати забрудненню морського середовища та вживати заходів щодо його зменшення. Сформульований принцип знаходить свій розвиток у конкретних зобов'язаннях держав щодо захисту і збереження морського середовища відповідно до частини 12 Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Національне законодавство закріпило такі норми у Кримінальному кодексі України окремим розділом «Злочини проти навколишнього середовища», який містить статті: незаконне заняття рибним, тваринним та іншими воднодобуваючими промислами (ст. 249); забруднення моря (ст. 243); порушення законодавства щодо континентального шельфу України (ст. 244).

Уніфікація кримінального законодавства є одним із основних сучасних напрямів міжнародного співробітництва в боротьбі зі злочинністю на морі. Міжнародні договори охоплюють значну кількість складів злочинів, але міжнародне право презюмує право держави здійснювати кримінальну юрисдикцію. Договорами про уніфікацію кримінального законодавства охоплені не тільки злочини, відносно яких діє виключно національна юрисдикція (работоргівля, незаконний обіг наркотичних і психотропних речовин, піратство та інші), але й міжнародні злочини. Договори про уніфікацію кримінального законодавства є переважно загальними, що відповідає меті забезпечення невідворотності покарання. У той же час існує чимало регіональних міжнародних угод у цій сфері, зокрема в рамках Ради Європи.

Особливістю угод про уніфікацію кримінального законодавства є те, що вони передусім носять координуючий характер. Такі угоди не призначені для кваліфікації діянь як злочинних міжнародними або національними судовими органами. Їхнє головне завдання – сприяти зближенню крими-

нальних законів країн шляхом формулювання найбільш небезпечних моделей складів злочину. Ці моделі мають лягти в основу національної імплементації, але питання щодо встановлення видів та меж покарання кожна країна має вирішувати самостійно.

Питання для самоконтролю:

- 1. Які склади злочинів на морському транспорті, передбачені Кримінальним кодексом України?*
- 2. Охарактеризуйте злочини міжнародного характеру, які вчиняються на морі.*
- 3. Яка відповідальність за забруднення моря шкідливими речовинами встановлена міжнародними і національними нормами?*

11. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

- Теоретичні підґрунтя міжнародної відповідальності у сфері морського транспорту.
- Міжнародна відповідальність у сфері порушення Конвенції з морського права ООН.
- Міжнародна відповідальність на морі та діяльність Міжнародного трибуналу з морського права.
- Міжнародна відповідальність у сфері порушення конвенцій, схвалених під егідою МОП та ММО.

Теоретичні підґрунтя міжнародної відповідальності у сфері морського транспорту. Питання змісту, суб'єктів, форм та механізмів міжнародно-правової відповідальності є достатньо складним. Сучасні автори вважають, що міжнародно-правова відповідальність є обов'язком суб'єкта міжнародного права (держави або міжнародної організації) усунути шкоду, заподіяну іншому суб'єкту міжнародного права в результаті порушення міжнародно-правового зобов'язання, а у випадках, передбачених міжнародним договором, – також і шкоду, заподіяну правомірними діями.

Інші дослідники вказують, що міжнародна відповідальність є сукупністю форм правових відносин, що включають можливість самої потерпілої держави та інших суб'єктів застосувати до винної держави будь-які санкції, передбачені міжнародним правом. Такі відносини можуть виникнути у зв'язку із правопорушенням, вчиненим державою, незалежно від того, чи обмежуються ці відносини правовідносинами між цією державою і державою, яка безпосередньо постраждала, чи вони поширюються також на інших суб'єктів міжнародного права, і незалежно від того, чи обмежуються ці відносини зобов'язанням винної держави поновити право потерпілої держави та відшкодувати заподіяну шкоду. Такий механізм дозволяє сучасній доктрині розуміти під міжнародно-правовою відповідальністю зобов'язання суб'єкта міжнародного права потерпіти певні обставини негативного характеру вна-

слідок заподіяння шкоди іншому суб'єкту міжнародного права як у результаті вчинення міжнародного правопорушення, так і в результаті правомірної діяльності.

Починаючи з 1956 р. Комісія міжнародного права ООН за дорученням Генеральної асамблеї ООН проводить роботу по укладенню уніфікованої кодексу міжнародно-правової відповідальності. З 1980 р. цією Комісією проводиться робота щодо прийняття конвенції про відповідальність за дії, не заборонені міжнародним правом. Втім, відповідні конвенції досі не прийняті, водночас Комісія міжнародного права ООН визначила зміст міжнародної відповідальності як наслідків діяння в плані відшкодування збитку і відповідних санкцій, а також вказала на принципові питання міжнародно-правової відповідальності: можливість відповідальності в умовах будь-яких міжнародно-протиправних дій держави; потреба у визначенні суб'єктів таких дій та змісту відповідних міжнародно-протиправних дій; неможливість застосування внутрішнього права для визначення факту наявності цих дій.

У теорії міжнародного права відзначено, що суб'єктом міжнародної відповідальності може бути лише держава, що розглядається як єдине ціле незалежно від того, який орган держави скоїв діяння, котре кваліфікується як правопорушення. Держава відповідає за всі свої органи, так само як і за діяння посадових та інших уповноважених осіб; визначення системи органів держави є внутрішньою компетенцією цієї держави. Діяння посадових осіб тягнуть відповідальність для держави незалежно від того, чи діяли ці особи в межах своїх повноважень або вийшли за ці межі.

Такі доктринальні концепції дозволяють стверджувати, що в умовах морського транспорту держава може нести таку відповідальність за будь-які дії власних морських адміністрацій та суден, що знаходяться на державній службі; водночас відкритим та важливим питанням є відповідальність держави за діяльність суден під її прапором та членів їх екіпажу, що не знаходяться на державній службі та здійснюють комерційну діяльність. Водночас у сучасному міжнародному праві суб'єктом відповідальності може бути й індивід або злочинна організація (у випадку вчинення міжнародних злочинів).

Теорія міжнародного права виділяє дві групи суб'єктів, пов'язаних з реалізацією міжнародної відповідальності, а саме: суб'єктів міжнародного правопорушення та суб'єктів міжнародних претензій. За цією концепцією суб'єктами міжнародного правопорушення є міжнародні організації та держави-правопорушники, які безпосередньо несуть міжнародно-правову відповідальність.

Суб'єктами міжнародних претензій виступають держави та міжнародні організації, які вимагають відшкодування заподіяної шкоди або застосовують певні заходи щодо держави-правопорушники. Варто вказати, що суб'єктами міжнародних претензій сьогодні можуть виступати не лише держави та міжнародні організації, але, в окремих випадках, фізичні та юридичні особи. Наприклад, якщо це передбачено нормами відповідної конвенції, скарги на порушення трудових прав державами у міжнародному судноплавні можуть надавати профспілки, скарги на порушення природоохоронних конвенцій – екологічні організації тощо.

Адже поведінка осіб розглядається як діяння держави, якщо встановлено, що особа або група осіб фактично діяли від імені цієї держави. Дії, які не пов'язані зі здійсненням прерогатив державної влади або які не стосуються політики держави, розглядаються як дії приватних осіб і не ставляться у провину державі. Разом із тим вони також можуть посягати на інтереси іншої держави, які охороняються міжнародним правом, тому держава повинна попереджувати такі діяння, а якщо вони вже вчинені – карати винних. Якщо ж держава не вживає відповідні заходи, міжнародно-правова відповідальність настає за бездіяльність її органів. Саме такі механізми можна застосувати при притягненні держав за бездіяльність, що сприяла вчиненню торговельними суднами під їх прапором порушень міжнародного права, або за бездіяльність, що сприяла безкарності таких порушень.

Підстави міжнародної відповідальності поділяються на юридичні та фактичні. Юридичними підставами міжнародної відповідальності на морському транспорті є норми міжнародного права (втілені у міжнародних звичаях, міжнародних

договорах, рішеннях міжнародних організацій), що встановлюють правила, які не можна порушувати та передбачають процедуру залучення держав у забезпечення дотримання цих правил, звітування держав по дотриманню таких правил ними та третіми державами, вирішення спорів між державами з цих питань.

Фактичними підставами міжнародно-правової відповідальності є ті юридичні факти у формі діяння, за які настає міжнародна відповідальність (міжнародні правопорушення). Під діянням суб'єкта міжнародної відповідальності слід розуміти дії, бездіяльність, рішення та інші акти органів чи посадових осіб цього суб'єкта (держави, міжнародної організації), якими цей суб'єкт порушив норми міжнародного права або сприяв порушенню таких норм суб'єктами, що знаходяться перед його переважною юрисдикцією, або не вжив заходів із розслідування таких порушень та притягнення винних до відповідальності. У міжнародному праві склалася презумпція, згідно з якою держава несе відповідальність за будь-які діяння її органів, посадових осіб, а також військовослужбовців.

Ознаками такого міжнародного правопорушення є: протиправність діяння; шкода, заподіяна іншому суб'єкту міжнародного права, їх групі чи міжнародному співтовариству в цілому; причинний зв'язок між діянням та заподіяною шкодою; вина. Варто вказати, що категорію вини, як психічного ставлення до власних діянь, важко застосувати щодо держави та її органів, тому вину більшість авторів вважає вину факультативною ознакою міжнародного правопорушення.

Міжнародну відповідальність часто розподіляють на нематеріальну (політичну) відповідальність. Така відповідальність прямо не тягне явних негативних наслідків для держави та носить політико-правовий характер. Наприклад, така відповідальність може знаходити прояв у виключенні держави з міжнародної організації, припинення її участі у певній конвенції або навіть у самому факті публічного визнання міжнародною установою або міжнародним співтовариством факту правопорушення з боку цієї держави. Негативні наслідки для держави у цих випадках настають насамперед у

формі неотримання наступної вигоди, адже рівень співпраці з державою-порушником та рівень довіри такій державі, як правило, знижується.

У морському праві це може знаходити прояв у зниженні довіри до прапора держави, що покриває певні торговельні судна, у зниженні національних посвідчень, що видаються з питань готовності моряків та реєстрації судна тощо. Відповідно зниження такої довіри може тягти додаткові перевірки суден, відмову перевізників від фрахту суден під прапором вказаної держави, відмови у працевлаштуванні моряків із документами, виданими цією державою тощо. Тому ці політичні заходи на практиці можуть призвести до реальних збитків та втрачених вигод резидентів держави-порушника та цієї держави у цілому.

Водночас, крім таких негативних загальних наслідків, виділяються також форми (санкції) нематеріальної (політичної) міжнародної відповідальності:

а) ресторація – відновлення державою-правопорушницею колишнього стану і ліквідація нею усіх несприятливих наслідків (наприклад, звільнення незаконно затриманого судна та його екіпажу за рішенням міжнародного трибуналу з морського права);

б) сатисфакція – задоволення нематеріальних вимог потерпілої сторони щодо відшкодування шкоди, заподіяної політичним інтересам, честі, гідності та інтересам, честі, гідності її резидентів; така сатисфакція полягає у формі вибачень, офіційного вираження жалю чи співчуття, запевнення у тому, що подібні правопорушення не повторяться у майбутньому тощо;

в) репресалії – примусові заходи, що здійснюються державою, права та інтереси якої були порушені, щодо держави-правопорушниці (наприклад, затримання судна за незаконні дії у територіальному морі або закриття мирного проходу у певному районі через зловживання іноземними суднами цим правом тощо);

г) реторсії – акції у відповідь на недружні дії, що не мають ознак міжнародного правопорушення (наприклад, відклик для консультацій консула у випадку грубого порушення в

його консульському окрузі прав вітчизняних моряків державою перебування, звернення держави до світової спільноти із інформуванням про відповідні порушення тощо);

д) санкції – колективні дії, які застосовуються щодо держав, котрі своїми діями створюють загрозу миру, міжнародній безпеці чи порушують права і свободи людини (на морі такі санкції можуть носити припинення лінійних комунікацій з портами держави-порушниця або характер військової блокади);

е) виключення держави зі складу міжнародної організації або з числа держав-учасниць колективної угоди, або примусового призупинення її членства у відповідній організації або угоді за вчинення державою дій, несумісних з принципами та завданнями відповідної міжнародної організації.

На відміну від політичної матеріальна відповідальність у міжнародному праві настає у двох випадках: а) коли порушення норм міжнародного права заподіяло матеріальну шкоду іншим суб'єктам; б) коли така шкода була заподіяна правомірними діями. У випадку матеріальної відповідальності держава відповідає за такими позовами усім власним майном; зокрема, державні судна можуть бути заарештованими та конфіскованими у рахунок покриття зобов'язань за відповідальністю держави.

Формами матеріальної міжнародної відповідальності є реституція, субституція та репарація. Реституція є відновленням матеріального стану, що існував до вчинення правопорушення, яке здійснюється шляхом повернення неправомірно вилученого майна (наприклад, судна, вантажу тощо). Субституція є передачею потерпілій державі майна, рівноцінного втраченому, знищеному чи пошкодженому за значенням та вартістю. Репарація є грошовою чи натуральною компенсацією збитків потерпілої сторони. Як можна побачити на практиці ресторація та реституція є дуже подібними процедурами і у сфері морського права (щодо вантажів та суден) вони часто змішуються.

Міжнародна відповідальність у сфері порушення Конвенції з морського права ООН. Норми міжнародного права, що передбачають міжнародну відповідальність у сфері морського транспорту, є розпорошеними у різних міжнарод-

них угодах. Ключове значення при цьому має Конвенція з морського права ООН від 10 грудня 1982 р. (КМП 1982 р.), що передбачає можливість дій держав у випадку порушення іншими державами їх інтересів у морському секторі. До КМП приєдналися більшість сучасних морських держав та територій (166 учасників), хоч є й окремі виключення (США, Туреччина, Сирія, Ізраїль тощо).

У ст. 19 КМП передбачено право прибережної держави обмежити мирний прохід іноземних суден, якщо вони порушують мир, добропорядок або безпеку цієї держави. Таке обмеження можливо, якщо іноземне судно в територіальному морі здійснює будь-який з наступних видів діяльності:

- погрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або інші порушення принципів міжнародного права, втілені у Статуті ООН;

- будь-які маневри або навчання із зброєю будь-якого виду;

- будь-який акт, спрямований на збір інформації на шкоду обороні або безпеці прибережної держави;

- будь-який акт пропаганди, що має на меті посягання на оборону або безпеку прибережної держави;

- підйом у повітря, посадку або прийняття на борт літального апарата;

- підйом у повітря, посадку або прийняття на борт військового устрою;

- навантаження або розвантаження будь-якого товару або валюти, посадку або висадку будь-якої особи, всупереч митним, фіскальним, імміграційним або санітарним законам і правилам прибережної держави;

- будь-який акт навмисного і серйозного забруднення всупереч КМП 1982 р.;

- будь-яку рибальську діяльність;

- проведення дослідницької або гідрографічної діяльності;

- будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонуванню систем зв'язку або інших споруд або установок прибережної держави тощо.

За ст. 25, 30 КМП прибережна держава може вживати у своєму територіальному морі заходи, необхідні для недопущення проходу, що не є мирним. Щодо суден, що прямують у внутрішні води або використовують портові споруди за межами внутрішніх вод, прибережна держава має також право вживати необхідних заходів для попередження будь-якого порушення умов, на яких ці судна допускаються у внутрішні води і використовують портові споруди. Якщо який-небудь військовий корабель не дотримується законів і правил прибережної держави, що стосуються проходу через територіальне море, та ігнорує будь-яку звернену до нього вимогу про їх дотримання, прибережна держава може зажадати від нього негайно залишити територіальне море.

У ст. 31 КМП встановлено загальне правило, за яким держава прапора несе міжнародну відповідальність за будь-який збиток або збитки, завдані прибережній державі в результаті недотримання її військовим кораблем чи іншим державним судном, експлуатованим в некомерційних цілях, законів і правил прибережної держави, що стосуються проходу через територіальне море, або інших положень КМП, або інших норм міжнародного права.

Ця норма не розповсюджується на відповідальність за дії комерційних суден. Водночас у ст. 94 КМП відзначено, що кожна держава має ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над судами, плаваючими під його прапором у адміністративних, технічних і соціальних питаннях. Це зобов'язує державу прапора вести реєстр суден із зазначенням назв судів, що плавають під її прапором, і їх даних, крім маломірних, і приймати на себе юрисдикцію над судами під її прапором, над їх капітанами, офіцерами і екіпажем щодо адміністративних, технічних і соціальних питань.

Кожна держава має вживати необхідні заходи для забезпечення безпеки в морі щодо суден, які плавають під її прапором, зокрема стосовно:

- конструкції, устаткування й придатності до плавання суден;

- комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням застосованих міжнародних актів;

- користування сигналами, підтримки зв'язку і попередження зіткнення.

У число таких заходів входять заходи, необхідні для забезпечення того, щоб:

- кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу, проходило інспектування та мало б на борту обладнання та прилади, необхідні для безпечного плавання;

- кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, а екіпаж за кваліфікацією та чисельністю відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

- капітан, офіцери і, в необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомлені з міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання, скорочення і утримування під контролем забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо та дотримувалися цих правил.

Для цього кожна держава має «дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики і робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання». Інша держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора. Після отримання такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, прийняти будь-які заходи, необхідні для виправлення становища.

Кожна держава має організувати кваліфіковане розслідування кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, за участю судна під його прапором, що призвів до загибелі громадян іншої держави або до нанесення їм серйозних каліцтв, або серйозного збитку судам або установкам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора і інші держави мають співпрацювати у проведеному іншою державою будь-якому розслідуванні будь-якої морської аварії або навігаційного інциденту.

У ст. 73 КМП вказано, що прибережна держава у здійсненні своїх суверенних прав на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів та управління ними у виключ-

ній економічній зоні має право на огляд, інспекцію, арешт і судовий розгляд, які можуть бути необхідні для забезпечення дотримання законів і правил, прийнятих ним згідно з КМП. Арештоване судно і його екіпаж мають звільнитися негайно після надання розумного застави або іншого забезпечення. У разі арешту або затримання іноземного судна прибережна держава негайно повідомляє державу прапора через відповідні канали про вжиті заходи і покарання.

У ст.ст. 105–107 КМП передбачено, що у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією конкретної держави будь-яка держава може захопити піратське судно або судно, захоплене за допомогою піратських дій і що знаходяться у владі піратів, заарештувати осіб, що знаходяться на цьому судні і захопити наявне на ньому майно. Судові установи тієї держави, яка вчинила це захоплення, можуть винести постанови про накладення покарань і визначати, які заходи повинні бути прийняті щодо таких суден або майна, не порушуючи прав добросовісних третіх осіб. Якщо захоплення судна за підозрою в піратстві було здійснено без достатніх підстав, держава, яка вчинила захоплення, відповідає перед державою, національність якої має судно або літальний апарат, за будь-які збитки, завдані захопленням. Захоплення за піратство може відбуватися тільки військовими кораблями або військовими літальними апаратами або іншими судами та літальними апаратами, які мають чіткі зовнішні знаки, що дозволяють упізнати їх як такі, що перебувають на урядовій службі, і уповноважені для цієї мети.

За ст. 110 КМП військовий корабель однієї держави може оглядати у відкритому морі торговельне судно іншої держави, якщо наявні розумні підстави підозрювати, що:

- це судно займається піратством;
- це судно займається работоргівлею;
- це судно займається несанкціонованим мовленням, а держава прапора військового корабля потерпає від такого порушення;
- це судно не має національності; або хоча на ньому і піднято іноземний прапор або воно відмовляється підняти пра-

пор, це судно в дійсності має ту ж національність, що і даний військовий корабель.

У цих випадках військовий корабель (або інше уповноважене державою судно із розпізнавальними знаками) може провести перевірку права судна на його прапор. З цією метою він може послати шлюпку під команду офіцера до підозрюваного судну. Якщо після перевірки документів підозри залишаються, він може призвести подальший огляд на борту цього судна з усією можливою обачністю. Якщо підозри виявляються необґрунтованими та за умови, що оглянуте судно не вчинило ніяких дій, які виправдовували б ці підозри, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або шкоду.

У ст. 111 КМП передбачено право переслідування військовим або іншим уповноваженим державою судном іноземного торговельного судна по гарячих слідах. Переслідування по гарячих слідах іноземного судна може бути розпочато, якщо компетентні органи влади прибережної держави мають достатні підстави вважати, що це судно порушило закони і правила цієї держави. Таке переслідування повинне початися тоді, коли іноземне судно або одна з його шлюпок знаходиться у внутрішніх водах, в архіпелажних водах, в територіальному морі або в прилеглий зоні переслідує держави, і може тривати за межами територіального моря або прилеглої зони тільки за умови, якщо воно не переривається.

Не потрібно, щоб у той час, коли іноземне судно, яке знаходиться в територіальному морі або прилеглий зоні, отримує наказ зупинитися, судно, котре надає цей наказ, також перебувало в межах територіального моря або прилеглої зони. Право переслідування по гарячих слідах застосовується до порушень у виключній економічній зоні або на континентальному шельфі, включаючи зони безпеки навколо установок на континентальному шельфі, законів і правил прибережної держави, застосованих згідно з КМП, щодо виключної економічної зони або континентального шельфу, включаючи такі зони безпеки.

Право переслідування «по гарячих слідах» припиняється, як тільки переслідуване судно входить в територіальне море

своєї держави або в територіальне море третьої держави. Якщо судно було зупинено або затримано поза межами територіального моря в умовах, які не виправдовують здійснення права переслідування по гарячих слідах, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або шкоду.

У ст. 220 визначено особливості притягнення до відповідальності судна, що знаходиться у порту або у прибережному терміналі іноземної держави. Таке порушення може стосуватися міжнародних норм і стандартів щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення з суден, якщо таке порушення вчинено в територіальному морі або виключній економічній зоні цієї держави. Якщо є явні підстави вважати, що іноземне судно, яке здійснює плавання у виключній економічній зоні або територіальному морі держави, порушило у застосуванні міжнародні норми і стандарти щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден, ця держава може вимагати у даного судна інформацію, що стосується назви судна і його порту приписки, його останнього і наступного портів заходу та іншу відповідну інформацію, необхідну для того, щоб встановити, чи було вчинено порушення.

Ст. 221 КМП підтверджує право держав згідно з міжнародним правом, як звичайним, так і договірним, приймати і забезпечувати виконання заходів за межами територіального моря, співрозмірних фактичним або потенційним збиткам, з метою захисту свого узбережжя або пов'язаних з ним інтересів, включаючи рибальство, від забруднення або загрози забруднення в результаті морської аварії або дій, пов'язаних з такою аварією, які, як можна розумно вважати, призведуть до серйозних шкідливих наслідків.

Таким чином, КМП передбачає можливість застосування заходів до іноземних суден у територіальному морі, виключній економічній зоні та у відкритому морі. Ці заходи вживаються уповноваженими суднами (насамперед військовими) та ґрунтуються на порушенні іноземним судном вимог КМП та інших міжнародних угод. Водночас зловживання відповідними заходами також може тягти міжнародну відповідальність, що ми розглянемо далі.

Міжнародна відповідальність на морі та діяльність Міжнародного трибуналу з морського права. Згадані у КМП заходи, що може вживати проти іноземних суден держава та поточна практика у цій сфері, можуть призвести (та часто призводять) до зловживання прибережними державами відповідними правами. Тому КІМ передбачило механізм розв'язання відповідних спорів між державами, який сьогодні призвів до реальної можливості притягнення держави-порушника до міжнародної відповідальності у формі ресторації та (або) реституції.

У ст. 292 КМП встановлено, що у разі, коли влада держави затримує судно, що перебуває під прапором іншої держави, і стверджується, що держава затримання не дотримується положень КМП, які встановлюють правило негайного звільнення судна або його екіпажу після надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення, питання про звільнення може бути передано будь-якому суду або арбітражу, за згодою сторін, або, якщо протягом десяти днів з часу затримання така угода не буде досягнута, суду або арбітражу, визнаному державою затримання відповідно до КМП, або Міжнародному трибуналу з морського права, якщо сторони не домовляться про інше (як це й найчастіше відбувається).

Заяву про звільнення судна може зробити тільки держава прапора судна або орган (особа) від її імені. Суд або арбітраж мають негайно розглянути заяву про звільнення і займатися тільки цим питанням без шкоди для розгляду справи щодо такого судна, його власника чи екіпажу в належному національному органі держави затримання по суті. Влада держави затримання зберігає право звільнити судно або його екіпаж у будь-який час після надання застави або іншого фінансового забезпечення, визначеного судом або арбітражем, влади держави затримання мають негайно виконати рішення суду або арбітражу про звільнення судна або його екіпажу.

Водночас будь-який інший спір між державами, що стосується тлумачення або застосування КІМ (крім питань звільнення затриманих суден) може бути переданий на міжнародне врегулювання тільки після того, як будуть вичерпані

місцеві засоби правового захисту, як того вимагає міжнародне право. Вказані спори держави, що приєдналися до КМП, можуть розглядати у Міжнародному трибуналі з морського права (МТМП). Окремі держави (наприклад, Росія) приєдналися до КМП із застереженням про необов'язковість для них рішень МТМП, але більшість держав-учасниць МТМП визнає його рішення для себе, як обов'язкові.

Згідно з Додатком VI до КМП (Статутом МТМП), цей трибунал складається з колегії у складі 21 незалежного члена, обраних з числа осіб, які користуються найвищою репутацією неупередженості та справедливості і є визнаними авторитетами в галузі морського права. У складі МТМП в цілому має бути забезпечене представництво основних правових систем світу і справедливий географічний розподіл. До відання МТМП відносяться всі суперечки і всі заяви, передані йому відповідно до КМП, і всі питання, спеціально зазначені в інших угодах, яка передбачає компетенцію МТМП.

Відповідно до ст. 290 КМП МТМП має право наказувати тимчасові заходи. Крім того, МТМП підсудні спори за участю Міжнародного органу з морського дна, юридичних і фізичних осіб держав-учасниць КМП, що здійснюють діяльність у міжнародному районі морського дна. Рішення МТМП приймаються більшістю голосів присутніх його членів; у разі поділу голосів порівну голос голови є вирішальним.

Рішення МТМП є остаточним і має обов'язкову силу тільки для сторін і тільки щодо розглянутого спору. Найважливішим правом, яким володіє виключно МТМП, є право виносити рішення про «негайне звільнення судна та екіпажу» (prompt release), якщо вони не звільняються незважаючи на надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення і якщо протягом десяти днів з часу затримання не буде досягнуто угоди між державою прапора і державою, що затримали судно і екіпаж, про передачу питання про звільнення будь-якому суду або арбітражу (ст. 292 КМП). Заява про негайне звільнення подається до МТМП, який і виносить зазначене рішення; таке рішення є остаточним і обов'язковим, воно фактично передбачає щодо судна механізм ресторації та (або) реституції

Звернення до Трибуналу з проханням про «негайне звільнення» можливо також у разі розгляду щодо скидання з судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони в порушення застосовних міжнародних норм і стандартів або в межах цих морських районів і просторів.

Заява про звільнення судна до МТМП має містити такі складові: час і місце затримання; фактичні дані про обставини затримання; підстави і міркування щодо звільнення; дані про судно, включаючи назву судна, прапор, порт приписки, дедвейт; судову роль; інформацію про судовласника; суму та умови застави або іншого фінансового забезпечення, внесенного державою, чие судно або екіпаж затримані. МТМП в пріоритетному порядку розглядає заяву про негайне звільнення. МТМП або його Президент (якщо МТМП в цей час не засідає), призначає максимально можливу ранню дату для розгляду заяви, але не пізніше 10 днів з дня отримання заяви. Держава, яка затримала судно, отримавши рішення МТМП про звільнення, повинна негайно звільнити судно і повідомити про це в МТМП.

При розгляді МТМП справ про негайне звільнення судна, затриманого за порушення законодавства прибережної держави, МТМП фактично діє від імені всіх учасників КМП, хоча в літературі іноді зустрічаються твердження про те, що при вирішенні таких справ МТМП віддає перевагу свободі судноплавства, так що охорона рибних ресурсів і питання боротьби з забрудненням можуть залишитися без судового захисту. В рішеннях МТМП знаходять застосування і розвиток норми про виняткову юрисдикцію держави прапора і неприпустимість арешту капітана і екіпажу затриманого судна.

Компетенція на розгляд позовів про негайне звільнення судів формально не є виключною компетенцією МТМП, але до цих пір не було випадків передачі таких заяв іншим судам або арбітражу, так що поки можна констатувати складання міжнародного звичаю. Прохання про негайне звільнення становить зміст більшості звернень до МТМП: з 13 розглянутих ним справ сім стосувалися саме негайного звернення. У зв'язку з цим порядок вирішення таких справ вже можна вва-

жати усталеною практикою МТМП. Цікаво, що МТМП узагалі розглядав по суті тільки одну справу, решта стосувалися або негайного звільнення судів, або приписи тимчасових охоронних заходів, так що у МТМП не було потреби тлумачити матеріальні статті Конвенції, і він займався тільки питаннями юрисдикції, аспектами реституції та ресторації.

У 1997 р. МТМП виніс рішення по першій своїй справі про негайне звільнення судна «Сайга» під прапором Сент-Вінсент і Гренади, яке було заарештовано владою Гвінеї за бункерування (постачання паливом) риболовних суден у гвінейській виключній економічній зоні. Востаннє МТМП схвалив рішення про негайне звільнення судна «Арктик Санрайз» під прапором Нідерландів, заарештоване Росією, у грудні 2013 р.

В інших справах МТМП виносив приписи на прохання сторін щодо тимчасових охоронних заходів, тобто таких заходів, які б забезпечили непогіршення ситуації, про яку йде суперечка, до вирішення спору, збагатило звичайні норми міжнародної судової процедури тим, що в таких справах МТМП найчастіше доводиться розглядати питання охорони морського середовища і рибних запасів Світового океану. Саме завдяки цьому виду діяльності МТМП отримує визнання захисників морського середовища як дієвий і корисний орган; такі де-юре процесуальні заходи фактично стають формою відповідальності держав, протиправна або небезпечна морська діяльність яких обмежується відповідними заходами. Встановлюючи стандарти заходів щодо захисту та збереження рибних запасів, МТМП повинен мати на увазі, що метою такого встановлення є сприяння важливим інтересам або правам усього співтовариства.

Здійснення цього виду компетенції МТМП повністю ґрунтується на чималому досвіді Міжнародного Суду ООН. Однак у проханнях про припис тимчасових заходів, звернених до Міжнародного Суду, мова найчастіше йде про безпеку. У зверненнях до МТМП сторони посилаються на необхідність забезпечити охорону морського середовища і рибних запасів Світового океану. На відміну від рішень Міжнародного Суду ООН МТМП, як правило, наказує не ті заходи, про які його просили

сторони, а ті, які вважає необхідними сам МТМП. Саме завдяки цьому виду діяльності МТМП отримує визнання захисників морського середовища як дієвий і корисний орган.

Міжнародна відповідальність у сфері порушення конвенцій, схвалених під егідою МОП та ММО.

Особливі форми має відповідальність у сфері порушення конвенцій, схвалених під егідою МОП та ММО. Така відповідальність настає для суден, що знаходяться в іноземних портах під юрисдикцією відповідної держави. Така відповідальність стала можливою через виникнення трьох факторів:

- схвалення під егідою Міжнародної морської організації (ММО) та Міжнародної організації праці (МОП) глобальних конвенцій з питань безпеки експлуатації судна, підготовки та праці екіпажу;

- схвалення КІМ, що визначила повну та виключну відповідальність держави прапору за ці питання на комерційних судах під власним прапором;

- укладання між державами спеціальних угод – меморандумів про порозуміння, що передбачають на засадах взаємності право контролю органами держави порту дотримання державою прапору вказаних конвенційних вимог, навіть якщо таке дотримання (або недотримання) ніяк не загрожує державі порту.

У 1982 р. було укладено першу регіональну угоду в галузі контролю безпеки судноплавства – Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту. 14 європейських держав після катастрофи танкера «Амоко Кадіс» у 1978 р. зажадали заснувати міжнародний інститут для контролю за судноплавством з метою забезпечення безпеки мореплавства, захисту навколишнього середовища, припинення експлуатації субстандартних судів. Сьогодні до Паризького меморандуму входять 25 держав, Україна є єдиною європейською морською державою, що не приєдналася до цього меморандуму. Кожна держава – член меморандуму через власну морську адміністрацію повинна підтримувати ефективну систему контролю суден державою порту для того, щоб іноземні торгові судна, що заходять у порт її держави або знаходяться на якірній стоянці у такого порту, без будь-якої

дискримінації щодо прапора, під яким вони плавають, задовольняли вимогам, містяться в міжнародних конвенціях.

Такий досвід контролю та притягнення до відповідальності виявився вдалим, і в інших регіонах світу також було схвалено аналогічні акти:

- Західно- та Центральноафриканський (Абуджінський) меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 22 держави Африки);

- Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Індійському океані (об'єднує 19 держав регіону);

- Токійський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 18 тихоокеанських держав);

- Карибський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 16 держав та територій регіону);

- Латиноамериканську угоду щодо контролю суден державою порту (об'єднує 13 держав регіону);

- Середземноморський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 10 держав регіону);

- Ріядський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 6 держав регіону Перської затоки);

- Чорноморський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту (об'єднує 6 чорноморських держав та є єдиним меморандумом, до якого приєдналася Україна).

Найбільш ефективним та жорстким для порушників прийнято вважати Паризький меморандум, механізм дії якого варто розглянути докладніше. Меморандум передбачає право контролю за дотриманням іноземними судами, що знаходяться у портах держав-учасниць, таких конвенцій («застосовних інструментів»), як:

- Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. (МКГМ-66) та Протокол 1988 р. до неї;

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) та Протоколи 1978 р., 1988 р. до неї;

- Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 р., змінена Протоколами 1978 р. і 1997 р. (МАР-ПОЛ-73/78);

- Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978р. (ПДМНВ 78) з Манильськими поправками до неї;

- Конвенція про міжнародні правила щодо запобігання зіткнень суден у морі 1972 р. (МППСС-72);

- Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969р.;

- Конвенція про торговельне судноплавство (мінімальні стандарти) 1976 р. (Конвенція МОП № 147) та протокол 1996 р. до неї;

- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за збитки, викликані розливом нафти 1969 р.

У ст. 1.3 Паризького меморандуму відзначено, що кожна морська адміністрація має здійснювати щорічну загальну кількість інспекцій, відповідну 25 % оціночної кількості індивідуальних іноземних торгових суден, які вчинили заходи в порти її держави протягом трьох останніх календарних років, за які наявні статистичні дані. За ст. 1.5 меморандуму, морська адміністрація має встановити спеціальну процедуру для лоцманської служби та портової влади, що передбачає негайне інформування компетентної влади держави порту у всіх випадках, коли вони в ході виконання своїх звичайних обов'язків виявляють наявність недоліків, які можуть вплинути на безпеку судна, або становити загрозу нанесення шкоди морському середовищу.

За ст. 2.4 цієї конвенції при використанні застосовних інструментів (конвенцій) влада держави порту має забезпечувати, щоб у відношенні судів держав, які не є стороною такого інструменту, або суден, що мають розміри нижче конвенційних, не застосовувався б далі пільговий режим. У цьому випадку влада держави порту застосовує спеціальні процедури, які за змістом є перевіркою судна на відповідність конвенціям, навіть якщо держава прапору до них не приєдналася.

За ст. 3.1 Паризького меморандуму морська адміністрація має здійснювати інспекції, які полягають у відвідуванні суд-

на для перевірки свідчень і документів. Влада держав порту має переконатися в тому, що екіпаж і загальний стан судна, включаючи машинне відділення та житлові приміщення, з урахуванням їх санітарного стану, відповідають загальноприйнятим міжнародним правилам і стандартам. За відсутності дійсних свідочств або документів, або при наявності явних підстав вважати, що стан судна або його устаткування, або його екіпажу, істотно не відповідають вимогам застосовного інструмента, має проводитися більш детальна інспекція. Влада держави порту має включати у свої інспекції контроль виконання експлуатаційних вимог на борту судна. Частота інспекцій за Паризьким меморандумом зумовлена кількістю порушень, раніше зафіксованих під судном певного прапору, віднесенням прапору цього судна до т.зв. «чорного списку» Паризького меморандуму.

У пп. 3.9, 3.10 Паризького меморандуму передбачено процедури затримання іноземних суден владою порту. Так, коли в результаті первинної і більш детальної інспекції загальний стан судна, його обладнання, з урахуванням екіпажу та умов його населеності і роботи, будуть визнані субстандартними, влада порту може призупинити проведення інспекції. Призупинення інспекції може тривати до тих пір, поки відповідальні сторони не зроблять необхідних заходів для забезпечення того, щоб судно відповідало вимогам застосовних інструментів. У тих випадках, коли судно затримане і проведення інспекції призупинено, влада порту в найкоротші терміни повідомить про це відповідальні сторони; повідомлення має включати в себе інформацію про затримання. У повідомленні вказується, що інспекція припинена до тих пір, поки влада держави порту не буде поставлена до відома про те, що судно відповідає всім застосовним вимогам.

При виявленні недоліків, які представляють очевидний ризик для безпеки, здоров'я людей чи довкілля, влада порту має забезпечити, щоб цей ризик був усунутий до того, як судну дозволено вийти в море. Для цієї мети будуть вжиті відповідні заходи, які можуть включати затримання або офіційну заборону подальшої експлуатації судна з причини ви-

явлених недоліків, які, окремо або разом, роблять подальшу експлуатацію судна небезпечною. Після закінчення інспекції капітану судна передається звіт про інспекцію, що становить результати інспекції та деталі всіх зроблених дій. У розділі 9 додатку 1 до Паризького меморандуму встановлено чіткий перелік усіх порушень конвенцій («застосовних інструментів»), за які судно може бути затримано.

Крім затримання судна у порту, Паризький меморандум передбачає механізм заборони заходження конкретного судна в усі порти регіону дії меморандуму, це відбувається, якщо судно:

- плаває під прапором держави, що знаходиться в «чорному списку», опублікованому в щорічному звіті Паризького меморандуму, і яке було затримано більше двох разів протягом попередніх 24 місяців у портах регіону меморандуму;

- плаває під прапором держави, що знаходиться в областях «вельми високого ризику» або «високого ризику» в «чорному списку», опублікованому в щорічному звіті меморандуму, і яке було затримано більше одного разу протягом попередніх 36 місяців у портах регіону меморандуму.

Заборона на вхід вступає в дію негайно після отримання судом дозволу на вихід з порту, в якому воно було піддано відповідно третьому або другому затриманню. Для організації відповідних заходів Паризьким меморандумом утворено Комітет у складі по одному представнику від кожної з влад регіону та від Комісії ЄС для участі в роботі Комітету залучено представників зацікавлених міжнародних урядових організацій, зокрема МОП та ММО. Комітет збирається раз на рік та керує діяльністю Секретаріату.

Питання для самоконтролю:

1. Які засоби міжнародного впливу можна застосувати щодо суден під іноземним прапором?

2. Які міжнародні органи діють для вирішення спорів та притягнення до міжнародної відповідальності у сфері морського транспорту?

3. Які механізми сприяють дотриманню норм міжнародного права у морській сфері?

АНОТАЦІЇ ТЕМ КУРСУ

1. Зміст юридичної відповідальності на морському транспорті.

Поняття юридичної відповідальності. Поняття державної юрисдикції. Юридична відповідальність у торговельному судноплаванні, її ознаки та види. Поняття юрисдикції держави, класифікація видів. Юрисдикція прибережної держави, держави порту, держави прапора.

2. Юрисдикція щодо правовідносин на морському транспорті.

Юрисдикція держави в різних правових режимах морського простору. Торгівельне судноплавання, основні поняття. Правові режими Світового океану. Особливості дії юрисдикції держави.

3. Морське судно у системі юридичної відповідальності.

Поняття судна у морському праві. Форми власності на торговельні судна. Національна належність суден. Право плавання під державним прапором України. Поняття державної реєстрації суден, умови та наслідки реєстрації. Реєстрація судна під «зручним прапором». Умови реєстрації суден під «зручним прапором».

4. Морський порт у системі юридичної відповідальності.

Поняття морського порту. Загальна характеристика його статусу. Адміністративні правопорушення в торговельному судноплаванні, особливості складу та класифікація. Суб'єкти адміністративних правопорушень. Види адміністративних правопорушень на морському транспорті, передбачені КпАПУ.

5. Дисциплінарна та матеріальна відповідальність на морському транспорті.

Види дисциплінарних стягнень. Дисциплінарна відповідальність працівників морського транспорту. Матеріальна відповідальність та умови її виникнення. Випадки притягнення до повної матеріальної відповідальності. Порядок компенсації роботодавцем матеріальної шкоди. Трудові відносини на судні.

6. Цивільно-правова відповідальність на морському транспорті.

Підстави виникнення цивільної відповідальності за невиконання зобов'язань. Цивільно-правові санкції. Арешт суден. Морські вимоги. Поняття і сутність загальної аварії, її ознаки. Приватна аварія, поняття та відповідальність за шкоду. Принципи розподілу загальної аварії. Порядок оформлення загальної аварії. Диспаша та диспашери. Морський арбітраж та його функції.

7. Суб'єкти цивільно-правової відповідальності на морському транспорті.

Відповідальність перевізника, відправника і фрахтівника. Навігаційна помилка. Морський протест як важливий захід забезпечення інтересів судновласника під час пред'явлення майнових вимог. Відповідальність власника судна за шкоду від забруднення. Відповідальність оператора ядерного судна за ядерну шкоду. Поняття і причини обмеження відповідальності судновласника.

8. Адміністративна юрисдикція на морському транспорті.

Органи адміністративної юрисдикції прибережної держави. Адміністративні повноваження капітана морського порту. Державний контроль за лоцманським проведенням, регулюванням руху суден, радіонавігацією, охороною портового засобу.

Органи, уповноважені на провадження в справах про адміністративні правопорушення на морському транспорті. Повноваження капітана судна щодо притягнення до адміністративної відповідальності. Дії капітана судна у разі небезпеки загибелі судна. Підтримання порядку та засвідчення юридичних фактів на судні.

9. Адміністративна відповідальність на морському транспорті.

Поняття адміністративних правопорушень на морському транспорті, їх ознаки та особливості та їх види, передбачені КУпАП. Суб'єкти адміністративних правопорушень на морському транспорті. Адміністративна відповідаль-

ність за правопорушення на морському транспорті. Адміністративні санкції.

10. Кримінальна відповідальність на морському транспорті.

Злочини міжнародного характеру, їх ознаки і види. Характеристика злочинів проти стабільності міжнародних відносин, що здійснюються у відкритому морі. Кримінальна відповідальність за забруднення моря шкідливими речовинами згідно міжнародних норм.

11. Міжнародна відповідальність на морському транспорті.

Теоретичні підґрунтя міжнародної відповідальності у сфері морського транспорту. Міжнародна відповідальність на морі та діяльність Міжнародного трибуналу з морського права. Міжнародна відповідальність у сфері порушення конвенцій, схвалених під егідою МОП та ММО.

ПИТАННЯ ДЛЯ ПЕРЕВІРКИ ЗНАНЬ

1. Юридична відповідальність та її ознаки.
2. Поняття судна згідно міжнародних конвенцій та КТМУ.
3. Правовий статус судна. Форми власності на торговельні судна, ідентифікація судна.
4. Судновий імунітет, його види.
5. Національність судна, право плавання під прапором, втрата права плавання під прапором України.
6. Відповідальність за порушення правил реєстрації суден.
7. Умови реєстрації суден під «зручним прапором». Відповідальність за правопорушення, яка встановлюється державою «зручного прапора».
8. Поняття юрисдикції держави. Критерії розподілу її на види.
9. Регулятивний та виконавчий характер юрисдикції держави прапора.
10. Юрисдикція держави порту.
11. Адміністративна юрисдикція прибережної держави, її здійснення.
12. Адміністративні правопорушення в торговельному судноплаванні, особливості складу та класифікація.
13. Суб'єкти адміністративних правопорушень (фізичні особи, працівники морського транспорту).
14. Органи морського транспорту, уповноважені на розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень.
15. Види адміністративних правопорушень у торговельному судноплаванні, передбачені КпАПУ та порушень митних правил, передбачених МКУ.
16. Провадження в справах про адміністративні правопорушення.
17. Адміністративні повноваження начальника і капітана морського порту.
18. Адміністративні повноваження Служби охорони портового засобу.

19. Державний контроль за лоцманським проведенням, регулюванням руху суден та радіонавігацією, наслідки їх порушення.

20. Адміністративні повноваження органів державного пожежного і санітарного нагляду.

21. Адміністративні повноваження Інспекції державного портового нагляду.

22. Адміністративні повноваження органів технічного нагляду за суднами (реєстри). Міжнародні класифікаційні об'єднання та їх повноваження.

23. Адміністративні повноваження митних органів та Прикордонної служби на морському транспорті.

24. Адміністративні повноваження капітана судна, його права і обов'язки.

25. Кримінальна юрисдикція держави порту, прибережної держави і держави прапора.

26. Злочини міжнародного характеру, їх ознаки і види.

27. Міжнародні злочини, їх ознаки і види.

28. Характеристика злочинів проти стабільності міжнародних відносин.

29. Характеристика злочинів, що посягають на особисті права людини.

30. Характеристика злочинів, що здійснюються у відкритому морі.

31. Піратство, тероризм, охарактеризувати ознаки і склад злочинів.

32. Зіткнення морських суден, склад і ознаки злочину.

33. Ненадання допомоги на морі, охарактеризувати ознаки і склад злочину.

34. Забруднення моря шкідливими речовинами.

35. Злочини на морському транспорті, передбачені Кримінальним кодексом України, їх загальна характеристика.

36. Трудові відносини на судні. Склад екіпажу. Правове становище членів екіпажу.

37. Характеристика зведеної Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р.

38. Дисциплінарна відповідальність працівників торговельного судноплавання.

39. Види дисциплінарних стягнень. Порядок накладення дисциплінарного стягнення.

40. Матеріальна відповідальність та умови її виникнення.

41. Випадки притягнення до повної матеріальної відповідальності робітника.

42. Випадки і порядок компенсації роботодавцем матеріальної шкоди, завданої робітнику.

43. Цивільно-правова відповідальність на морському транспорті, умови її виникнення.

44. Підстави для виникнення цивільної відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань.

45. Цивільно-правові санкції. Відповідальність перевізника, відправника і фрахтівника.

46. Відповідальність перевізника та її умови. Навігаційна помилка.

47. Морський протест як важливий захід притягнення до майнової відповідальності.

48. Поняття і сутність загальної аварії, її ознаки згідно КТМУ.

49. Засоби врятування судна, вантажу чи фрахта, віднесені до загальної аварії.

50. Приватна аварія, поняття та відповідальність за шкоду.

51. Принципи розподілу загальної аварії.

52. Порядок оформлення загальної аварії. Діспаша.

53. Відповідальність власника судна за шкоду від забруднення внаслідок витоку або скиду забруднюючих речовин.

54. Відповідальність оператора ядерного судна за шкоду, заподіяну внаслідок інциденту з ядерним судном.

55. Визначення цивільної юрисдикції щодо справ про зіткнення суден.

56. Поняття і причини обмеження відповідальності судовласника.

57. Міжнародні конвенції щодо обмеження відповідальності.

58. Розгляд майнових спорів у торговому мореплаванні (претензійний порядок, позовний порядок).

59. Повноваження на арешт суден. Морські вимоги.

60. Морський арбітраж та його функції.
61. Міжнародні злочини на морському транспорті.
62. Теоретичні підґрунтя міжнародної відповідальності у сфері морського транспорту.
63. Міжнародна відповідальність у сфері порушення Конвенції з морського права ООН.
64. Міжнародна відповідальність на морі та діяльність Міжнародного трибуналу з морського права.
65. Міжнародна відповідальність у сфері порушення конвенцій, схвалених під егідою МОП та ММО.

СПИСОК РЕКОМЕНДОВАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

Нормативні джерела:

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України (ВВР України), 1996, № 30, ст. 141.
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. № 176/95-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>
3. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
4. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-X [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
5. Господарський кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
6. Цивільний кодекс України від 16.01.2003р. № 435-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
7. Кодекс законів про працю України від 10.12.1971 р. № 322-VIII [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/322-08>
8. Водний кодекс України від 06.06.1995 № 213/95-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр>
9. Митний кодекс України від 13.03.2012 № 4495-VI [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://minrd.gov.ua/mk/>
10. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
11. Про державний кордон України : Закон України от 4 листопада 1991 р. № 1777-XII [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
12. Про міжнародний комерційний арбітраж : Закон України від 24 лютого 1994 р. № 4002-XII [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4002-12>

13. Про забезпечення санітарного та епідеміологічного благополуччя населення : Закон України від 24 лютого 1994 р. № 4004-ХІІ [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4004-12>

14. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України від 16 травня 1995 р. № 162/95–ВР [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр>

15. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-V [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

16. Про державну спеціальну службу транспорту : Закон України від 05.02.2004 № 1449-IV [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1449-15>

17. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів : Закон України від 08.07.2011 № 3677-VI [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3677-17>

18. Про ратифікацію Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Угоди про імплементацію частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 р. : Закон України від 3 червня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.

19. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою : Закон України від 4 липня 2002 р. № 44IV // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 35. – Ст. 260.

20. Про приєднання України до Віденської конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду : Закон України від 12 липня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 44. – Ст. 222.

21. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності та протоколів, що її доповнюють (Протоколу про попередження і припинення торгівлі людьми, особливо жінками і дітьми, і покарання за неї і Протоколу проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрю): Закон України від 4 лютого 2004 р. // Голос України. – 2004. – № 49. – С. 6–7.

22. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. : Закон України від 1 листопада 1996 р. № 464/96-ВР // Голос України. – 1996. – 12 листопада. – С. 5–7.

23. Конвенція ООН з морського права від 3 березня 1982 р. // [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057

24. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененная протоколом 1978 г. к ней: МАРПОЛ 73/78: В 2 кн. – СПб.: АОЗТ ЦНИИМФ. – Кн. 2: Толкования правил приложений к конвенции, руководства и наставления по выполнению требований конвенции. – 1995. – 669 с.

25. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (измененная Протоколами 1978 и 1988 годов): СОЛАС74. – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2000. – 757 с.

26. Конвенция об унификации некоторых правил относительно ответственности, возникающей из столкновения судов внутреннего плавания 1960 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. 24. – М., 1971. – С. 82–86.

27. Конвенция о запрещении размещения на дне морей и океанов ядерного оружия и других средств массового уничтожения 1971 г. // Международное публичное право. – Сост. К.А. Бекашев, А.Г. Ходаков. Т. II. – М. : БЕК, 1996. – С. 58–64.

28. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10 марта 1988 г. с Протоколом о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности стационарных платформ, расположенных на континентальном шельфе // Бюллетень международных договоров. – 2002. – № 1. – С. 316.

29. Конвенции о гражданской ответственности 1969 г. и Конвенции о Фонде 1971 г. от 27 ноября 1992 г. // Международные конвенции об ответственности и компенсации за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г. (Сводные тексты). // International Conventions on Civil Liability and Compensation for Oil Pollution Damage, (Consolidated texts) – СПб.: ИДТИИ-ИМФ, 2000. – 146 с.

30. Конвенция о морской перевозке грузов 1978 года (Гамбургские правила) [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.brokert.ru/material/konvenciya-oon-morskoj-perevozke-gamburgskie-pravila>

31. Зведена конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_labour.pdf

32. Конвенція з полегшення міжнародного морського судноплавання 1965 р. з поправками на 1 січня 2000 р. – СПб. : ЗАО ЦНИИМФ, 2000. – 757 с.

33. Парижский Меморандум о взаимопонимании о контроле судов государством порта 1982 г. [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://www.rostransnadzor.ru/PMOU_WHOLE_29R.pdf

34. Про посилення безпеки суден та портових споруд. Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського парламенту та Ради від 31 березня 2004 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.dp-amb.kiev.ua>

35. Положення про Державну службу України з надзвичайних ситуацій : Указ Президента України від 16 січня 2013 р. № 20/2013р. [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.president.gov.ua/documents/15318.html>

26. Про вдосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломування моряків : Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2001 р. № 83 // Офіц. вісник України. – 2001. – № 5. – Ст. 186.

37. Про затвердження Положення про Службу морської безпеки порту (портового засобу) : Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 // [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11>

38. Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі : Постанова Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2011 р. № 1069 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1069-2011-п>

39. Деякі питання дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 травня 2008 р. № 459 // [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/459-2008-п>

40. Про стан реформування сфери портової діяльності та розробки Стратегії розвитку морських портів України відповідно до Закону України «Про морські порти України». Рішення колегії Міністерства інфраструктури від 5 березня 2013 р. № 6 // [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.licasoft.com.ua/index.php/component/lica/?href=0&view=text&base=1&id=1286680&menu=1>

41. Про затвердження Змін до Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України. Наказ Міністерства інфраструктури України від 13.09.2012 р. № 537 // [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1688-12>

42. Програма Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЄМ-Т. РК5. Стратегія галузі морського та річкового транспорту. Заключний звіт 5.4. Грудень 2010 р.» // [Електронний ресурс] – Режим доступу http://www.ten-t.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_5.4_maritime_and_inland_waterway_sector_development_final_review_ukr.pdf

Навчальна література:

43. Адміністративна відповідальність в Україні: навч. посіб. / В. А. Гуменюк, Г. В. Джагунов, Ю. Г. Лисач [та ін.]; за заг. ред. А. Т. Комзюка. – 2-е вид., перероб. і доп. – Х. : Ун-т внутр. справ, 2000. – 99 с.

44. Адміністративне право України : підручник / за заг. ред. Т. О. Коломощ. – К. : Істина, 2008. – 457 с.

45. Анцелевич Г.О. Проблеми міжнародно-правової уніфікації умов надання державами торговельним суднам право на прапор – одна із складових у сфері формування правового статусу вод відкритого моря як об'єкта загальної спадщини

людства / Міжнар. право // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – № 1. – С. 42–46. – Бібліогр.: С. 46.

46. Анцелевич Г.О. Міжнародно-правова боротьба з актами насильства у водах відкритого моря // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2004. – № 5–6 (17). – С. 5–11.

47. Бабенко Н.Є. Реєстрація суден судноплавної компанії «держави прапору»: поняття та юридичний зміст // Митна справа. – 2007. – № 3. – С. 41–44.

48. Балобанов О. Питання адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки мореплавства // Вісн. ОІВС. – 2003. – № 1. – С. 179–183.

49. Боброва Ю.В. Международно-правовая проблема национальности морского торгового судна // Трансп. право. – 2006. – № 3. – С. 33–36.

50. Бикова Л. В. Адміністративно-правова спрямованість формування правового режиму портів / Л. В. Бикова // Митна справа. – 2009. – № 5(65). – С. 87–92.

51. Бикова Л. В. Правовий режим відкритих морських портів України і безпека мореплавства / Л. В. Бикова // Тенденции развития мирового транспортного рынка : материалы науч.-практ. конф., 14–15 апреля 2011 г., г. Одесса / отв. за вып. Н. Т. Примачев. – О. : Изд-во ОНМА, 2011. – С. 158–163.

52. Благodelьский С. Національний контроль над іноземними суднами в контексті Кодексу по охороні суден і портових засобів //Юрид. журн. – 2006. – № 10. – С. 59–61.

53. Валуева Л. В. Організаційно-правові проблеми в системі державного управління морськими портами України / Л.В.Валуева//Актуальні проблеми формування громадянського суспільства та становлення правової держави : зб. наук. пр. – Черкаси, 2012. – С. 113–117.

54. Васьков Ю. Ю., Цымбал Н. Н. Портовые формальности в Украине. Оформление прихода, отхода и стоянки судов. – О., 2002. – 86 с.

55. Горчаков С.Ю. Нагляд за технічним станом суден. Актуальні питання вдосконалення морського адміністративного права. – Юридичний журнал. – Юстиніан, 2003р. – №3. – С. 3–5.

56. Гречуха В. Н. Международное транспортное право: учебник / В. Н. Гречуха. – М. : Юрайт, 2011. – 474 с.

57. Додін Є. В., Серафимов В. В. Санкціоноване втручання у сфері торгівельного мореплавства: навч. посібник. – О. : Юрид. літ-ра, 2001. – 142 с.
58. Додін Е.В., Пилицык А.Н. Кваліфікація адміністративних правопорушень, зроблених на транспорті і зв'язку: Навчальний посібник.- К.: Нирио Київської вищої школи МВС СРСР, 1991. – 62с.
59. Додин Е. Специфика таможенных операций на морском, речном, паромном транспорте // Митна справа. – 2002. – № 6. – С. 13–20.
60. Демиденко В. В., Прусс В. М., Шемякин А. Н. Пиратство, терроризм, мошенничество на море. – 2 изд. – О. : АО Бахва, 1997. – 144 с.
61. Ершов А.А. Договор об оказании лоцманских услуг // Трансп. право. – 2004. – №2. – С. 11–183–64.
62. Ермолина М.А. Чрезвычайные меры при защите морской среды от загрязнений: международно-правовые проблемы // Правоведение. – 2006. – № 6. – С. 161–166.
63. Жарков Г.М. Трудове право України: підручник.-К: Ленвіт.-2007.-428с.
64. Заика Ю. Є. Українське цивільне право : навч. посібник. – К.: Правова єдність, 2008. – 368 с.
65. Иванов Г. Г. Правовой режим морских портов / Г. Г. Иванов. – М. : Транспорт, 1971. – 89 с.
66. Кабатова. Правовые проблемы обеспечения безопасности портов // Трансп. право. – 2006. – №3. – С. 31–33.
67. Калініченко А.П. Адміністративно-правові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.07 / А. П. Калініченко. – Київ., 2011. – 22 с. – С.18.
68. Каткевич Г. Минтранс Украины: перспективы развития морской отрасли // Транспорт. – 2004. – № 34–35. – С. 61–62.
69. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.04 / Ольга Вікторівна Клепікова. – К., 2003. – 227 с.

70. Книга болю і протесту: Матеріали зібрані українським відділенням міжнародної екологічної організації ГРІНПІС.- [К.: ГРІНПІС, 1996]. – 284 с.

71. Коваленко С. Г. Компетенція міжнародного трибунала по морському праву : автореферат канд. юрид. наук; спец. 12.00.10 «міжнародне право, європейське право». – М., 2008. – 188 с.

72. Ковбан А. В., Валусева Л. В. Законодавча регламентація провадження митних процедур на морському транспорті в Україні // Морське право: актуальні питання теорії та практики. Зб. наук. праць. – Фенікс. – 2013.- Випуск 7. – С. 151–164.

73. Конталев В.А. Международный трудовой кодекс моряков // Трансп. право. – 2006. – № 3. – С. 9–17; 2006. – № 4. – С. 8–14; 2006. – № 2. – С.8–14; 2007. – № 1. – С. 7–18.

74. Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі //Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. праць. – О.: Юрид. літ., 2003. – Вип. 18. – С. 517–519.

75. Конвенція і статус «Про міжнародний режим портів» від 09.12.1923 р. RiSE: Морское право // [Електронний ресурс] – Режим доступу http://rise.odessa.ua/texts/K_Status_M_REZHIME_MORSKIKH_PORTOV.php3

76. Ківалов С.В. Спеціальні адміністративні режими: сутність та правове регулювання// Наук. праці Одеськ. нац. юрид. академії. – 2002. – Т.1. – С. 159–170.

77. Ківалова Т.С. Застосування норм цивільного законодавства до відносин відшкодування шкоди, завданої при надзвичайних морських подіях // Митна справа: науково-аналітичний журнал. – 2008. – № 3. – С. 44–48.

78. Короткий Т. Имплементация международно-правовых норм в сфере охраны морской среды от загрязнения в уголовное законодательство Украины //Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. праць. – О.: Юрид. літ., 2002. – Вип. 15. – С. 50.

79. Короткий Т. Морские просторы Украины. Территории со смешанным режимом // Судоходство. – 2006. – № 12. – С. 55.

80. Колодкин А.Л. Международный Трибунал ООН по морскому праву // Московский журнал международного права, 1997, № 2.

81. Лебедев В., Мельников Н. Какую аварию считать общей // Судоходство. – 2006. – № 9. – С. 64–65.

82. Левковець П. Р. Маруніч В. С. Міжнародні перевезення і транспортне право : навч. посібник. – К. : Арістей, 2006. – 416 с.

83. Лукашук И. И., Наумов А. В. Международное уголовное право: учебник. – М. : СПАРК, 1999. – 235 с.

84. Лесогоров Н.Н. Уголовная юрисдикция Украины в морских пространствах, на которые распространяется ее суверенитет // Митна справа. – 2002. – № 5. – С. 84–89.

85. Момонова А.С. Международно-правовые меры обеспечения безопасности мореплавания // Трансп. право. – 2007. – № 1. – С. 18–23.

86. Манийчук Ю.В. Последствия международного правонарушения. – К. : Висшая школа, 1987. – 145 с.

87. Марин В. М. Международный трибунал ООН по морскому праву // Морское право. – 2003. – № 5. – С. 5–15.

88. Мировой океан и международное право: Защита и сохранение морской среды / отв. ред. А.П. Мовчан, А. Янков. – М. : Наука, 1990. – 243 с.

89. Міжнародне право : посіб. для підготов. до іспитів. / Ю. А. Іванов. – 3-є вид., стереотип. – К.: Вид. ПАЛИВОДА А.В., 2008. – 202 с.

90. Міжнародне право: навч. посібник / за ред. М. В. Буроменського. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 336 с.

91. Мусієнко В. Кодифікація морського транспортного законодавства України // Прокуратура. Людина. Держава. – 2005. – № 2. – С. 114–119.

92. Ницевич А. Port state control или Контроль за судами со стороны государства порта / А. Ницевич, Н. Мельников, В. Лебедев // Транспорт. – 2009. – № 15(547). – С. 65–69.

93. Панченко М.І. Цивільне право України: Навч. посіб. – К.: Знання, 2005. – 583 с. – (Вища освіта ХХІ століття).

94. Панфілова Ю.М. Акты наси́льства в водах Світового океану: міжнародно-правові аспекти боротьби з ними // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – № 1. – С. 103–105.

95. Пономарева Е. Капитан иностранного судна как субъект уголовной ответственности // Уголов. право. – 2004. – № 3. – С. 62.

96. Потпачук І. Прибережна смуга морів як елемент правової охорони морів в Україні // Вісн. КНУ. – 2005. – Вип. 66. – С. 100–102.

97. Правове регулювання перевезень в Україні: навч. посібник / Харитонов Є.О., Харитонova О.І., Сафончик О.І. та ін. – Х. : Одиссей, 2006. – 560 с.

98. Про посилення безпеки суден та портових споруд. Регламент (ЄС) № 725/2004 Європейського парламенту та Ради від 31.03.2004 р. // [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.dp-amb.kiev.ua>

99. Прусс В. М. Обеспечение безопасности международного судоходства уголовно-правовыми методами : монография. – О. : Латстар, 2000. – 204с.

100. Прусс В.М. Правоохранительные органы на транспорте. – О.: Бахва, 1997. – 132 с.

101. Сидорченко В. Ф., Скворцов А. И. Капитан морского судна. – СПб. : Юридический центр Пресс, 2001.– 307 с.

102. Серафимов В.В. Відповідальність за необґрунтовані акти санкціонованого втручання у сфері торговельного мореплавства // Актуальні проблеми політики: Зб. наук. праць / Голов. ред. С.В Ківалов; Заст. голов. ред. Л.І. Кормич. – О.: Юрид. літ., 2003. – Вип. 12. – С. 462–466.

103. Серафимов В.В. Задержание и арест судов (по материалам практики судебных органов Греции) // Юридический вестник. – Одесса, 1999. – № 2. – С. 111–115.

104. Серафимов В.В. Адміністративний примус у сфері внутрішніх вод і територіальному морі України //Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. праць. – О.: Юрид. літ., 2003. – Вип. 18. – С. 506–509.

105. Стадниченко С. М. Человеческий фактор на море – Bridge Resource Management: учеб.-метод. пособие / С. М. Стадниченко. – О. : Астропринт, 2003. – 192 с.

106. Степанов О.М. Глобальний контроль за безпекою суден і захист навколишнього середовища. Підтримка з боку

ІМО / Міжнар. право // Зовнішня торгівля: право та економіка. – 2006. – № 1. – С. 70–75. – Бібліогр.: С. 75.

107. Семенов А.В. Проблемы соотношения оговорки о подсудности в договорах морской перевозки грузов // Государство и право. – 2004. – № 10. – С. 108–110

108. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посібник. – К. : Знання, 2012. – 318 с.

109. Трофімов С.А. Здійснення митних процедур на морському транспорті, який прибуває на митну територію України // Вісн. Акад. прав. наук України. – 2007. – №3(50). – С. 233–240.

110. Федотова О. С. Визначення поняття «акваторія морського порту» за законодавством України та відмежування його від суміжних понять / О. С. Федотова // Форум права. – 2009. – № 1. – С. 532–537 // [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2009-1/09focvcr.pdf>

111. Цвигун О.Н. Правовое положение капитана морского порта и его функции по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в морском порту // Трансп. право. – 2004. – № 1. – С. 16–24; 2003. – № 4. – С. 6–15.

112. Цивільний кодекс України : наук.-практ. комент. / за заг. ред. Є. О. Харитонової, О. І. Харитонової, Н. Ю. Голубевої. – К. : Правова єдність, 2007. – 1140 с.

113. Черныш В. Ф., Короткий Т. Р. Правовое регулирование деятельности морского порта. – О. : Латстар, – 2001. – 187с.

114. Шелухін М. Л., Антонюк О. І. Вишнiveцька В. О. та ін. Транспортне право України. – К. : Ін Юре, 2008. – 896 с.

115. Шемякин А. Н. Современное международное морское право и перспективы его развития. – О. : ИздатИнформ ОНМА, 2006. – 316 с.

116. Шемякин А.Н. Право пользования морем: генезис структуры и содержания /Ин-т государства и права им. В. М. Корецкого НАН Украины. – О.: ОНМА. – О.: Астпропринт, 2004. – 272 с.

117. Шемякін О. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві // Держава і право: Зб. наук. праць. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2005. – Вип. 28. – С. 543–548.

118. Ярмакі В. Х. Міжнародні угоди України як джерела національного адміністративного права //Кримський юридичний вісник. – 2011. – Вип. 1. – Ч. 1. – С. 246–251.

119. Asariotis R. Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law / R. Asariotis // Lloyd's maritime and commercial law quarterly. – L., 2002. – Vol. 3. – P. 382–398.

120. Benvenisti E. Hirsch M. The Impact of International Law on International Cooperation: Theoretical Perspectives., – NY. : Cambridge University Press, 2004. – 332 p.

121. Biehler G. Procedures in international law. – Heidelberg : Springer, 2008. – 351 p.

122. Bos M. A Methodology of International Law. – Amsterdam : North-Holland, 1984. – 357 p.

123. Brierly J. L. The Basis of Obligation in International Law. – Oxford : Clarendon Press, 1958. – 387 p.

124. Damar D. Wilful Misconduct in International Transport Law / D. Damar. – Heidelberg : Springer, 2011. – 316 p.

125. D'Amato A. A. International law: process and prospect. – Dobbs Ferry : Transnational Publishers, 1995. – 373 p.

126. Damrosch L. F., Scheffer D. J. Law and Force in the New International Order. – Boulder : Westview Press, 1991. – 326 p.

127. Edelman P. S. A new regime for cargo claims / P.S. Edelman // New York law journal. – NY, 2003. – Vol. 29. – September. – P. 3–6.

128. Faghfouri M. International regulation of liability for multimodal transport: in search of uniformity / M. Faghfouri // WMU journal of maritime affairs. – Malmö, 2006. – Vol. 5. – Iss. 1. – P. 95–114.

129. Greaves R. EC Transport Law / Rosa Greaves. – L. : Addison-Wesley Longman Limited, 2000 – 162 c.

130. Goldsmith J. L., Posner E. A. The Limits of International Law. – Oxford : Oxford University Press, 2005. – 262 p.

131. Hoeks M. Multimodal Transport Law: The Law Applicable to Multimodal Contract for the Carriage of Goods / Marian Hoeks. – Hague : Kluwer. 2010. – 560 p.

132. Lauterpacht Sir H. Private Law Sources and Analogies of International Law: With Special Reference to International Arbitration. – L. : Longmans, Green and Co. Ltd., 1927. – 325 p.

133. Ryngaert C. Jurisdiction in International Law. – Oxford : Oxford University Press, 2008. – 272 p.

134. Port Reform Toolkit. The International Bank for reconstruction and development. – 2nd ed. – Washington, 2007. – 68 p.

Навчальне видання

Л.В. Валуєва, Б.В. Бабін

**ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ
НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ**

Навчальний посібник

Видання друге, доповнене та перероблене

Підписано до друку 18.09.2014 р.
Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 10,70.
Папір офсетний. Наклад 300 прим.

ФОП «Сухачов»

65023 м. Одеса, вул. Садова, 14

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів видавничої справи ДК № 4362 від 13.07.2012 г.
Тел./факс (098) 457-75-00 (044) 507-04-52, (050) 552-20-13,
E-mail: osvita.odesa@gmail.com , www.rambook.ru

Видавництво «Освіта України»

04136, м. Київ, вул. Маршала Гречка, 13, оф. 218.

Свідоцтво про внесення до Державного реєстру
суб'єктів видавничої справи ДК №1957 від 23.04.2009 р.
Тел./факс (044) 507-04-52, (044) 228-81-29, (063) 237-59-92.
E-mail: osvita2005@mail.ru, www.rambook.ru

Видавництво «Освіта України» запрошує авторів до співпраці
з випуску видань, що стосуються питань управління,
модернізації, інноваційних процесів, технологій,
методичних і методологічних аспектів освіти та навчального процесу
у вищих навчальних закладах.

Надаємо всі види видавничих та поліграфічних послуг.