

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ

**МОРСЬКЕ ПРАВО:**  
актуальні питання теорії  
та практики

Збірник наукових праць  
Випуск 8

•

**MARITIME LAW:**  
Actual Aspects of Theory  
and Practice

Collection of scientific works  
Issue 8

Одеса  
Фенікс  
2014

ББК 67.912.412  
УДК 341.225(082)  
М 432

**Засновник** – Одеська національна морська академія

*Друкується за рішенням Вченої Ради  
Одеської національної морської академії.  
№ 11 від 26 червня 2014 р.*

**Редакційна колегія:**

**Баймуратов М.О.** – доктор юридичних наук, професор, Заслужений діяч науки і техніки України

**Бабін Б. В.** – доктор юридичних наук, доцент, відповідальний редактор

**Бойко І. С.** – кандидат політичних наук, доцент

**Гриненко О. О.** – доктор юридичних наук, доцент

**Дмитрієв А. І.** – доктор юридичних наук, професор

**Київець О. В.** – доктор юридичних наук, професор

**Кіндюк Б. В.** – доктор юридичних наук, доктор географічних наук, професор

**Короткий Т. Р.** – кандидат юридичних наук, доцент

**Мережко О. О.** – доктор юридичних наук, професор

**Скоробагатько А. В.** – кандидат юридичних наук, доцент

**Шемякін О. М.** – доктор юридичних наук, професор, головний редактор

*Свідоцтво*

*про державну реєстрацію друкованого засобу масової інформації  
КВ № 12254-1138Р від 29.01.2007*

**М 432 Морське право:** актуальні питання теорії та практики : зб. наук. праць. – Вип. 8. – Одеса : Фенікс, 2014. – 144 с.

Укр. та англ. мовами

У збірці представлено наукові статті з актуальних питань міжнародного морського права та національного морського законодавства України.

Видання призначено для науковців, практичних робітників, викладачів у сфері морського права, аспірантів і студентів юридичних та транспортних навчальних закладів.

Думки авторів можуть не збігатися з позицією редакторів видання.

© Одеська національна морська академія, 2014

## **ПЕРЕДМОВА**

Важкі часи випробувань вітчизняної державності стали певним Рубіконом для вітчизняної юридичної науки. Адже стає зрозумілим, що виклики воєнного часу ставлять перед правничою доктриною незрівнянно вищу планку – щодо якості, зрілості та практичної витребуваності авторських праць. Не є виключенням й галузь морського права, адже сьогодні важко уявити собі сферу правовідносин, яка потерпає від негативних факторів російської агресії та окупації більше, ніж вітчизняне мореплавство.

В цих умовах вартою є не стільки певна переоцінка ідеологічної складової, скільки нові підходи до базових методологічних та онтологічних засад наукового процесу. Адже виникають питання довіри російськомовним гуманітарним дослідженням останніх років, як джерелам, що часто стають занадто політизованими для широкого цитування та використання; постає гостра проблема розміщення власних наукових здобутків та відповідних наукометричних показників.

Тому наше видання ставить перед собою амбіційне завдання щодо переходу не лише до світових наукометричних систем, але й поступове переведення на світові системи цитування та на перехід до повноцінного англомовного відображення опублікованих творів. Водночас ми прагнемо досягти максимальної об'єктивності та неупередженості наукового пошуку; будувати науковий діалог на засадах толерантності та виключно – задля досягнення істини.

Цей номер нашого часопису набирався протягом року, тому багато статей носять ще «мирний» характер. Водночас не можна не звернути увагу на проблему правової регламентації морських

портів, якій присвячено великі за обсягом та ґрунтовні матеріали; проблема праці у морському секторі також традиційно залишається предметом уваги науковців. Тому варто очікувати продовження цих та інших напрямів наукового пошуку, які для України сьогодні, на жаль, отримують нові завдання, пов'язані із фактичним станом справ у морегосподарському комплексі.

**Бабін Б.В.**

д.ю.н., проф.,

зав. кафедри адміністративного

та кримінального права

Одеської національної морської академії

## **МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО**

УДК 361.161:349.2

**К. П. Вихренко, Б. В. Бабін\***

### **СТАНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПРАВОВИХ СТАНДАРТІВ У РИБАЛЬСЬКОМУ СЕКТОРІ**

У статті проведено аналіз форм та механізмів еволюції правових стандартів у рибальському секторі. Автором визначено основні правові джерела у вказаній площині, висвітлено діяльність Міжнародної організації праці у цій сфері; визначено перспективи вступу в силу Конвенції про працю у рибальському секторі 2007 р.

**Ключові слова:** праця в рибальському секторі, Міжнародна організація праці, міжнародні правові стандарти, конвенції, рекомендації.

**Постановка проблеми.** Питання нормативного регулювання організації праці у рибальському секторі поступово стають предметом уваги вітчизняної доктрини міжнародного права. Адже актуальність цього специфічного аспекту регламентації праці у морському судноплаванні є аксіомою, адже Україна має рибальський флот під власним прапором, що оперує у Світовому океані; крім того, значна кількість українських громадян є працевлаштованими на рибальських суднах під іноземним прапором. Реальна перспектива вступу в силу Конвенції МОП про працю в рибальському секторі № 188 2007 р. та неучасть у ній України зумовлюють потребу у визначенні перспектив розвитку відповідного нормативного регулювання.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Вказане коло невирішених правовою доктриною питань вимагає від

---

\* **Бабін Борис Володимирович** – професор кафедри морського права Одеської національної морської академії, доктор юридичних наук, професор, babinb@ukr.net; **Вихренко Катерина Петрівна** – здобувач Одеської національної морської академії.

наукової доктрини на розроблення відповідних рекомендацій щодо ефективності такої діяльності. Тому метою цієї статті є дослідження наявних міжнародно-правових форм регулювання праці у рибальському секторі. Для реалізації поставленої мети необхідно здійснити наступні завдання: дослідити ставлення до цієї проблеми профільних міжнародних організацій, втілене у нормативних актах, визначити конвенційні акти, що діють у цій сфері та мають вступити в дію найближчим часом.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Міжнародні правові аспекти нормативного регулювання праці в морському секторі досліджувало багато авторів, зокрема, Т.В. Аверочкина, Б.В. Бабін, Т.Р. Короткий, О.М. Шемякін та ін.; водночас їх роботи стосувалися насамперед регламентації праці моряків, залучених у глобальні транспортні процеси. Водночас проблематики правової регламентації праці у рибальському секторі правова доктрина досі не торкалася; можна лише вказати на низку публікацій російських авторів – Д.К. Бекяшева, К.А. Бекяшева та Є.О. Романова, які вже є певною мірою застарілими, адже не охоплюють процеси приєднання держав до Конвенції МОП № 188 та реалізації її приписів [1]; [2]; [10].

**Виклад основного матеріалу.** Необхідно констатувати, що з моменту власного утворення МОП приділяла значну увагу питанням регламентації праці у рибальському секторі, затверджуючи відповідні конвенції та рекомендації. Такі акти, схвалені МОП та державами під її егідою, варто розподілити на основоположні, директивні та спеціалізовані. Основоположні конвенції МОП стосуються питань права на утворення профспілок, колективних переговорів, обмеження примусової праці та праці неповнолітніх, трудової дискримінації. Директивні конвенції стосуються організації тристоронніх переговорів, публічної політики в сфері зайнятості інспекцій праці та ін.

Серед відповідних основоположних та директивних конвенцій МОП, серед іншого, слід віднести Конвенцію МОП про примусову працю № 29 1930 р., Конвенцію МОП про свободу асоціації та захист права на організацію № 87 1948 р., Конвенцію МОП про право

на організацію та ведення колективних переговорів № 98 1949 р., Конвенцію МОП про рівну винагороду № 100 1951 р., Конвенцію МОП про скасування примусової праці № 105 1957 р., Конвенцію МОП про дискримінацію в галузі праці та занять № 111 1958 р., Конвенцію МОП про мінімальний вік № 138 1973 р. і Конвенцію МОП про найгірші форми дитячої праці № 182 1999 р. Наведені конвенції безумовно мають важливе значення для рибальського сектору, що підтверджено, серед іншого, згадкою про наведені акти у Конвенції МОП про працю в рибальському секторі № 188 2007 р. [5].

При цьому спеціалізовані (технічні) конвенції МОП регулюють працю в окремих галузях (секторах) економіки; найбільша кількість таких актів стосується торгівельного мореплавства. Варто вказати, що такі технічні конвенції мають різне відношення до праці у риболовному секторі. Частка технічних конвенцій не розповсюджується на відповідні відносини; зокрема у п. «f» ч. 2 ст. 1 Конвенції МОП про трудові договори моряків № 22 від 24 червня 1926 р. вказано, що її не застосовують до риболовних суден. Подібне формулювання міститься у п. «с» ч. 3 ст. 1 Конвенції МОП про медичний огляд моряків № 73 від 6 червня 1946 р.

Додамо, що у п. «b» ч. 3 ст. 1 Конвенції МОП про оплачувані відпустки морякам № 91 від 2 червня 1938 р. (переглянута 20 червня 1949 р.) вказано, що вона не застосовується до суден, що використовуються для рибної ловлі та для операцій, безпосередньо з нею пов'язаних або для полювання на тюленя чи інших аналогічних промислів. У п. «с» ч. 3 ст. 1 Конвенції МОП про приміщення для екіпажу на борту суден № 92 від 2 червня 1938 р. (переглянута 18 червня 1949 р.) вказано, що вона не застосовується до суден, зайнятих риболовним, китобійним або іншим таким промислом. У п. «b» ч. 2 ст. 1 Конвенції МОП про безперервність зайнятості моряків № 145 від 28 жовтня 1976 р. та Конвенції МОП про щорічні оплачувані відпустки морякам № 146 від 29 жовтня 1976 р. міститься однакове формулювання про їх нерозповсюдження на судна, зайняті риболовлю чи безпосеред-

ньо пов'язаними з нею операціями, або китобійним промислом чи аналогічними операціями [11].

Частка з досліджених нами технічних «морських» конвенцій МОП не містить у собі жодних згадок про їх розповсюдження або нерозповсюдження на рибальський сектор. Зокрема, такими актами є: Конвенція МОП про визначення мінімального віку для допуску дітей на роботу в морі № 7 від 15 червня 1920 р.; Конвенція МОП про допомогу по безробіттю у випадку втрати або аварії корабля № 8 від 15 червня 1920 р.; Конвенція МОП про мінімальну кваліфікацію капітана та інших осіб командного складу торговельних суден № 53 від 6 жовтня 1936 р.; Конвенція МОП про страхування моряків на випадок хвороби № 56 від 6 жовтня 1936 р.; Конвенція МОП про видачу матросам свідоцтв про кваліфікацію № 74 від 4 червня 1946 р.; Конвенція МОП про приміщення для екіпажу на борту суден (додаткові положення) № 133 від 30 жовтня 1970 р. [11].

Необхідно констатувати, що ці акти розповсюджуються на рибальський сектор за умовчанням. Підтвердженням цьому слід вважати, серед іншого, згадку у преамбулі Конвенції МОП про свідоцтва щодо кваліфікації рибалок № 125 від 21 червня 1966 р. по потребу перегляду вимог вказаної Конвенції МОП № 53 1936 р. щодо рибальського сектора. Водночас Конвенція МОП про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків № 55 від 6 жовтня 1936 р. у п. «ii» ч. 2 ст. 1 дає право державам передбачати у своєму національному законодавстві та правилах такі винятки з вимог конвенції, які він вважає потрібними стосовно риболовних суден прибережного плавання. Це означає, що вказана спеціалізована конвенція розповсюджується на інші рибальські судна без обмежень, за умовчанням.

При цьому група технічних конвенцій МОП передбачає можливість обмеження їх розповсюдження на невизначену групу правовідносин. Так, у ч. 2 ст. 1 Конвенції МОП про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту суден № 68 від 6 червня 1946 р. та Конвенції МОП про видачу судовим кухарям свідоцтв про кваліфікацію № 69 від 6 червня 1946 р. вказано, що



«національне законодавство, а за відсутності такого законодавства колективні угоди, укладені між роботодавцями і працівниками, визначають, в яких випадках судна чи категорії суден вважаються морськими» відповідно до мети цих конвенцій. У Конвенції МОП про соціально-побутове обслуговування моряків в морі та в порту № 163 від 8 жовтня 1987 р. право визначати за допомогою національного законодавства та правил, які судна слід розглядати як морські для цілей цієї конвенції, надано державам «після консультації з представницькими організаціями судовласників і моряків» [11].

Додамо, що у ч. 2 ст. 1 Конвенції МОП про національні посвідчення особи моряків № 108 від 13 травня 1958 р. та Конвенції МОП про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків № 134 від 30 жовтня 1970 р. вказано, що «у разі будь-яких сумнівів щодо того, чи вважаються будь-які категорії осіб моряками в межах цієї Конвенції, це питання вирішується компетентною владою кожної країни після консультацій з відповідними організаціями судовласників і моряків». У ч. 2 ст. 2 Конвенції МОП про пенсії морякам № 71 від 6 червня 1946 р. державам надано право встановлювати винятки з правил конвенції щодо риболовних суден та суден, зайнятих тюленьчим промислом [11].

У цій ситуації низка конвенцій зумовлює обов'язкове вирішення питання їх розповсюдження чи нерозповсюдження на сектор рибальства. Так, у ч. 2 ст. 2 Конвенції МОП про соціальне забезпечення моряків (переглянутій) № 165 від 9 жовтня 1987 р. та у ч. 2 ст. 1 Конвенції МОП про найм та працевлаштування моряків № 179 від 22 жовтня 1996 р. вказано, що компетентний орган влади тією мірою, якою він вважає це практично можливим, застосовує після консультації з представницькими організаціями власників рибальських суден та рибалок положення цієї конвенції щодо комерційного морського рибальства.

Майже тотожна формула ч. 2 ст. 1 Конвенції про охорону здоров'я та медичне обслуговування моряків № 164 від 8 жовтня 1987 р., Конвенції МОП про репатріацію моряків (переглянутої) № 166 від 9 жовтня 1987 р. та Конвенції МОП про робочий час

моряків і склад суднового екіпажу № 180 від 22 жовтня 1996 р. є доповненою ч. 3 ст. 1, за якою, якщо виникають будь-які сумніви щодо того, чи повинно те чи інше судно вважатися, в цілях цієї конвенції, зайнятим комерційним морським рибальством, то це питання вирішується компетентним органом влади після консультації з зацікавленими організаціями судовласників і рибалок [11].

Необхідно зазначити, що у ч.ч. 2, 3 ст. 1 Конвенції МОП, що переглядає Конвенцію 1958 року про національні посвідчення особи моряків, № 185 від 19 червня 2003 р. поєднані вищенаведені формули, передбачені як конвенціями МОП №№ 108, 134, так і конвенціями №№ 165, 179 [9].

Поза дослідженими приписами наведених технічних «морських» конвенцій МОП, що розповсюджуються на всю морську сферу повністю або з обмеженнями та виключеннями, варто вказати на низку конвенцій МОП, що спрямовані на врегулювання окремих сфер відносин саме у рибальському секторі. Це Конвенція МОП про мінімальний вік рибалок, що приймаються на роботу № 112 від 19 червня 1959 р., Конвенція МОП про медичний огляд рибалок № 113 від 19 червня 1959 р., Конвенція МОП про трудові договори рибалок № 114 від 19 червня 1959 р., Конвенція МОП про свідоцтва щодо кваліфікації рибалок № 125 від 21 червня 1966 р. та Конвенція МОП про приміщення для екіпажу на борту риболовних суден № 126 від 21 червня 1966 р. [11].

Слід вказати що умови участі держав у цих конвенціях та їх вступу в силу були стандартними для технічних конвенцій МОП. Так, ці конвенції мали набути чинності через дванадцять місяців після того, як Генеральний директор МОП зареєструє документи про ратифікацію від двох членів МОП; надалі така конвенція мала набувати чинності щодо кожного члена МОП через дванадцять місяців від дати реєстрації його документа про ратифікацію. Держава, що ратифікувала таку конвенцію МОП, мала право після закінчення десятирічного періоду з моменту набуття для неї чинності конвенції, її денонсувати; денонсація мала набути чинності через рік після реєстрації акта про денонсацію. Водночас якщо

держава, що ратифікувала таку конвенцію, протягом року після закінчення згаданого десятирічного періоду не скористалася своїм правом на денонсацію, вона залишається зв'язаною нею на наступний період тривалістю десять років, після чого знову отримує право на денонсацію [11].

Крім того, у конвенціях МОП №№ 112, 113, 114, 125, 126 вказувалося, що за умови схвалення під егідою МОП нової конвенції, яка повністю або частково переглядає попередню, і якщо в новій конвенції не буде передбачено протилежне, то ратифікація нової, переглянутої конвенції спричиняє автоматично негайній денонсації попередньої конвенції за умови, що нова, переглянута конвенція набула чинності. Починаючи від дати настання чинності нової, переглянутої конвенції, попередня конвенція стає закритою для ратифікації; втім вона залишається чинною за формою та змістом щодо тих держав, які її ратифікували, але не ратифікували нову, переглянуту конвенцію [11].

Така процедура відбулася й для Конвенції МОП про мінімальний вік рибалок, що приймаються на роботу № 112 від 19 червня 1959 р., адже цей акт вступив в силу 7 листопада 1961 р., але був переглянутий Конвенцією МОП про мінімальний вік для прийому на роботу № 138 від 26 червня 1973 р. [4]. При цьому Конвенцію МОП № 112 ратифікувало 29 держав, 20 з яких потім приєдналися до конвенції № 138, денонсувавши тим самим конвенцію № 112. Сьогодні Конвенція № 112 залишається в силі для Ліберії (з 1960 р.), Гватемали (з 1961 р.), Мексики (з 1961 р.), Перу (з 1962 р.), Мавританії (з 1963 р.) Еквадора (з 1969 р.), Австралії (з 1971 р.), Куби (з 1971 р.) та Сурінама (з 1976 р.). Українська РСР приєдналася до цієї Конвенції 4 серпня 1961 р. та денонсувала, приєднавшись до конвенції № 138, 3 травня 1979 р. [11].

Слід додатково вказати, що конвенції МОП №№ 112, 113, 114 та 126 було переглянуто Конвенцією МОП про працю в рибальському секторі № 188 від 14 червня 2007 р.; але до вступу в силу Конвенції № 188 конвенції №№ 113, 114 та 126 зберігають чинність; перегляд же Конвенції МОП № 125 Конвенцією № 188 не передбачено [5].

У цей час Конвенція МОП про медичний огляд рибалок № 113 (вступила в силу 7 листопада 1961 р.) [3] є чинною для 29 держав і є денонсованою (у зв'язку із приєднанням до Конвенції № 188) лише Боснією та Герцеговиною. Зокрема, до Конвенції № 113 приєдналися: Ліберія (з 1960 р.), Гвінея (з 1960 р.), Болгарія (з 1961 р.), Гватемала (з 1961 р.), Іспанія (з 1961 р.), Перу (з 1962 р.), Туніс (з 1963 р.), Бельгія (з 1963 р.), Коста-Ріка (з 1964 р.), Бразилія (з 1965 р.), Франція (з 1967 р.), Еквадор (з 1969 р.), СРСР (потім Росія, з 1969 р.), Панама (з 1970 р.), Українська РСР (з 17 червня 1970 р.) Куба (з 1971 р.), Уругвай (з 1973 р.), Німеччина (з 1976 р.), Польща (з 1980 р.), Норвегія (з 1980 р.), Нідерланди (з 1988 р.), Хорватія (з 1991 р.), Македонія (з 1991 р.), Азербайджан (з 1992 р.), Киргизстан (з 1992 р.), Словенія (з 1992 р.), Таджикистан (з 1993 р.), Сербія (з 2000 р.), Чорногорія (з 2006 р.) [11].

Аналогічна ситуація склалася із Конвенцією МОП про трудові договори рибалок № 114 [8], що також вступила в силу 7 листопада 1961 р., об'єднує сьогодні 22 держави та є денонсованою Боснією та Герцеговиною. Низка держав ратифікувало Конвенцію № 114 разом із Конвенцією № 113; це Ліберія, Гвінея, Гватемала, Іспанія, Перу, Туніс, Бельгія, Коста-Ріка, Франція, Панама, Уругвай, Македонія, Словенія, Сербія, Чорногорія; Німеччина та Нідерланди приєдналися до конвенцій № 113 та № 114 у різні роки. Водночас до Конвенції № 114 приєдналася низка держав, що не бере участі у Конвенції № 113; це Італія (з 1962 р.), Мавританія (з 1963 р.), Кіпр (з 1966 р.), Великобританія (з 1974 р.) та Еквадор (з 1978 р.). СРСР, Українська РСР та Україна до конвенції МОП № 114 не приєднувалися [11].

Подібні механізми можна побачити й у процесах приєднання держав до Конвенції МОП про приміщення для екіпажу на борту риболовних суден № 126, що вступила в силу в листопаді 1967 р. [6]; цей акт сьогодні об'єднує 22 держави та є денонсованою Боснією та Герцеговиною. Процеси приєднання держав до Конвенції № 126 певною мірою відрізняються від розглянутих вище за хронологією та складом учасників, але низка держав приєдналася до Конвенції № 126 разом із Конвенцією № 113 та (або) № 114. Так,

до Конвенції № 126 приєдналися: Норвегія (з 1967 р.), Сьєрра-Леоне (з 1967 р.), Іспанія (з 1968 р.), СРСР (потім Росія, з 1969 р.), Бельгія (з 1969 р.), Українська РСР (з 1 червня 1970 р.) Панама (з 1971 р.), Франція (з 1971 р.), Німеччина (з 1974 р.), Нідерланди (з 1976 р.), Данія (з 1978 р.), Джибуті (з 1978 р.), Великобританія (з 1985 р.), Греція (з 1990 р.), Македонія (з 1991 р.), Киргизстан (з 1992 р.), Азербайджан (з 1992 р.), Словенія (з 1992 р.), Таджикистан (з 1993 р.), Бразилія (з 1994 р.), Сербія (з 2000 р.), Чорногорія (з 2006 р.) [11].

Специфічну роль при цьому грає Конвенція МОП про свідоцтва щодо кваліфікації рибалок № 125 [7]; адже цей акт, по-перше, не переглядається конвенцією № 188, і, по-друге, фактично становить конкуренцію із вищезгаданю Конвенцією МОП № 185 від 19 червня 2003 р., що може, як ви вже визначили, розповсюджуватися на усі види кваліфікаційних документів для морських працівників. Втім, Конвенція № 125 вступила в силу 15 липня 1969 р.; до неї станом на 2013 рік приєдналися 10 держав: Сьєрра-Леоне (з 1967 р.), Сенегал (з 1968 р.), Сирія (з 1969 р.), Бельгія (з 1969 р.), Франція (з 1970 р.), Панама (з 1970 р.), Бразилія (з 1970 р.), Тринідад і Тобаго (з 1972 р.), Джибуті (з 1978 р.) та Німеччина (з 1988 р.). Фактичне припинення приєднання держав до Конвенції № 125 у 90-ті роки ХХ ст. можна частково пояснити її певною конкуренцією із більш поширеною Конвенцією МОП № 185, що сьогодні охоплює 24 держави, зокрема Росію та Молдову (додамо, що Україна у конвенціях №№ 125 або 185 участі не бере) [11].

Здійснений нами огляд наведених ратифікацій свідчить про їх репрезентативний характер; адже приєднання до Конвенцій № 113, 114, 125, 126 держав, які не мають риболовного флоту під національним прапором, носить характер виключення; до цих конвенцій приєдналися окремі розвинуті держави, пострадянські держави та низка держав, що розвиваються. Водночас важко стверджувати, що ці акти дозволили створити універсальну та глобальну модель регулювання праці у рибальському секторі.

Процеси використання цієї моделі можна побачити у схваленні Конвенції МОП про працю в рибальському секторі № 188 від 14

червня 2007 р. Процедури приєднання, денонсації та перегляду Конвенції № 188 є аналогічними до встановлених у Конвенціях №№ 112, 113, 114, 125, 126; втім, відмінність полягає у порядку її вступу в силу. За ч. 2 ст. 48 Конвенції № 188 вона набуває чинності через 12 місяців після дати реєстрації Генеральним директором документів про ратифікацію від десяти держав МОП, вісім із яких є прибережними державами.

Водночас надалі, як і інші конвенції МОП, ця конвенція набуде чинності для кожної держави МОП через 12 місяців після дати реєстрації її документа про ратифікацію [5]. Першою до Конвенції № 188 приєдналася (як ми вже вказували) Боснія і Герцеговина – 4 лютого 2010 р.; потім до цього акту приєдналися Аргентина (15 вересня 2011 р.), Марокко (16 травня 2013 р.) та Південно-Африканська Республіка (20 червня 2013 р.) [11]. Усі ці держави є прибережними, три останні розповсюджують свій прапор на потужний рибальський флот та мають у власних морських виключних економічних зонах рибні запаси глобального значення. Таке пошвавлення процесів приєднання до Конвенції МОП № 188 дозволяє оптимістично дивитись на перспективу її вступу в силу протягом найближчих 3-5 років.

**Висновки.** Відносини щодо праці у риболовному секторі сьогодні на міжнародному рівні є врегульованим у конвенціях Міжнародної організації праці (МОП). Ці конвенції можуть мати характер основоположних, директивних та технічних; серед технічних конвенцій МОП значення для рибальства мають ті, що регулюють працю у морському секторі. Низка технічних «морських» конвенцій МОП не розповсюджується на риболовний сектор (№№ 22, 73, 91, 92, 145, 146) або розповсюджується із обмеженнями (№ 55, 71). Водночас значна кількість технічних морських конвенцій МОП розповсюджується на риболовний сектор за умовчанням (№№ 7, 8, 53, 56, 74, 133) або може розповсюджуватися на риболовний сектор за попереднім рішенням держави або/разом із організаціями роботодавців та робітників (№№ 163, 165, 166, 185) або може розповсюджуватися на такі відносини рішенням ad hoc (№№ 68, 69, 108, 134, 180, 185). У 50-60 роках ХХ ст. під

егідою МОП було схвалено низку технічних «риболовних» конвенцій (№№ 112, 113, 114, 125, 126), більшість з яких, крім № 125, сьогодні переглянуто Конвенцією МОП про працю в рибальському секторі № 188 від 14 червня 2007 р.

Порівняно низький рівень участі держав у технічних «риболовних» конвенціях не заважає їх застосуванню значною кількістю держав, що мають під власним прапором риболовний флот та приєдналися до цих актів МОП. Існує реальна перспектива вступу в силу Конвенції МОП № 188 протягом найближчих років. Україна, як правонаступниця Української РСР, сьогодні бере участь у Конвенції МОП про медичний огляд рибалок № 113 та у Конвенції МОП про приміщення для екіпажу на борту риболовних суден № 126. Перспективи приєднання України до Конвенції МОП № 188 та імплементації її приписів у національне законодавство мають стати підґрунтям для окремих наукових досліджень.

#### **Список використаних джерел**

1. Бекашев Д.К. Основные положения Конвенции МОТ о труде в рыболовном секторе и совершенствование законодательства РФ / Д.К. Бекашев // Рыбное хозяйство. – 2007. – № 4. – С. 22-26.
2. Бекашев К.А. Этапы подготовки и принятия конвенции и рекомендации по труду в рыболовном секторе / К.А. Бекашев // Рыбное хозяйство. – 2007. – № 4. – С. 19-21.
3. Конвенція МОП про медичний огляд рибалок № 113 від 19 червня 1959 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>
4. Конвенція МОП про мінімальний вік рибалок, що приймаються на роботу № 112 від 19 червня 1959 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993\\_118](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_118)
5. Конвенція МОП про працю в рибальському секторі № 188 від 14 червня 2007 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>
6. Конвенція МОП про приміщення для екіпажу на борту риболовних суден № 126 від 21 червня 1966 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>
7. Конвенція МОП про свідцтва щодо кваліфікації рибалок № 125 від 21 червня 1966 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>

8. Конвенція МОП про трудові договори рибалок № 114 від 19 червня 1959 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>
9. Конвенція МОП, що переглядає Конвенцію 1958 року про національні посвідчення особи моряків № 185 від 19 червня 2003 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org.ua/DocLib/Forms/conventions.aspx>
10. Романов Е.А. Новые международные нормы труда в рыболовном секторе / Е.А. Романов // Рыбное хозяйство. – 2004. – № 3. – С. 70.
11. NORMLEX : Information System on International Labour Standards [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en?f?p=1000:1:0::NO::>

**Вихренко Екатерина Петровна,**

*соискатель,*

*Одесская национальная морская академия,*

**Бабин Борис Владимирович,**

*доктор юридических наук, профессор*

*профессор кафедры морского права,*

*Одесская национальная морская академия, [babinb@ukr.net](mailto:babinb@ukr.net)*

## **СТАНОВЛЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПРАВОВЫХ СТАНДАРТОВ В РЫБОЛОВНОМ СЕКТОРЕ**

В статье исследованы формы и механизмы эволюции правовых стандартов в рыболовном секторе. Определены основные правовые источники в указанном направлении, освещено деятельность Международной организации труда в этой сфере, определены перспективы вступления в силу Конвенции о труде в рыболовном секторе 2007 г.

**Ключевые слова:** труд в рыболовном секторе, Международная организация труда, международные правовые стандарты, конвенции, рекомендации.



**Vyhrenco Katerina Petrovna,**

*Researcher,*

*Odessa National Maritime Academy*

**Babin Borys Volodymyrovich,**

*DrHab, Professor,*

*Professor of Maritime Law Department,*

*Odessa National Maritime Academy, babinb@ukr.net*

## **BECOMING THE INTERNATIONAL LEGAL STANDARDS IN FISHING**

The article investigates the forms and mechanisms of evolution the legal standards for work in fishing. The main sources of law in this direction are determined, the activities of the International Labour Organization (ILO) in this area are shown, the prospects of entry into force of the Work in Fishing Convention, 2007 are pointed. There explored the attitudes of relevant international organizations, embodied in their regulations, there also defined the conventional acts in force in this area and having come into effect soon. Authors show that the labor in the fishing sector is now regulated on international level in the conventions of the ILO. These conventions may be distinguished on its nature as fundamental, directive and technical; among technical ILO conventions there are some governing labor in the maritime sector. A number of technical "maritime" ILO conventions does not apply to the fishing sector (ILO conventions №№ 22, 73, 91, 92, 145, 146) or were distributed on it with restrictions (ILO conventions №№ № 55, 71). However, a significant number of technical maritime ILO conventions are able to be applied to the fishing sector by default (ILO conventions №№ 7, 8, 53, 56, 74, 133) or may extend to the fishing sector by the previous decision of the state and/or of the organizations of employers and workers (ILO conventions №№ 163, 165, 166, 185) or may extend to such relations by decision of international competent body ad hoc (ILO conventions №№ 68, 69, 108, 134, 180, 185).

During the 50-60<sup>th</sup> years of the XX century under the auspices of the ILO had adopted a number of special, technical "fishing" conventions (ILO conventions №№ 112, 113, 114, 125, 126), most of which, except number 125, is now reviewed by ILO Work in Fishing Convention № 188 of June 14, 2007. The recent common low level of participation by industrial countries in the ILO "fishing" conventions does not prevent using the Work in Fishing Convention by some states that have fishing fleet flying under their flags. There is a real prospect of entry into force the Work in Fishing Convention in the few coming years. Ukraine, as successor to the Ukrainian SSR, now takes part in some ILO "fishing" conventions like ILO Convention on physical examination fishermen № 113 and ILO Convention on crew accommodation on board fishing vessels № 126. Ukraine's future joining the ILO Work in Fishing Convention № 188 and possible implementing its regulations into national law should become the basis for next scientific researches.

**Key words:** work in fishing, International Labour Organization, international legal standards, conventions, recommendations.

УДК 341.1

**Л. С. Мажар\***

## **ЧОРНОМОРСЬКИЙ ФЛОТ РОСІЇ ЯК ПРЕДМЕТ ТА ДЖЕРЕЛО МІЖНАРОДНИХ СПОРІВ**

У статті досліджено перспективи появи міжнародних спорів у зв'язку з перебуванням Чорноморського Флоту Росії в Україні. Визначено, що передбачений двосторонніми українсько-російськими угодами механізм врегулювання подібних спорів та ситуацій, пов'язаних з перебуванням Чорноморського Флоту Росії в Україні був малоефективним, тому перспективи застосування засобів їх врегулювання залежали від дотримання Російською Федерацією заборони на використання сили у міжнародних відносинах.

**Ключові слова:** міжнародне право, міжнародний спір, Чорноморський Флот Російської Федерації.

**Постановка проблеми.** Актуальна криза в міжнародних відносинах, що викликана протиправною анексією української території Криму Російською Федерацією, показує, наскільки важливо розуміти початковий status quo у зв'язку з перебуванням Чорноморського Флоту Російської Федерації (далі – ЧФ РФ) на території України. Чорноморський регіон викликає інтерес різних держав через можливості використання переваг чорноморського басейну як транспортного коридору, щодо видобутку й транспортування нафти і газу, риболовлі, встановлення геополітичного контролю та захисту територіальної цілісності держав [1]. З цієї точки зору неабиякої актуальності набувають питання використання ЧФ РФ у відповідності з укладеними українсько-російськими угодами, що стосуються базування ЧФ РФ на території України.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Метою статті є визначення особливостей Чорноморського флоту Російської Федерації як об'єкта та водночас джерела міждержавних спорів. Для її досягнення необхідно розкрити такі завдання: дослідити аспекти еволюції правового статусу Чорноморського фло-

---

\* **Мажар Леонід Сергійович** – викладач кафедри цивільного права та правового забезпечення туризму Київського університету туризму, економіки і права, кандидат юридичних наук

ту, визначитися із особливостями нормативної регламентації її діяльності на національному та міжнародному рівні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання, пов'язані з проблематикою Азово-Чорноморського басейну (далі – АЧБ), в тому числі щодо перебування ЧФ РФ в Україні, висвітлювалися неодноразово такими українськими та іноземними дослідниками як Г. Анцелевич, В. Василенко, Л. Гайдуков, Л. Губерський, В.Кремень, С. Гландін, А. Суржин, А.Федоров та ін. Водночас, питання появи потенційних міжнародних спорів в АЧБ внаслідок використання ЧФ РФ, що базується на території України, розглядалися стисло.

**Виклад основного матеріалу.** Базування та перебування ЧФ РФ на території України після розвалу СРСР довгий час не мало правових підстав, що було значною проблемою у російсько-українських відносинах. Ця проблема ускладнювалась напруженими стосунками між двома державами щодо статусу міста Севастополь та щодо оцінки факту передачі Криму до складу Української РСР у 1954 році. У 1992-1993 роках російський парламент прийняв низку недружніх щодо України документів, якими намагався визнати недійсною передачу Криму до складу Української РСР, а так само піддати сумніву українську належність міста Севастополь. На такі дії Україна гостро реагувала відповідними заявами до парламенту Росії та в органи ООН [2, с. 565-569].

За таких обставин сам поділ Чорноморського Флоту відбувався поетапно та непросто. В Ялті 3 серпня 1992 року було укладено Угоду між Російською Федерацією та Україною про принципи формування ВМФ Росії та ВМС України на базі Чорноморського Флоту колишнього СРСР, згідно з якою запроваджувались критерії та принципи поділу [2, с. 567].

28 травня 1997 року в Києві було підписано пакет українсько-російських документів щодо поділу Чорноморського Флоту: Угода між Україною і Російською Федерацією про статус та умови перебування Чорноморського Флоту Російської Федерації на території України, Угода між Україною і Російською Федерацією про параметри поділу Чорноморського Флоту та Угода між Урядом України

і Урядом Російської Федерації про взаємні розрахунки, пов'язані з поділом Чорноморського Флоту та перебуванням Чорноморського Флоту Російської Федерації на території України [3-5], які надані були ратифіковані Законом України від 24 березня 1999 року № 547-XIV [6].

Згідно з положеннями Угоди про статус та умови перебування ЧФ РФ Росією в Україні були орендовані площі, приміщення та споруди в місті Севастополь під головну базу для ЧФ РФ, а також в деяких інших населених пунктах України на строк 20 років від дати її підписання, тобто до 28 травня 2017 року.

Положеннями вказаних Угод від 27 травня 1997 року передбачено механізм вирішення спорів щодо тлумачення та застосування цих угод. Для цього створюється Змішана комісія, яка діє на підставі прийнятих нею правил. Якщо Змішана комісія не зможе вирішити переданий їй спір, то він буде розв'язуватися дипломатичним шляхом у якнайкоротший термін.

31 травня 1997 року в Києві було підписано Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною та Російською Федерацією [7], який був ратифікований Законом України від 14 січня 1998 року № 13/98-ВР, а 1 квітня 1999 року відбувся обмін ратифікаційними грамотами щодо вказаного Договору між Президентами України та Росії, у зв'язку з чим Договір набрав сили [8, с. 32].

Цей Договір урегулював низку принципово важливих питань українсько-російських відносин, зокрема, визнав територіальну цілісність України і непорушність існуючого між двома державами кордону, заперечив використання одне проти одного сили, зобов'язав сторони вирішувати всі спірні проблеми виключно мирними засобами і співпрацювати у відверненні та врегулюванні конфліктів і ситуацій, які зачіпають їх інтереси.

Відповідно до положень Угоди про статус та умови перебування ЧФ РФ встановлювався такий режим для мореплавання суден ЧФ РФ: військові кораблі та судна військових формувань із попереднім сповіщенням компетентних органів України можуть здійснювати плавання в територіальних водах України з метою заходу

(виходу) в порти України, в яких дислоковані військові формування (стаття 8 пункт 2 частина 2).

Звичайно, що при цьому має дотримуватися законодавство України, зокрема, Правила плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та у портах України, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 року № 529, у тій частині, що не суперечить вказаній Угоді. Такий висновок слідує із правила, закріпленого статтею 6 (1) Угоди про статус та умови перебування ЧФ РФ, згідно з яким військові формування повинні, зокрема, поважати суверенітет України та дотримуватися її законодавства.

На виконання цієї Угоди Кабінет Міністрів України затвердив Постановою № 863 від 19 травня 1999 року зразки форм документів, що заповнюються при перетинанні державного кордону України військовослужбовцями, військовими кораблями (суднами забезпечення) і літальними апаратами ЧФ РФ, який перебуває на території України.

Сторони також обумовили в пункті 5 статті 8 вказаної Угоди, що порядок використання сторонами системи навігаційно-гідрографічного забезпечення безпеки плавання в Чорному та Азовському морях визначається окремою угодою. Така угода не була укладена, у зв'язку з чим виникали неодноразові конфліктні ситуації щодо використання Чорноморським Флотом РФ таких об'єктів, зокрема маяків, належних Україні після розподілу Чорноморського Флоту [9].

Упродовж наступних років аж до кінця 2009 року відносини України та Росії погіршувалися, зокрема, це були постійні «газові конфлікти» [9], ситуація довкола острова Тузла восени 2003 року, що не сприяло нормальному вирішенню спірних питань, пов'язаних із базуванням та перебуванням ЧФ РФ в Україні.

Вже у 2008 році Україна наполягала на необхідності розробки механізму виведення ЧФ РФ з території України після закінчення у 2017 році строку дії Угоди про статус та умови перебування ЧФ РФ [10], з чим не погоджувалася Росія [11]. Стосунки двох держав знову набули різкої тональності та напруження, на що впливали

так само непоодинокі інциденти, що мали місце під час військових навчань, які проводив ЧФ РФ на території України з порушенням Угод від 28 травня 1997 року [12].

Наступною конфліктною ситуацією з використанням ЧФ РФ, на яку українська сторона не могла не відреагувати, були серпневі події 2008 року, коли Грузія розпочала воєнну операцію на своїй території у відповідь на провокації з боку невизнаної тоді міжнародною спільнотою Південної Осетії [13]. На це Росія під гаслом захисту «співвітчизників» розгорнула проти Грузії збройну операцію з «примушування до миру» [14; 15].

Це питання надзвичайно актуалізувалося для України у зв'язку із залученням кораблів ЧФ РФ до участі збройному конфлікті на Кавказі. Російські військові кораблі зайшли в територіальні води Грузії 9 серпня 2008 року, а 10 серпня блокували грузинський порт Поті, внаслідок чого в порту виявилися заблокованими два українських судна і пором [16].

Україна заявила про свою стурбованість з приводу використання ЧФ РФ, базованого у Севастополі, у військових діях або діях з блокування акваторії Чорного моря [17].

Питання про заборону військових дій у відкритому морі має важливе політичне, економічне та військове значення, тому в Конвенції ООН 1982 року з морського права [18] було закріплено норму в статті 88, згідно з якою використання вод відкритого моря резервується лише для мирних цілей.

Крім того, в статті 30 Конвенції ООН 1982 року передбачено наслідки у вигляді негайного залишення територіального моря за вимогою прибережної держави через допущене порушення військовими кораблями законів та правил прибережної держави, що стосуються проходів через територіальне море.

В статті 301 Конвенції ООН 1982 року уточнюється, що при здійсненні своїх прав та виконанні обов'язків у відкритому морі, держави зобов'язані утримуватися від погрози силою або її застосування проти територіальної цілісності чи політичної незалежності будь-якої держави, або будь-яким іншим чином, що є

несумісним з принципами міжнародного права, закріпленими в Статуті ООН.

Враховуючи, що використання морської блокади російськими кораблями територіальних вод Грузії здійснювалося без санкції Ради Безпеки ООН, то цей випадок є порушенням з боку Росії не тільки загальновизнаних норм міжнародного права щодо заборони на використання сили проти інших держав, але й вказаних положень Конвенції ООН 1982 року.

Логічним кроком української сторони було прийняття Радою національної безпеки і оборони України рішення від 13 серпня 2008 року «Про ситуацію навколо пересувань, пов'язаних із діяльністю військових формувань Чорноморського Флоту Російської Федерації поза місцями їх дислокації на території України» та рішення від 13 серпня 2008 року «Питання перетинання державного кордону України військовослужбовцями, військовими кораблями (суднами забезпечення) і літальними апаратами Чорноморського Флоту Російської Федерації, який перебуває на території України». Обидва рішення були введені в дію відповідними Указами Президента України від 13 серпня 2008 року № 705/2008 та № 706/2008. Цими рішеннями вводився дозвільний порядок на перетинання державного кордону України військовослужбовцями, військовими кораблями (суднами забезпечення) і літальними апаратами ЧФ РФ, який перебуває на території України. Для отримання дозволу російська сторона повинна завчасно звертатися до компетентного органу України, яким було визначено Міністерство оборони України.

Так само Київ на поліг на залишенні України радником посольства Російської Федерації в Україні В.Лисенком, який курував питання тимчасового перебування ЧФ РФ в Україні, та покинув Україну 28 липня 2009 року через інцидент з пересуванням вулицями Севастополя важкої військової техніки та транспортуванням ракет військовими формуваннями ЧФ РФ без погодження з українською стороною, що також було порушенням Угод від 28 травня 1997 року [19]. У 2010 році був досягнутий прогрес в українсько-російських відносинах, після того як обидві держави вирішили

питання про продовження на 25 років терміну базування ЧФ РФ на території України згідно з Угодою з питань перебування Чорноморського Флоту Російської Федерації на території України від 21 квітня 2010 р., вчинена у Харкові [20]; а також домовилися про проведення демаркації сухопутного державного кордону згідно з Угодою про демаркацію українсько-російського державного кордону від 17 травня 2010 р. [21].

Також обидві сторони заявили про намір підготувати угоду про використання навігаційно-гідрографічних об'єктів, які орендує ЧФ РФ на території України, через які неодноразово виникали конфліктні стосунки між сторонами; та підготувати низку інших угод, що стосуються базування ЧФ РФ в Криму [22, 23].

Однак до тексту нової, так званої Харківської угоди між Україною і Росією про продовження терміну перебування ЧФ РФ в Україні не були внесені зміни про порядок переміщення військових кораблів російського флоту в межах і за межами території України та не були врегульовані інші спірні питання, пов'язані із перебуванням ЧФ РФ на території України. Отже, цей порядок залишився дозвільним, тобто на перетинання державного кордону України військовослужбовцями, військовими кораблями (суднами забезпечення) і літальними апаратами ЧФ РФ потрібно було отримати дозвіл російською стороною у Міністерства оборони України.

**Висновок.** Не врегульовані Угодою про статус та умови перебування Чорноморського Флоту Російської Федерації на території України від 28 травня 1997 р. деякі питання базування ЧФ РФ на території України, зокрема, використання ЧФ РФ об'єктів забезпечення безпеки мореплавання в Чорноморському регіоні та маяків, належних Україні після розподілу Чорноморського Флоту, участь ЧФ РФ у збройному конфлікті проти Грузії у серпні 2008 р., створювали ситуації, які могли перерости у міжнародні спори. Двосторонні українсько-російські угоди встановили малоефективний механізм врегулювання подібних спорів та ситуацій, а також хоча і запровадили дозвільний порядок на перетинання державного кордону України військовослужбовцями,



військовими кораблями (суднами забезпечення) і літальними апаратами ЧФ РФ, однак вони (механізм врегулювання подібних спорів та дозвільний порядок перетинання кордону) були повністю знехтувані російською стороною у зв'язку з протиправною анексією Російською Федерацією української території в Криму весною 2014 року. Тому перспективи застосування засобів врегулювання цих спорів та ситуацій будуть залежати від дотримання Російською Федерацією заборони на використання сили у міжнародних відносинах, що й було продемонстровано всьому світу весною 2014 року.

#### **Список використаних джерел**

1. Неприцький О. Забезпечення миру і стабільності у Північночорноморському регіоні у контексті розширення НАТО і ЄС на Схід / О. Неприцький // Проблеми інтеграції науково-освітнього інтелектуального потенціалу в державотворчому процесі. – Випуск 4. – Тернопіль : Збруч, 2006. – С. 295-302.
2. Міжнародні відносини та зовнішня політика (1980–2000 роки) : підручник / Л. Ф. Гайдуков, В. Г. Кремень, Л. В. Губерський та ін. – К. : Либідь, 2001. – 624 с.
3. Угода між Україною і Російською Федерацією про статус та умови перебування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України від 28 травня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
4. Угода між Україною і Російською Федерацією про параметри поділу Чорноморського флоту від 28 травня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>
5. Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про взаємні розрахунки, пов'язані з поділом Чорноморського флоту та перебуванням Чорноморського флоту Російської Федерації на території України від 28 травня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi>.
6. Про ратифікацію Угоди між Україною і Російською Федерацією про статус та умови перебування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України, Угоди між Україною і Російською Федерацією про параметри поділу Чорноморського флоту і Угоди між Урядом України і Урядом Російської Федерації про взаємні розрахунки, пов'язані з поділом Чорноморського флоту та перебуванням Чорноморського флоту Російської Федерації на території України: Закон України від 24 бе-

- резня 1999 р. № 547-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 18. – Ст. 157.
7. Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною та Російською Федерацією від 31 травня 1997 р. // Офіційний вісник України. – 1999. – № 20. – Ст. 931.
  8. Федоров А. Б. Правовой статус Крыма. Правовой статус Севастополя / А. Б. Федоров. – М. : Изд-во Московск. ун-та, 1999. – 56 с.
  9. Суздальцева А. И. Украина попыталась изъять объект Черноморского флота РФ [Электронный ресурс] / А. И. Суздальцева. – Режим доступа: <http://top.rbc.ru/politics/21/01/2008/135054.shtml>.
  10. Гриценко А. Готуватися до виведення російського флоту треба вже зараз / А. Гриценко // Урядовий кур'єр. – 2008. – 30 травня. – С. 5.
  11. Заява посла з особливих доручень МЗС РФ В.Дорохіна: «Військова стратегія чи політика» // Урядовий кур'єр. – 2008. – 30 травня. – С. 6.
  12. На ракету відреагували нотою протесту // Голос України. – 2008. – 7 травня. – С. 7.
  13. Хронология вооружённого конфликта в Южной Осетии (2008). Грузия начала танковую атаку на южные окраины Цхинвали. Lenta.ru (8 августа 2008). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Хронология\\_вооружённого\\_конфликта\\_в\\_Южной\\_Осетии](http://ru.wikipedia.org/wiki/Хронология_вооружённого_конфликта_в_Южной_Осетии).
  14. Беба П. Мир на лезах багнетів / П. Беба // Урядовий кур'єр. – 2008. – 12 серпня. – С. 4.
  15. Юридические оценки действий сторон. – Вооружённый конфликт в Южной Осетии (2008) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://ru.wikipedia.org/wiki/Вооружённый\\_конфликт\\_в\\_Южной\\_Осетии](http://ru.wikipedia.org/wiki/Вооружённый_конфликт_в_Южной_Осетии).
  16. Потійський порт подасть на РФ у міжнародний суд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://novynar.com.ua/business/34590>.
  17. Кроки для припинення конфлікту // Урядовий кур'єр. – 2008. – 14 серпня. – С. 8.
  18. Про ратифікацію Конвенції ООН з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року: Закон України від 3 червня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.
  19. Стадільна Я. Росія визнає свою провину за ракети в Севастополі, але виводити флот у 2017 році не хоче / Я. Стадільна // Голос України. – 2009. – 28 липня. – С. 5.
  20. Угода між Україною і Російською Федерацією з питань перебування Чорноморського флоту Російської Федерації на території України від 21 квітня 2010 р. // Урядовий кур'єр. – 2010. – 30 квітня. – С. 3-4.
  21. Угода між Україною і Російською Федерацією про демаркацію українсько-російського державного кордону від 17 травня 2010 р. // Офіційний вісник України. – 2010. – № 61. – Ст. 2154.

22. Замглавы МИД РФ: Позиции Киева и Москвы расходятся в вопросе размежевания Керченского пролива [Электронный ресурс] [http:// korrespondent.net/ukraine/politics/1110277](http://korrespondent.net/ukraine/politics/1110277)
23. НГ: Російські підводні човни повертаються в Балаклаву [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://news.bigmir.net/world\\_about\\_us/277430/](http://news.bigmir.net/world_about_us/277430/).

**Мажар Леонид Сергеевич**

*кандидат юридичних наук,  
преподаватель кафедры гражданского права  
и правового обеспечения туризма,  
Киевский университет туризма, экономики и права,  
lsm05@bigmir.net*

**ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ РОССИИ В УКРАИНЕ КАК  
ПРЕДМЕТ И ИСТОЧНИК МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРОВ**

В статье исследованы перспективы появления международных споров в связи с пребыванием Черноморского Флота России в Украине. Определено, что предусмотренный двусторонними украинско-российскими соглашениями механизм урегулирования споров и ситуаций, связанных с пребыванием Черноморского Флота России в Украине был малоэффективным, поэтому перспективы применения средств их урегулирования определялись исключительно временным желанием соблюдения Российской Федерацией запрета на применение силы в международных отношениях.

**Ключевые слова:** международное право, международный спор, Черноморский Флот Российской Федерации.

**Mazhar Leonid Serguiyovych**

*PhD (Law), Lecturer of Civil Law and Legal Providing Tourism Department,  
Kyiv University of Tourism, Economics and Law, lsm05@bigmir.net*

**RUSSIA`S BLACK SEA FLEET ON UKRAINIAN  
TERRITORY AS AN OBJECT AND A SOURCE OF  
INTERNATIONAL DISPUTES**

The article describes the potential international disputes attached to Russia's Black Sea Fleet on Ukrainian territory. Actual crisis in international relations provoked by annexation of Ukrainian Crimea by Russian Federation demonstrates a great importance of understanding initial status quo of basing of Russia's Black Sea Fleet on Ukrainian territory.

The bilateral agreements on May 28, 1997 between Ukraine and Russian Federation attached to basing of Russia's Black Sea Fleet on Ukrainian territory include: Agreement on the status and conditions of basing of the

Russian Federation Black Sea Fleet on Ukrainian territory, Agreement on the conditions of division of the Black Sea Fleet, Agreement between the Governments of Ukraine and Russian Federation on mutual settlements associated with the division of the Black Sea Fleet and basing of the Black Sea Fleet of Russian Federation on the territory of Ukraine.

The provisions of these agreements on May 27, 1997 provide mechanism for resolving disputes concerning the interpretation and application of those agreements. For this purpose, a Joint Commission is meant, acting under rules adopted by it. If the Joint Commission fails to resolve the dispute passed to it, it will be resolved diplomatically in very short term.

The Treaty of Friendship, Cooperation and Partnership between Ukraine and Russian Federation on May 31, 1997 guarantees Ukraine's territorial integrity and the inviolability of existing borders between the two states, denied the use of force against each other, orders the parties to settle all disputes by peaceful means and cooperate in prevention and settlement of conflicts and situations that affect their interests.

Both states decided to continue for 25 years the term of the Russian Black Sea Fleet basing in Ukraine according to the bilateral Agreement on April 21, 2010, done in Kharkiv; and agreed on the demarcation of the land state border in accordance with the Agreement on the demarcation of the Ukrainian-Russian border on May 17, 2010.

Also, both sides stated their intention to prepare an agreement on the use of navigation and hydrographic objects used by the Russian Black Sea Fleet in Ukraine, and prepare other agreements relating to basing of the Russian Black Sea Fleet in Crimea.

The text of the new so-called Kharkiv Agreement on April 21, 2010 does not change the established by previous agreements regime of crossing of the state border of Ukraine by Russian military troops, warships and the Black Sea Fleet aircraft. Thus, this regime provides receiving of prior approval from the Ministry of Defense of Ukraine.

Not covered by the Agreement on the status and conditions of basing of the Russian Black Sea Fleet in Ukraine some questions, in particular, first, the use of the maritime security objects in the Black Sea region by the Russian Black Sea Fleet and lighthouses belonging to Ukraine after the division of the Black Sea Fleet, and second, the participation of the Russian Black Sea Fleet in an armed conflict against Georgia in August 2008, create situations that could escalate into international disputes.

Bilateral Ukrainian-Russian agreements established ineffective mechanism for resolving such disputes and situations, and although introduced an authorization procedure for crossing the Ukrainian state border by Russian military, warships and the Black Sea Fleet aircraft, but these mechanism for settling such disputes and authorization procedure for border crossing were completely ignored by the Russian side due to the illegal annexation of Ukrainian Crimea by Russian Federation in the spring of 2014. Therefore, the prospects for application of settlement of disputes and situations attached to Russia's Black Sea Fleet on Ukrainian territory will depend on compliance with the Russian Federation ban on the use of force in international relations.

**Key words:** international law, international dispute, Russian Federation Black Sea Fleet.

УДК 341.1

**Г. Ф. Півторак, О. М. Шемякін\***

## **ПРОБЛЕМА РЕАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ МІЖ СУДНОМ ТА ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРУ**

Авторами визначено аспекти забезпечення міжнародно-правового механізму реального зв'язку між державою та суднами під його прапором відповідно до сучасного міжнародного морського права. Розглянуто відповідні норми Конвенції ООН з морського права 1982 р., їх тлумачення у міжнародно-правовій доктрині, досліджено шляхи та перспективи їх імплементації та практичної реалізації.

**Ключові слова:** конвенції ООН, морське право, держава прапору, реальний зв'язок, судно.

**Постановка проблеми.** Питання існування реального зв'язку між державою та суднами, що здійснює власну діяльність під її прапором, протягом ХХ ст. не стали вирішеними остаточно у доктрині та практиці міжнародного морського права та сьогодні є однією з ключових невирішених проблем, що впливає на подальший розвиток майже усіх його підгалузей та інститутів. Для України ця проблема має величезну практичну актуальність в умовах масового використання *de facto* вітчизняними судновласниками іноземного прапору для власних суден та масового працевлаштування українських моряків на судна під іноземним прапором.

**Стан дослідження.** Значення відповідних актів ООН у питаннях розвитку міжнародного морського права відображено у багатьох працях закордонних і вітчизняних науковців, таких, як професори О.М. Балобанов, В.Н. Денисов, В.В. Демиденко, А.В. Сидоренко, О.М. Шемякін та ін., але ці праці мають насамперед описовий характер, комплексного монографічного дослідження з цих питань не провадилося як в Україні, так і за її межами.

Метою нашої статті варто визначити моделювання механізмів правозастосовного та доктринального використання норм

---

\* **Півторак Галина Федорівна** – старший викладач кафедри морського права Одеської національної юридичної академії; **Шемякін Олександр Миколайович** – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри морського права Одеської національної юридичної академії

чинного морського права у сфері забезпечення реального зв'язку між судном та державою його прапора. Завданнями статті є функціональна та телеологічна локалізація процесів відповідного регулювання та правозастосування, ув'язування між собою їх складових, висвітлення причин та наслідків міжнародної правотворчості у цій сфері специфіки відображення інституту реального зв'язку у відповідних міжнародних нормативних актах та документах.

**Виклад основного матеріалу.** Сучасні автори констатують, що еволюція морських технологій та недосконалість конвенцій ООН по морському праву 1958 р., неспроможність розв'язання відповідних проблем на II Конференції ООН з морського права 1960 р. [1, с. 45] зумовили скликання нової конференції з цього приводу у грудні 1973 р. відповідно до резолюції Генеральної Асамблеї ООН 3067 (XXVШ) від 16 листопада 1973 р. [2]. Задачею цієї конференції було визначено прийняття конвенції з усіх питань, що стосуються морського права. Сучасні автори визнають, що така задача була складною, адже учасникам конференції доводилося вирішити як старі проблеми (такі, як юрисдикція держави на судна під її прапором), так і з новими, наприклад, ув'язаними із поширенням т.зв. «зручних» прапорів. Така ситуація зумовила необхідність зміни існуючих та створення нових норм міжнародного морського права [3, с. 42-44].

Неоднозначний зміст відповідної задачі підтвердився й терміном роботи Конференції, який склав дев'ять років, протягом яких відбулося одинадцять робочих сесій, п'ять із яких проводились двічі, та спеціальна сесія для підписання розробленої конференцією Конвенції ООН з морського права 1982 р. або UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea). У результаті голосування за цю конвенцію 30 квітня 1982 р. її текст було схвалено абсолютною більшістю голосів (130 голосів – «за»); проти Конвенції висловилися Венесуела, Ізраїль, США і Туреччина, ще 17 держав утрималися, у тому числі СРСР. UNCLOS набрала чинності 16 листопада 1994 р., згідно з її п. 1 ст. 308, через 12 місяців після дати здачі на зберігання шістдесятої ратифікаційної грамоти або документа про приєднання [3, с. 45]; [4, с. 288].

На початок 2014 р. її учасниками були 163 суб'єкти міжнародного права (161 держава, Святий Престол та ЄС) [5], у тому числі й Україна, яка приєдналася до UNCLOS у 1999 р. Законом України від 3 червня 1999 р. № 728-XIV [6]. Згідно з нормами ст. 311 UNCLOS вона має переважну силу у відносинах між державами-учасниками перед Женевськими конвенціями з морського права від 29 квітня 1958 р., до яких у свій час приєднався й СРСР.

При цьому UNCLOS не змінює прав і зобов'язань держав-учасниць, які випливають з інших угод, сумісних з UNCLOS, і які не зачіпають здійснення іншими державами-учасницями своїх прав і виконання ними своїх зобов'язань за UNCLOS. Крім того, два або більше держав-учасниць можуть укласти угоди, що змінюють або припиняють дію положень UNCLOS і поширюються тільки на відносини між ними, за умови, що такі угоди не стосуються тих положень, відступ від яких несумісний з ефективним здійсненням об'єкта і мети UNCLOS, і за умови також, що такі угоди не зачіпають застосування основних принципів, закріплених у ній, і що положення таких угод не зачіпають здійснення іншими державами-учасницями своїх прав і виконання ними своїх зобов'язань за UNCLOS [7].

На нашу думку UNCLOS увібрала в себе ряд положень Женевських конвенцій 1958 р., окремі з яких були уточнені і доповнені, але водночас її автори, прийнявши до уваги нові фактори міжнародного розвитку, включили в UNCLOS ряд новел, зокрема, щодо національності судна та його зв'язку з державою реєстрації. При цьому традиційна для морського права категорія прапора судна збереглася. Так, термін «прапор» у російському тексті UNCLOS зустрічається 78 разів (це статті 20, 27, 31, 42, 73, 90 99, 108-110, 113, 131, 209, 211, 212, 216,-218, 220, 222, 223, 226, 228, 231, 292) та ще 1 раз у додатках до неї [3, с. 43].

При цьому термін «реальний зв'язок» (російською «*реальная связь*»), що вживається в ст. 91 UNCLOS, яка має назву «Національність суден» UNCLOS, є альтернативою англійського терміну «*genuine link*», французького «*lien substantiel*», іспанського «*relación auténtica*» та арабського «*رابطة حقيقية*») [5]. Ці терміни на

офіційних мовах ООН було вжито й у п. 1 ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р., у такому ж морфологічному та семантичному контексті. Так, згідно п. 1 ст. 91 UNCLOS кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території і права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Між державою і судном повинен існувати реальний зв'язок» [7]. Ці приписи повністю ідентичні тим, що містяться у згаданому п. 1 ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р. Варто зауважити, що незважаючи на 14 років, що минули після приєднання України до UNCLOS, досі норми цієї конвенції не перекладені офіційно державною мовою, UNCLOS досі не опубліковано у офіційних джерелах України. Тому аналіз відповідних норм можна проводити у форматі перекладу з англійської та інших офіційних мов ООН, на яких написано оригінал UNCLOS.

Водночас англомовний термін «*genuine*» (а не «*real*») перекладається українською як «справжній, непідробний, щирий, дійсний, істинний», а категорія «*link*» як «зв'язок» або «посилання». Франкомовний термін «*substantiel*» означає «істотний», а «*lien*» – «зв'язок»; іспаномовний термін «*auténtica*» означає «справжній», а «*relación*» – «зв'язок»; подібний переклад має й арабський варіант цієї категорії. Таким чином в UNCLOS йдеться про певний справжній або істотний зв'язок; переклад «реальний зв'язок», усталений у вітчизняній науковій літературі, слід вважати калькою з російськомовного офіційного терміну, як ми бачимо, не дуже вдалого.

Поза термінологічною проблематикою виникає питання щодо ч. 2 ст. 91 UNCLOS, за якою кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території і права плавати під її прапором. Таке визначення можна розуміти як встановлення національної форми передбаченого у ч. 1 ст. 91 UNCLOS зв'язку між державою та судном. Водночас актуальним є питання щодо права чи обов'язку держави стосовно встановлення такої форми, чи має така форма залежати лише від внутрішнього права держави, чи повинні враховувати певні міжнародні



стандарту, зокрема, згадані у ч.ч. 2, 3 ст. 311 UNCLOS. Г.С. Єгіян з цього приводу стверджував, що «конвенції 1958 і 1982 рр. встановлюють не право держави прапора визначати умови реєстрації, а її обов'язок це робити» [8, с. 101]. Це твердження є дискусійним, адже у UNCLOS, у порівнянні з Конвенцією про відкрите море 1958 р., обов'язки держави судна виокремлено у ст. 94 яка має назву «Обов'язки держави прапора».

Відповідно до приписів, що містяться у п. 1 ст. 94 UNCLOS, кожна держава повинна ефективно здійснювати «в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над суднами, що плавають під її прапором» [7], що за своєю сутністю повністю співпадає з п. 1 ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р. Але водночас пп. 2-7 ст. 94 UNCLOS пояснюють або деталізують такий припис у певних сферах пов'язаних з діяльністю судна. Так, згідно п. 2 ст. 94 UNCLOS держави мають вести реєстр суден, включаючи назви суден, що плавають під її прапором, та відомості про них, окрім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їх невеликих розмірів. За цим пунктом держави беруть на себе відповідно до внутрішнього права юрисдикцію над кожним судном, що плаває під їх прапором, над його капітаном, офіцерами і екіпажем стосовно адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються даного судна.

Як відзначено у п. 3 ст. 94 UNCLOS кожна держава повинна вживати щодо суден, що плавають під її прапором, необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі, зокрема у тому, що стосується:

- конструкції, устаткування і придатності до плавання суден;
- комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з урахуванням застосованих міжнародних актів;
- користування сигналами, підтримки зв'язку і запобігання зіткненню.

Відповідне ретельне регламентування, на наш погляд, пов'язане з тим, що за час, що минув після 1958 р., під егідою ММО державами було прийнято значну кількість міжнародних договорів,

спрямованих на забезпечення безпеки судноплавства, а під егідою МОП – конвенцій, спрямованих на врегулювання праці екіпажів суден, на що не могли не зважати автори UNCLOS.

Водночас у п. 4 ст. 94 UNCLOS встановлено, що держави прапору мають вживати заходів для забезпечення того, щоб:

- кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні інтервали часу, інспектувалося кваліфікованим судовим інспектором і мало на борту карти, мореплавні видання і навігаційне устаткування і прилади, необхідні для безпечного плавання судна;
- кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, у тому, що стосується судноводіння, навігації, зв'язку і судових машин і устаткування, а екіпаж по кваліфікації і чисельності відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;
- капітан, офіцери та, у необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомленими із застосовними міжнародними правилами з питань охорони життя людини на морі, запобігання зіткненню, запобіганню, скороченню і збереженню під контролем забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил [7].

При цьому п. 5 ст. 94 UNCLOS ставить у обов'язок кожній державі, що втілює вказані заходи, передбачені у пунктах 3 і 4, дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики та здійснювати будь-які необхідні кроки для забезпечення їх дотримання. Спираючись на принцип виключної юрисдикції держави прапора відносно свого судна у відкритому морі п. 6 ст. 94 містить правило згідно якому будь-яка держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль відносно будь-якого судна не здійснюються, може лише повідомити про такі факти державу прапора. При цьому держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, прийняти будь-які заходи, потрібні для виправлення ситуації [7].

Констатуючи той факт, що обов'язковою складовою забезпечення безпеки мореплавства є розслідування інцидентів і аварій,

зокрема для запобігання повторення таких ситуацій, а також визнаючи виключну юрисдикцію держави прапора відносно свого судна у відкритому морі, з цих питань, п. 7 ст. 94 UNCLOS ставить у обов'язок державі прапора судна проводити належне розслідування кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, за участю судна, що плаває під її прапором, які призвели до загибелі громадян іншої держави або до нанесення ним серйозних каліцтв, або серйозному збитку суднам або установкам іншої держави, або морському середовищу. При цьому держава прапора й інша зацікавлена держава повинні співробітничати у цьому питанні [7].

Отже UNCLOS не розширила сфери застосування механізмів зв'язку між судном та державою прапора порівняно з Конвенцією про відкрите море 1958 р., але вона більш детально пояснює обов'язки держави прапора судна через її юрисдикцію відносно свого судна, саме через яку і реалізується цей реальний зв'язок. Втім, Р.Р. Черчілл та К. Хедлі констатують наявність неузгодженості точок зору з цього приводу; ці автори вважають, що норми UNCLOS послаблюють відповідний зв'язок. Це пояснюють тим, що у ст. 91 UNCLOS відсутня вказівка на спеціальний механізм ефективного контролю з боку держави прапора, як це було зазначено у ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р. [9, с. 55]. У той же час, як стверджує Г.С. Єгіян «не можна не визнати і того факту, що хоча Конвенція 1982 р. і зробила в цьому напрямі крок вперед, проте вона не розкриває до кінця поняття цього реального зв'язку, не містить основних її критеріїв» [8, с. 103].

Не можна повністю погодитися із такими ствердженнями. Адже саме за вимогами UNCLOS було створено Міжнародний трибунал з морського права, до компетенції якого віднесено й вирішення спорів між державами щодо застосування норм UNCLOS про зв'язок між судном та його державою. Такий контроль є неможливим без розкриття змісту відповідного зв'язку стосовно конкретних випадків; підтвердженням цього стала вже перша справа, розглянута відповідним трибуналом (справа *Saiga*). У цій справі, серед іншого, предметом уваги трибуналу стала наявність

відповідного зв'язку між судном «*Saiga*» та державою його прапора (Сент-Вінсент і Гренадини), членами екіпажу якого, до речі, були українські моряки.

**Висновки.** Вимога Конвенції з морського права ООН 1982 р. (UNCLOS) щодо необхідності підтримання істотного, справжнього зв'язку між судном та державою прапора (національності, реєстрації) відображає об'єктивний розвиток публічного морського права. Зміст такого зв'язку знаходить свій вимір як у нормах UNCLOS, так і у діяльності Міжнародного трибуналу з морського права з їх тлумачення та застосування. Ключовою проблемою у імплементації Україною принципів такого зв'язку стає відсутність офіційного перекладу UNCLOS державною мовою, та приведення у відповідність до її букви та духу Кодексу торговельного мореплавства України із одночасною лібералізацією процедури реєстрації суден під українським прапором. Вказані аспекти мають стати підґрунтям для нових наукових досліджень.

#### **Список використаних джерел**

1. Международное морское право: Справочник / Горшков Г.С., Глазунов Г.А., Князев В.С. и др. – М. : Воениздат, 1985. – 430 с. (С. 45)
2. Reservation exclusively for peaceful purposes of the sea-bed and the ocean floor, and the subsoil thereof, underlying the high seas beyond the limits of present national jurisdiction and use of their resources in the interests of mankind, and convening of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea (A/9278) : UN Resolution A.3067(XXVIII) on 16 November 1973 ; URL : [http://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/3067\(XXVIII\)&Lang=E&Area=RESOLUTION](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/3067(XXVIII)&Lang=E&Area=RESOLUTION)
3. Шемякін О.М. Еволюція структури й змісту права користування морем: теорія та практика : дис. на здобуття наук. ступеня доктора юрид. наук ; спеціальність 12.00.11 «Міжнародне право» / Шемякін Олександр Миколайович. – К., 2005. – 430 с.
4. Мировой океан и международное право. Основы современного правопорядка в Мировой океане/ Бароболья П.Д., Виноградов С.В., Даниленко Г.М. и др. ; отв. ред. Мовчан А.П., Янков А. – М. : Наука, 1986. – 296 с.
5. United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 ; URL : [http://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm)

6. Про ратифікацію Конвенції ООН з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року : Закон України від 3 червня 1999 р. № 728-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 31. – Ст. 254.
7. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. ; URL : [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057)
8. Егиян Г.С. Национальность морского судна в современном международном праве / Г.С. Егиян // Советский ежегодник морского права. – М.: Мортехинформреклама, 1985. – С. 100-104.
9. Churchill R. The meaning of the “genuine link” requirement in relation to the nationality of ships: Study prepared for the ITWF / Robin R. Churchill, Christopher Hedley. – Cardiff: University of Wales, 2000. – 75 p. ; URL : <http://www.itfglobal.org/seafarers/icons-site/images/itf-oct2000.pdf>.

**Пивторак Галина Федоровна,**

*старший преподаватель кафедры морского права,  
Одесская национальная морская академия,*

**Шемякин Александр Николаевич,**

*доктор юридических наук, профессор  
заведующий кафедрой морского права,*

*Одесская национальная морская академия, shanod@ukr.net*

## **ПРОБЛЕМЫ РЕАЛЬНОЙ СВЯЗИ МЕЖДУ СУДНОМ И ГОСУДАРСТВОМ ФЛАГА**

В статье исследованы аспекты обеспечения международно-правового механизма реальной связи между государством и судами под его флагом согласно норм современного международного морского права. Рассмотрены соответствующие нормы Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., их толкование в международно-правовой доктрине, исследованы пути и перспективы их имплементации и практической реализации.

**Ключевые слова:** конвенции ООН, морское право, государство флага, реальная связь, судно.

**Pivtorak Galina Fedorivna,**

*Senior Assistant of Maritime Law Department,  
Odessa National Maritime Academy*

**Shemyakin Olexandr Mykolayovych,**

*DrHab, Professor, Chief of Maritime Law Department,  
Odessa National Maritime Academy, shanod@ukr.net*

## **PROBLEM OF THE GENUINE LINK BETWEEN THE VESSEL AND ITS FLAG STATE**

The aspects of evolution the international legal mechanisms of genuine link between the state and its flag vessels are researched in accordance with a current international maritime law. There is considered the relevant provisions of the UN Convention on the Law of the Sea, 1982, their interpretation into the international legal doctrine, also there are ways and prospects for their implementation and practical application explored. Problem of the genuine link between the state and vessels flying under its flag were not defined during the twentieth century both in the doctrine and practice of the international maritime law; today it is one of the key unresolved doctrinal issues affecting the further development of almost all industries and institutions of maritime law.

Authors research the functional and teleological localization of processes of the genuine link between the state and its flag vessels, linking together their constituents, highlighting the causes and consequences of international law-making in this area with reflection the specific institute of real connection with the relevant international regulations and documents. Article shows that main act in this area – United Nations'c Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS) – refers to some kind of genuine and substantial connection; translation of “real connection”, established in the Ukrainian scientific literature should be considered as a carbon copy of the official Russian-term, that is not very successful.

Authors prove that UNCLOS did not expand the scope of application of the communication between the ship and its flag state comparing to the Convention on the Open Sea, 1958, but UNCLOS explains in detail the duties of the flag state to its vessels because of its jurisdiction over the vessels.

The UNCLOS establish the duty to maintain a substantial, genuine link between the vessel and its flag state (state of nationality, state of registration) that reflects the objective development of public maritime law. The content of this communication is reflected in dimension of the UNCLOS rules, and in the practice of the International Tribunal for the Law of the Sea with their interpretation and application. A key problem for implementing by Ukraine the principles of the genuine link is in the absence of the official Ukrainian public translation of UNCLOS, and bringing it into line with the letter and spirit of the Code on Commercial Navigation of Ukraine, 1995, with liberalization the procedure of registration the vessels under the Ukrainian flag. These aspects are able to become the basis for new researches.

**Key words:** UN conventions, maritime law, flag state, genuine link, vessel.

## ВНУТРІШНЬОДЕРЖАВНЕ ТА ПОРІВНЯЛЬНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

УДК 341.1

Б. В. Бабін\*

### ПРАВОВІ ПИТАННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В КРИМУ В УМОВАХ РОСІЙСЬКОЇ АГРЕСІЇ ТА ОКУПАЦІЇ

У статті здійснено правовий аналіз ситуації у морегосподарському комплексі України, у судноплаванні, портовій діяльності та інших формах користування морськими просторами в умовах російської агресії проти України та окупації українських територій. Автором визначено основні національні правові джерела, застосовні у вказаній площині; визначено перспективи застосування норм морського права та морського законодавства України в умовах, що склалися.

**Ключові слова:** державна власність, морські порти, внутрішні води, торгівельне мореплавання, окупація Криму.

**Постановка проблеми.** Питання кризи морегосподарського комплексу в Криму є тісно ув'язаним із загальною кризою режиму публічної власності в окупованому Криму, спричиненою позицією РФ та підконтрольних РФ сепаратистських режимів, що зараз діють на території АРК та Севастополя. Ця криза зумовлена спробою цих сил розповсюдити власну юрисдикцію на вказаних територіях, що вплинуло як на порядок публічного контролю та регулювання, так і на режим власності, насамперед державної. Так, постановою Верховної Ради АРК, яка зараз іменує себе як

---

\* **Бабін Борис Володимирович** – професор кафедри морського права Одеської національної морської академії, доктор юридичних наук, професор, babinb@ukr.net;

«Державна рада Республіки Крим» (далі – «ДРПК») від 17 березня 2014 р. № 1745-6/14 «Про незалежність Криму» було вказано, що усі установи, підприємства та інші організації, що засновані Україною або за її участю на території Криму, стають установами, підприємствами та іншими організаціями, заснованими т.зв. «Республікою Крим» (далі – «РК»).

Державна власність України, яка перебувала на день прийняття цієї постанови на території «РК», у постанові проголошувалася, як державна власність «РК» [15]. Така «зміна» власності підзаконним актом, що не має ніякого правового підґрунтя та організаційних передумов схвалення стала характерним для діяльності влади «РК» й у наступному. Крім того, Верховна Рада АРК, виступаючи в амплуа «ДРПК», чомусь розповсюдила у вказаному акті власну юрисдикцію й на місто Севастополь. Такі «цікаві» факти й дії актуалізують проблему функціонування установ, підприємств та організацій морегосподарського комплексу України в Криму.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Метою цієї статті є визначення перспектив правового забезпечення користування українськими морськими просторами в умовах російської агресії. Для реалізації поставленої мети автор здійснив такі завдання: визначив ставлення до цієї проблеми профільних міжнародних організацій, втілене у нормативних актах, визначив зміст законодавства України, нормативної та організаційної практики Російської Федерації (РФ), як держави-окупанта, позиції третіх держав.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання правової регламентації взаємовідносин РФ та України у сфері морекористування досліджувало багато авторів, зокрема, Т.Р. Короткий, О.М. Шемякін та ін.; водночас значна частина висунутих дослідниками пропозицій роботи не можуть бути використаними в умовах російської окупації та анексії Криму.

**Виклад основного матеріалу.** Необхідно констатувати, що яскравим прикладом такої «націоналізації» стала діяльність відповідної влади у сфері морського господарства. Водночас з постановою № 1745-6/14 було прийнято постанову «ДРПК» від



17 березня 2014 р. № 1757-6/14, якою «з метою забезпечення стабільної роботи транспортної інфраструктури, безпеки мореплавства в акваторіях морських портів і на підходах до них» приписувалося «націоналізувати у власність «РК» цілісні майнові комплекси підприємств сфери управління Міністерства інфраструктури України та Міністерства аграрної політики та продовольства України, розташовані на території «РК» та міста Севастополя». Характерно, що «націоналізатори» у вказаній постанові оперували українськими юридичними адресами вказаних підприємств та їх кодами Єдиного державного реєстру підприємств та установ України [15].

Також у постанові № 1757-6/14 передбачалася «націоналізація» майна ДП «Адміністрація морських портів України» та Державної установи «Держгідрографія», що «є на виокремлених балансах» та «розташоване на території РК та міста Севастополя»; містився перелік цього майна. Додатково у постанові № 1757-6/14 вказувалося про націоналізацію «у власність» РК майна Севастопольської регіональної філії Інспекції з підготовки та дипломування моряків та Севастопольського регіонального представництва класифікаційного товариства «Регістр судноплавства України», розташованих «на території «РК» та міста Севастополя» [14].

У ст. 6 постанови № 1757-6/14 її автори з «ДРПК» вирішили, «з метою забезпечення ефективності управління майном і забезпечення функцій морських портів передати на баланс із збереженням організаційної структури і штатної чисельності працівників» передати майно та майнові права вказаних вище об'єктів до «націоналізованих» ДП – портів за місцем їх знаходження (наприклад, усі об'єкти, розташовані у Керчі, були передані ДП «Керченський МТП», а більшість об'єктів, що знаходилися у Севастополі – чомусь до ДП «Севастопольський рибний торговельний порт»). Також постановою № 1757-6/14 було закріплено акваторії за п'ятьма МТП та двома морськими рибними портами за відповідними ДП [14].

Варто вказати, що поспіх, з яким розроблялися та схвалювалися 17 березня 2014 р. такі акти, як постанова № 1757-6/14,

зумовив її перегляд; адже, зрозуміло, поширення вказаного акту на місто Севастополь було зухвалим навіть для «ДРПК». Тому, постановою «ДРПК» від 26 березня 2014 р. № 1833-6/14 з постанови «ДРПК» від 17 березня 2014 р. № 1757-6/14 було виключено згадки про усі об'єкти, що знаходилися на території Севастополя. Крім того, було скасовано рішення про передачу «націоналізованого» майна портам, як держпідприємствам, про закріплення акваторій за цими портами тощо. Це було зумовлено тим, що вказана модель не була співставною із портовою практикою РФ, з якої, як відомо, Україна запозичила власну портову реформу із утворенням ДП «АМПУ».

Після «доленосних рішень» влади «РК» про «націоналізацію» державного майна владою РФ 18 березня 2014 р. було організовано «підписання угоди» з «представниками РК» та окремо з «представниками Севастополя» про входження цих «суб'єктів» у склад РФ. Одразу після цього був схвалений Федеральний конституційний закон РФ від 21 березня 2014 р. № 6-ФКЗ про прийняття в РФ «РК» та «утворення в складі РФ нових суб'єктів» – «РК» та «міста федерального значення Севастополя» (далі – «МФЗС»).

За ст. 6 цього акту «з дня прийняття в РФ «РК» та утворення у складі РФ нових суб'єктів і до 1 січня 2015 р. діє перехідний період, протягом якого врегульовуються питання інтеграції нових суб'єктів РФ в економічну, фінансову, кредитну та правову системи РФ, в систему органів державної влади РФ». За ст. 10, 12 цього документу «державні та місцеві установи, підприємства та організації, що функціонують на територіях «РК» та «МФЗС» на день прийняття в РФ «РК» та утворення у складі РФ нових суб'єктів, здійснюють свою діяльність з збереженням їх організаційно-правової форми до врегулювання їх правового статусу відповідно до законодавства РФ» [16]. Вказана формула активно використовується владами «РК» та «МФЗС» для врегулювання економічно-господарських відносин у морській сфері.

Цікаво, що у рішенні від 17 березня 2014 р. № 1745-6/14 «Про незалежність Криму» та у законі РФ від 21 березня 2014 р. № 6-ФКЗ не конкретизуються претензії відповідно «РК», «МФЗС»

та РФ на українські морські води – внутрішні історичні води Азовського моря та Керченської протоки, внутрішні води та територіальне море, виключну економічну зону та шельф Чорного моря. У ст. 3 закону № 6-ФЗ лише вказано що «межі території «РК» та території «МФЗС» визначаються кордонами території «РК» та «МФЗС» що існували на день прийняття у РФ» та що «розмежування морських просторів Чорного та Азовського морів здійснюється на основі міжнародних договорів РФ, норм і принципів міжнародного права» [16]. Так звана «Конституція» «РК» від 11 квітня 2014 р. нічого (як не дивно) не каже про морські простори, вказуючи лише у ч. 3 ст. 1, що територія «РК» є єдиною і неподільною і становить невід'ємну частину території РФ [4].

Водночас зрозуміло, що ні АРК, ні Севастополь не мали ніяких юрисдикцій на морські простори України, зокрема на історичні води, територіальне море та виключну економічну зону; тому, не маючи такої юрисдикції вони аж ніяк не могли її передати. Крім того, договір між РФ та Україною про статус Азовського моря та Керченської протоки сторонами не скасовано, як не скасовано й угоду 1993 р. про користування Азовським морем з метою рибальства.

Розвиваючи «успіхи» «націоналізації» «ДРПК» 26 березня 2014 р. схвалила постанову «Про морські порти в РК» № 1831-6/14 «з метою забезпечення функціонування морських портів в РК на [перехідний] період» якою морським портам, розташованим в містах Керч, Феодосія, Ялта та Євпаторія, було присвоєно назви «Керч», «Феодосія», «Ялта» та «Євпаторія» відповідно. У пп. 6-8 цієї постанови вказувалося, що морські порти, в яких на день набрання її чинності здійснювалося надання послуг (діючі морські порти), «вважаються відкритими для надання послуг незалежно від дати присвоєння їм порядкового реєстраційного номера в Реєстрі морських портів РФ» [12].

Аналіз цих приписів дозволяє вказати на їх запозичення з КТМ РФ від 30 квітня 1999 р. № 81-ФЗ [3] та ст. 32 «Перехідні положення» Федерального закону РФ від 8 листопада 2007 р. «Про морські порти в РФ та про внесення змін в окремі законодавчі акти

РФ» № 261-ФЗ [13]. Можна констатувати, що з метою уніфікації власної практики із стандартами РФ «ДРРК» запозичила досвід РФ у якій відсутні рибні морські порти (щодо Керченського порту) та відмовилася від концепції порту як підприємства.

Водночас варто вказати, що вказані порти «РК» як «сукупність об'єктів інфраструктури» не були переведеними до складу Федерального державного унітарного підприємства «Росморпорт», документи якої досі не мають згадок про порти «РК» [26]; вочевидь «Росморпорт» є компанією, що поки не хоче себе формально ув'язувати із проблемою «націоналізованого» майна у РК. Водночас Федеральною агенцією з морського та річкового транспорту РФ (Росморрічфлотом) до Реєстру морських портів РФ було включено 5 кримських портів, про що свідчить офіційний сайт цього органу влади РФ. При цьому у викладених на сайті відомостях про кримські порти відсутня згадка про те розпорядження Росморрічфлоту, за яким ці порти були включеними до Реєстру; кримським портам таким чином РФ «напівофіційно» присвоїла власну нумерацію; цікаво, що для порту «Севастополь» на сайті Росморрічфлоту викладено перелік операторів морських терміналів, а також послуг, надання яких здійснюється операторами морських терміналів (по решті кримських портів такої інформації немає).

Варто вказати, що згідно ст. 12-1 згаданого закону РФ про морські порти від 8 листопада 2007 р. № 261-ФЗ для двох і більше морських портів в у формі федерального державної бюджетної установи РФ утворюється адміністрація морських портів, що діє відповідно до положення, затвердженого Росморрічфлотом; перелік морських портів, що входять до відповідної адміністрації морських портів, також затверджується Росморрічфлотом [13]. Влада «РК» вирішила в межах «перехідного періоду» утворити власну модель управління портами Криму, що нагадує російську (та скопійовану з неї вітчизняну), але з певною специфікою. Так, 24 березня 2014 р. було схвалено декілька рішень «Президії ДРРК»: «Про ДП «Кримські морські порти»» № 1801-6/14, «Про

ДП «ДСК «Керченська поромна переправа»» № 1802-6/14 та «Про ДП «Лоцман-Крим»» № 1803-6/14 [9].

У продовження серії рішень «Президії ДРРК» 26 березня 2014 р. було схвалено низку постанов «ДРРК»: «Про ДП «Кримський морський транспорт» № 1832-6/14, «Про ДП «Кримські морські порти» № 1865-6/14, «Про ДП «ДСК «Керченська поромна переправа»» № 1866-6/14 та «Про ДП «Лоцман-Крим» № 1867-6/14 [10]. Особливістю цього набору постанов стало саме утворення «ДП «Кримський морський транспорт»» на базі філій ДП «АМПУ» та Керченського району Державної установи «Держгідрографія»; саме «Кримський морський транспорт» розглядається владою «РК» як адміністрація кримських портів; решта згаданих постанов «ДРРК» дублювали рішення «Президії» від 24 березня 2014 р.

Вказані акти передбачали дію для «ДП» «діючих свідоцтв та (або) інших документів, що дають право на відповідні види діяльності, відповідно з актами в галузі морського транспорту, виданих державними та іншими офіційними органами України, державними та іншими офіційними органами АРК, державними та іншими офіційними органами міста Севастополя, без обмеження терміну їх дії і будь-якого підтвердження з боку державних органів РФ, державних органів «РК» або державних органів міста федерального значення Севастополя, якщо інше не впливає з самого документа або істоти відносини». Таку формулу в постановах від 26 березня 2014 р. було запозичене із вказаного закону РФ № 6 ФКЗ про анексію Криму, її було поширено на суднові документи, документи про сертифікацію та інші документи, необхідні для здійснення діяльності у сфері торговельного мореплавства, лоцманські документи, документи про сертифікацію обладнання тощо.

Влада «РК» прагне узгодити відповідну систему підприємств із управлінсько-господарськими стандартами РФ; зокрема, рішенням «Президії ДРРК» від 2 квітня 2014 р. № 1902-6/14. Цим рішенням приписувалося провести інвентаризацію майна вказаних чотирьох «ДП», узгодити з Росморрічфлотом результати

інвентаризації та в місячний термін визначити перелік майна, що підлягає передачі у федеральну власність; направити Росморрпч-флоту пропозиції про передачу цього майна з додатком акта інвентаризації. Крім того, для реалізації цих заходів чотирьом «ДП» цим рішенням було дозволено «укладати договори безоплатного користування з Федеральним державним унітарним підприємством «Росморпорт»» [8]. Вказане рішення дозволяє стверджувати, що «націоналізація» державної власності у Криму здійснюється не лише на користь можновладців «РК», але й установ РФ.

Втім, влада «РК» не зупиняється і перед «націоналізацією» недержавного майна. Так, постановою «ДРПК» від 25 червня 2014 р. № 2256-6/14 [7] до власності «РК» було віднесено рухоме і нерухоме майно ВАТ «Суднобудівна компанія «Море», розташоване на території «РК», «у тому числі майно, яке увійшло і не ввійшло до статутного капіталу ВАТ «Феодосійська суднобудівна компанія «Море» у складі необоротних (в т.ч. нематеріальних) і оборотних активів, що перебувають на його балансовому і позабалансовому обліку».

Цікаво побачити, як влада «РК» прагне розповсюдити власну юрисдикцію на «націоналізовану» власність. У цьому контексті характерною є постанова «ДРПК» від 28 травня 2014 р. № 2178-6/14 «Про ставки портових зборів (зборів за послуги з суден) в морських портах «РК» [17]. Варто вказати, що за ч. 4 ст. 19 вже згаданого закону РФ про морські порти від 8 листопада 2007 р. № 261-ФЗ перелік портових зборів, які стягуються безпосередньо в кожному морському порту, встановлюється Росморрпч-флотом. Водночас принади «перехідного періоду» дозволили владі «РК» «з метою забезпечення діяльності і функціонування морських портів в «РК» на перехідний період, до прийняття нормативних правових актів, що регулюють дані питання, а також з метою забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морських портах «РК» та на підходах до них» затвердити Ставки і порядок справляння портових зборів в «РК».

У цьому акті № 2178-6/14 цікавою є ст. 6, за якою ставки у каботажному плаванні мають застосовуватися при плаванні між

«портами РФ» як суден під прапором РФ, так і «суден під прапором України, що належать судновласникам, зареєстрованим в РК». Тим самим влада «РК» визнала величезну проблему прапору державних суден, з яким зіткнулися нові «власники» українських ДП, що мали власний флот. Адже зрозумілим є можливе невизнання правомірності російського прапору над цими суднами у будь-якій іноземній державі та у міжнародних водах; тому як мінімум на перехідний період владі «РК» вдається доцільним зберігати «націоналізовані» судна під українським прапором. Саме тому у вказаному акті вказано, що «державна належність судна і відповідно наданий йому статус під час справляння портових зборів визначаються по прапору, під яким це судно плаває, незалежно від того, хто є його власником і хто його використовує, крім суден під прапором України, що належать судновласникам, зареєстрованим у РК».

Для додаткової «легалізації» діяльності «ДП» «Кримські морські порти» «ДРПК» схвалив постанову від 25 червня 2014 р. № 2255-6/14 [11]. Цей акт, називаючи вказане «ДП» «унітарним», встановлює, що воно «при здійсненні господарської діяльності застосовує ліцензії та інші документи дозвільного характеру (крім ліцензій на здійснення банківських операцій і ліцензій (дозволів) на здійснення діяльності не кредитних фінансових організацій), видані державними та іншими офіційними органами України, державними та іншими офіційними органами АРК, державними та іншими офіційними органами міста Севастополя, без обмеження строку їх дії, якщо інше не впливає з самого документа або істоти відносини, для підприємств, на основі яких створено це «Державне унітарне підприємство». У постанові встановлюється відповідний перелік ДП, зокрема кримських МТП, філій ДП «УМРІ» тощо.

Варто вказати, що в окупованому РФ Севастополі «націоналізація» відбувалася за подібною процедурою, хоча із вжиттям дещо інших термінів. У рішенні Севастопольської міської ради (СМР) від 17 березня 2014 р. № 7156 «Про статус міста-героя Севастополя» відзначалося, що «діяльність державних органів

України на території міста Севастополя припиняється, їх повнозначення, майно і грошові кошти переходять до органів, визначених СМР». Також вказувалося, що «всі установи, підприємства та інші організації, що засновані України або за її участю на території міста Севастополя, стають установами, підприємствами та іншими організаціями, заснованими містом Севастополем» та що «державна власність України, яка перебуває на день прийняття цього рішення на території міста Севастополя, є власністю міста Севастополя» [18].

Вказані питання були регламентовані у «законі міста Севастополя», прийнятий «Законодавчими Зборами міста Севастополя» (так себе зараз йменує СМР) 23 квітня 2014 р. № 3-ЗС – «Про колишню державну власність України та визначення порядку інвентаризації, управління і розпорядження власністю міста Севастополя» [5]. «Закон» № 3-ЗС мав посилання на згадане рішення СМР № 7156; зокрема, ним було запроваджено мораторій на приватизацію «націоналізованих» підприємств, установ та інших організацій та на задоволення вимог кредиторів підприємств, установ та інших організацій за рахунок їх майна. Додатково встановлювалося, що «місто Севастополь не несе майнову та іншу відповідальність за зобов'язаннями» «націоналізованих» підприємств, установ та інших організацій, органів державної влади, а також «націоналізованих» «представництв, філій, інших відокремлених і структурних підрозділів державних підприємств, установ, організацій, заснованих України або за її участю, майно яких є майном міста Севастополя».

Прикладом такої «націоналізації» можна вважати долю севастопольських портів, що були державними ДП; так, 27 березня 2014 р. депутати СМР («Законодавчих Зборів міста Севастополя») схвалили рішення про утворення порту Севастополь на базі Севастопольського МТП і рибного порту. Потім було схвалено постанову «Уряду Севастополя» від 2 червня 2014 р. № 29 «Про утворення державного унітарного підприємства «Севастопольський морський порт»» [19]. На жаль аналіз вказаних актів сьогодні є неможливим, адже їх немає у вільному доступі; водночас



очевидним є дублювання відповідної практики органів влади «РК» у Севастополі.

Слід констатувати, що офіційна влада України реагувала на вказані події із значним запізненням. Цьому сприяли і зміни керівництва центральних органів влади, що відбулися у березні-квітні 2014 р., і загальний проросійський настрій значної кількості управлінців середньої та нижньої ланок. До схвалення закону України від 15 квітня 2014 р. № 1207-VII «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України» відповідальні органи влади жодних дій у відповідь на процеси «націоналізації» державного майна у Криму не вживали. У кращому випадку ними офіційно констатувалася власна недієздатність в Криму. Так, у офіційному повідомленні Інспекції з підготовки та дипломування моряків від 10 квітня 2014 р. відзначалося, що ця структура після 30 травня 2014 р. буде змушена «призупинити на невизначений термін роботу державних комісій з підтвердження кваліфікації моряків у Севастопольському регіональному філіалі Інспекції». Морякам, які бажають отримати або продовжити українські дипломи, підтвердження та свідчення, рекомендувалося звертатися в Ізмаїльську, Маріупольську, Миколаївську або Одеську філії Інспекції [2].

Закон України від 15 квітня 2014 р. № 1207-VII дозволив вітчизняним органам влади отримати правове підґрунтя для власних дій, адже приписи закону № 1207-VII дозволяють визначити позицію України щодо наведених вище органів влади «РК», «МФЗС» та незаконних рішень органів влади АРК та СМР схвалених ними у лютому-березні 2014 р. Водночас реальною є перспектива «передачі» власності та підприємств в Криму у федеральну власність РФ та централізованого управління цими об'єктами органами влади РФ, що не є у Криму (таких, як Росморрчіфлот та ін.), але норми закону № 1207-VII не дозволяють визначити чітку позицію України щодо таких рішень [20].

З іншого боку, за ст. 17 закону № 1207-VII державні органи України мають застосовувати механізми, передбачені законами України та нормами міжнародного права, з метою

захисту законних інтересів держави Україна. При цьому Україна зобов'язується вживати всіх можливих заходів, передбачених Конституцією та законами України, нормами міжнародного права, для якнайшвидшого звільнення території України від окупації, відновлення цілісності та суверенності держави. Водночас норми закону № 1207-VII щодо власності в Криму є певною мірою дво-значними. Так, за ст. 4 цього акту встановлюються особливі правові режими проведення виборів, реалізації прав людини – але не встановлено особливий режим власності у Криму. Водночас за ст. 11 цього акту на тимчасово окупованій території право власності охороняється згідно із законодавством України.

Додатково законом № 1207-VII підкреслено, що земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, що знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони, які є об'єктами права власності Українського народу, майно державних органів, державних підприємств, установ та організацій, що знаходяться на тимчасово окупованій території і є власністю держави Україна, не можуть переходити у власність інших держав, юридичних або фізичних осіб в інший спосіб, ніж передбачений законами України. Водночас у ст. 13 закону № 1207-VII відзначено, що особливості здійснення економічної діяльності на тимчасово окупованій території визначаються законом (але досі якогось законодавчого механізму у цій сфері не розроблено) [20].

Закон № 1207-VII не передбачає спеціальних покарань для фізичних осіб за колабораціонізм та за інші злочинні дії проти інтересів України в Криму, такі як незаконне привласнення майна. Водночас, запроваджена цим законом редакція ст. 96-3, 96-4 КК України передбачає відповідальність для юридичних осіб за складами злочинів, передбаченими ст.ст. 109, 110, 113, 146, 147, 160, 260, 262, 436, 437, 438, 442, 444, 447 КК України. Можна побачити, що вказані склади злочинів не поширюються на випадки незаконного вилучення державного майна, крім ст. 109 КК у контексті заволодіння майном державних органів влади та управління з метою унеможливлення їх діяльності та утворення альтернативних

органів влади та управління, хоча у ч. 4 ст. 96-3 КК згадується про отримання «неправомірної вигоди» як про кваліфікуючу ознаку) [20].

Вказана редакція ст. 96-3 КК України втім, може застосовуватися «судом до суб'єктів приватного та публічного права резидентів та нерезидентів України, включаючи підприємства, установи чи організації, державні органи, органи влади АРК, органи місцевого самоврядування, організації, створені ними у встановленому порядку, фонди, а також міжнародні організації, інші юридичні особи, що створені у відповідності до вимог національного чи міжнародного права». Таким чином неможливо притягти до відповідальності незаконну структуру (таку як «Виконуючий обов'язки губернатора Севастополя») або організацію, утворену у незаконному порядку (таку як «ДП» «Кримські морські порти»), що діють у Криму зараз. Водночас діяльність «ДРПК» та «Законодавчих Зборів міста Севастополя» підпадає під дію цього закону, як діяльність ВР АРК та СМР, що незаконно привласнили собі інший статус, назву та повноваження, зокрема, у сфері державної власності.

Також закон № 1207-VII запроваджує для фізичних осіб відповідальність за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї з метою заподіяння шкоди інтересам держави, із обтяжуючими обставинами у виді повторності, попередньої змови групою осіб, вчинення злочину службовою особою або організованою групою (нова ст. 332-1 КК України) [20]. Вказані новели мають значення насамперед для торговельного судноплавства, адже розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. № 424-р було здійснено тимчасове закриття пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю, розташованих в АРК та Севастополі, більшість (20) з них мала характер морських. МЗС України доручалося довести цю інформацію до відома дипломатичних представництв іноземних держав в Україні, а також дипломатичних представництв і консульських установ України [22].

Водночас, 30 квітня 2014 р. було схвалено розпорядження Кабінету Міністрів України № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту», яким Мінінфраструктури та Укрморрічінчпекції приписувалося здійснити заходи щодо тимчасового припинення виконання своїх повноважень на території АРК та Севастополя та закриття відповідно до Порядку відкриття та закриття морських портів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495, морських портів Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, розташованих на цій території. МЗС України доручалося поінформувати міжнародні організації про закриття цих морських портів після прийняття відповідного рішення [1]. Варто вказати, що виконання цього розпорядження відповідальними органами було дуже повільним. Так, Україна лише в середині травня повідомила Міжнародну морську організацію (ІМО) «про підготовлюване рішення щодо закриття кримських портів» (за офіційною інформацією Мінінфраструктури України від 7 липня 2014 р.) [25].

Це звернення вітчизняними органами влади оприлюднене не було. Водночас, за інформацією прес-служби ІМО, у листі вказувалося, що Україна як держава не може більше виконувати свої міжнародні зобов'язання з безпеки морського судноплавства, збереження людського життя на морі, пошуку і порятунку в акваторії кримських портів, які «вийшли з-під фактичного управління і контролю Мінінфраструктури через окупацію території півострова». У листі відзначалося, що порти Євпаторія, Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта були захоплені силовим методом незаконними угрупованнями ще 27 березня 2014 р.; з тих пір доступ до державного майна заблокований, служби лоцманів і капітанів портів, які забезпечують безпеку мореплавання в акваторіях кримських портів, були захоплені [24].

У зв'язку з цією ситуацією ІМО повідомило морські держави про високий рівень майнових ризиків на підходах і в акваторіях морських портів в Криму і Севастополі. Водночас таке повідомлення України було явно недостатнім, адже РФ у свою чергу на початку липня 2014 р. повідомила ІМО про те, що вона спроможна

забезпечити безпеку судноплавства у кримських портах. Після істотного громадського тиску Мінінфраструктури України зробило наступний крок та схвалило наказ від 16 червня 2014 р. № 255 «Про закриття морських портів». Цей наказ було схвалено на підставі подання державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 1 квітня 2014 р. № 1330, погодженого з Укрморречінспекцією; саме ним, «до відновлення конституційного ладу України на тимчасово окупованій території АРК та міста Севастополя» було закрито морські порти Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія з дня набрання чинності цим наказом [21].

Цей акт приписував ДП «АМПУ» забезпечити:

- внесення відповідних відомостей до Реєстру морських портів України;
- ліквідацію адміністрацій морських портів Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія;
- здійснення заходів, визначених законодавством, щодо подальшої експлуатації об'єктів портової інфраструктури на території та акваторії тимчасово закритих морських портів, а також проведення інших пов'язаних з цим робіт.

Департаменту державної політики в галузі морського та річкового транспорту додатково приписувалося забезпечити публікацію повідомлення про закриття морських портів в офіційному друкованому виданні «Повідомлення мореплавцям України» та розміщення його на офіційному сайті Мінінфраструктури.

**Висновки.** Розглянувши проблематику статусу та режиму публічної власності у сфері морегосподарського комплексу в Криму, можна прийти до таких висновків. Окупація та анексія Криму, здійснена РФ у співробітництві із сепаратистськими силами у СМР, ВР АРК та Раді міністрів АРК, мала наслідком незаконне відчуження публічної власності держави Україна на користь т.зв. «РК» та «ФМЗС», як суб'єктів РФ. Водночас, через явну незаконність таких дій РФ уникає у власних нормативних актах, організаційних та управлінських рішеннях власної відповідальності за

таке незаконне відчуження; відчуження власності оформлюється актами влади «РК» та «ФМЗС» починаючи з 17 березня 2014 р.

Відповідні процеси, що дозволяють уникнути формального втручання федеральної влади РФ в управління кримською власністю та відповідними економічними процесами отримали формат «перехідних» та мають завершитися до кінця 2014 р.; більш складні питання, такі як ліцензування, реєстрація транспорту тощо окупаційною владою ще не вирішені.

Таке незаконне відчуження істотно спрощується через одержавлення економічної діяльності в Україні, що яскраво видно на прикладі підприємств та установ морегосподарського комплексу. При цьому місцеві управлінські структури вказаних об'єктів державної власності активно співробітничать з окупаційною владою; центральні органи влади України не проявляють належної активності у відстоюванні майнових інтересів держави. Вказане не дозволяє оптимістично прогнозувати подальший розвиток подій у цій сфері.

#### **Список використаних джерел**

1. Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. № 578-р // Офіційний вісник України. – 2014. – № 51. – Ст. 1347.
2. Інспекція з підготовки та дипломування моряків : офіційний сайт ; URL : <http://www.itcs.org.ua/ru/node/226>
3. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ ; URL : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_158435](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_158435)
4. «Конституция Республики Крым» от 11 апреля 2014 г. ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/content/uploads/files/Constituciya.pdf>
5. О бывшей государственной собственности Украины и определении порядка инвентаризации, управления и распоряжения собственностью города Севастополя : «закон города Севастополя», принят «Законодательным Собранием города Севастополя» 23 апреля 2014 г. № 3-3С ; URL : <http://docs.sevsovet.com.ua>
7. О вопросах собственности Республики Крым : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 25 июня 2014 г. № 2256-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/12317>

8. О вопросах управления имуществом ГП «Лоцман-Крым», ГП «Государственная судоходная компания «Керченская паромная переправа», ГП «Крымский морской транспорт», ГП «Крымские морские порты» : решение «Президиума Государственного совета Республики Крым» от 2 апреля 2014 г. № 1902-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11891>
9. О Государственном предприятии "Государственная судоходная компания «Керченская паромная переправа» : решение «Президиума Государственного совета Республики Крым» от 24 марта 2014 г. № 1802-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11807> ; О Государственном предприятии «Крымские морские порты» : решение «Президиума Государственного совета Республики Крым» от 24 марта 2014 г. № 1801-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11806> ; О Государственном предприятии «Лоцман-Крым» : решение «Президиума Государственного совета Республики Крым» от 24 марта 2014 г. № 1803-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11808>
10. О Государственном предприятии «Крымский морской транспорт» : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 26 марта 2014 г. № 1832-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11837> ; О Государственном предприятии «Крымские морские порты» : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 26 марта 2014 г. № 1865-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11870> ; О Государственном предприятии «Государственная судоходная компания «Керченская паромная переправа» : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 26 марта 2014 г. № 1866-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11871> ; О Государственном предприятии «Лоцман-Крым» : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 26 марта 2014 г. № 1867-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11872>
11. О лицензиях и других документах разрешительного характера для осуществления хозяйственной деятельности : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 25 июня 2014 г. № 2255-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/12316>
12. О морских портах в Республике Крым : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 26 марта 2014 г. № 1831-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11836>
13. О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ ; URL : [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_150202](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_150202)
14. О национализации предприятий и имущества морского транспорта сферы управления Министерства инфраструктуры Украины и Министерства аграрной политики и продовольствия Украины, расположенных на тер-

- ритории Республики Крым и г. Севастополя : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 17 марта 2014 г. № 1757-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11761>
15. О независимости Крыма : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 17 марта 2014 г. № 1745-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/act/11748>
  16. О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов – Республики Крым и города федерального значения Севастополя : Федеральный конституционный закон Российской Федерации от 21 марта 2014 г. № 6-ФКЗ ; URL : <http://www.rg.ru/2014/03/22/krym-dok.html>
  17. О ставках портовых сборов (сборов за услуги с судов) в морских портах Республики Крым : постановление «Государственного совета Республики Крым» от 28 мая 2014 г. № 2178-6/14 ; URL : <http://www.rada.crimea.ua/ua/act/12217>
  18. О статусе города-героя Севастополя : решение внеочередная сессии Севастопольского городского совета от 17 марта 2014 г. № 7156 ; URL : <http://docs.sevsovet.com.ua>
  19. Озаренко Е. В Севастополе создан единый Морской Порт / Елена Озаренко ; URL : <http://sevastopol.su/news.php?id=59406>
  20. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України : Закон України від 15 квітня 2014 р. № 1207-VII // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 26. – Ст. 892.
  21. Про закриття морських портів : наказ Міністерства інфраструктури України від 16 червня 2014 р. № 255 ; URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14>
  22. Про тимчасове закриття пунктів пропуску через державний кордон та пунктів контролю : розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2014 р. № 424-р // Офіційний вісник України. – 2014. – № 37. – Ст. 997.
  23. Реестр морских портов Российской Федерации ; URL : [http://www.morflot.ru/reestr\\_mp/](http://www.morflot.ru/reestr_mp/)
  24. Україна закрила для іноземних суден кримські порти / Преса України ; URL : <http://uapress.info/uk/news/show/25287>
  25. Україна офіційно закриває для міжнародного судноплавства морські порти Криму : повідомлення прес-служби Міністерства інфраструктури України від 7 липня 2014 р. [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art\\_id=247438297](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=247438297)
  26. Федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» ; URL : <http://www.rosmorport.ru/filials.html>



**Бабин Борис Владимирович,**

*доктор юридических наук, профессор*

*профессор кафедры морского права,*

*Одесская национальная морская академия, babinb@ukr.net*

## **ПРАВОВЫЕ ВОПРОСЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МОРЕХОЗЯЙСТВЕННОГО КОМПЛЕКСА УКРАИНЫ В КРЫМУ В УСЛОВИЯХ РОССИЙСКОЙ АГРЕССИИ И ОКУПАЦИИ**

В статье предложен правовой анализ ситуации в морехозяйственном комплексе Украины, в судоходстве, портовой деятельности и формах пользования морскими пространствами в условиях российской агрессии против Украины и оккупации украинских территорий. Автором определены основные национальные правовые источники, применимые в указанной плоскости; определены перспективы применения норм морского права и морского законодательства Украины в сложившихся условиях.

**Ключевые слова:** государственная собственность, морские порты, внутренние воды, торговое мореплавание, оккупация Крыма.

**Babin Borys Volodymyrovich,**

*DrHab, Professor,*

*Professor of Maritime Law Department,*

*Odessa National Maritime Academy, babinb@ukr.net*

## **LEGAL ISSUES OF FUNCTIONING THE MARITIME ECONOMIC COMPLEX OF UKRAINE IN CRIMEA UNDER RUSSIAN AGRESSION AND OCCUPATION**

This paper proposes a legal analysis of the situation in the maritime economic complex of Ukraine for shipping, port activities and for other forms of use the sea areas in conditions of the Russian aggression against Ukraine and Russian occupation of the Ukrainian territories. Author identifies the key national legal sources applicable in pointed plane; he defines the prospects of application the demands of the maritime law and maritime legislation of Ukraine in the coherent circumstances.

Author proves that the occupation and annexation of the Crimea were carried out by Russia in cooperation with the separatist forces in the Sevastopol City Council, in the Supreme Council and the Council of Ministers of Crimea. There was a consequence of the illegal alienation of public property of the Ukrainian state in favor of the so-called Ukraine «Republic of Crimea» and «Sevastopol City of Federal Statute» as the «subjects» of the Russian Federation. However, because of the obvious illegality of such actions Russia avoids its own federal regulations, organizational and manage-

ment decisions of its federal responsibility for such unlawful alienation; alienation of property was made by the acts of «governing institutions» of the «Republic of Crimea» and «Sevastopol City of Federal Statute» starting from March 17, 2014.

Appropriate processes avoid the formal intervention of the federal government of Russia in the Crimean property management and related economic processes; they got a format of «transition period» and should be completed by the end of 2014; more complex issues such as licensing, vehicle registration, etc. have not yet resolved by the Russian occupational and local separatist authorities.

Those processes of the illegal alienation were simplified greatly through the state character of economic activity in Ukrainian enterprises and institutions of the marine economy. In this case, the local Ukrainian administrative structures of the state property objects in Crimea actively cooperate with the Russian occupational authorities. Central government bodies of Ukraine did not show adequate activity in the pursuit of state property interests in Crimea.

**Keywords:** inland waters, merchant shipping, state property, sea ports, occupation of the Crimea.

УДК 341.1

**П. М. Білий\***

## **СПЕЦИФІКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИВАТИЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ**

У статті розкрито деякі особливості приватизації портів та їх правове регулювання, щодо реформування портової інфраструктури та залучення інвестицій у модернізацію портового господарства. Визначено перспективи реалізації основних положень закону України «Про морські порти».

**Ключові слова:** морський порт, приватизація, модернізація, інвестиції, портовий потенціал.

**Постановка проблеми.** З розвитком морського транспортного комплексу України все більш актуальними стають питання форми власності морських портів та застосування морського права; приватизація портів та законодавче регулювання; стан морських портів на сьогоднішній день. Метою даної статті є розкриття проблемних питань та особливостей регулювання статусу та форм власності морських портів, визначення специфіки приватизації портів та правове регулювання з боку держави.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання приватизації, інвестування та модернізації морегосподарського комплексу розкриваються у працях Бабіна Б.В., Вінникова В.В., Гребенника Н.Г, Чекаловець В.І., Шемякіна О.М. та ін.

**Вклад основного матеріалу.** На даний момент все частіше постає питання, пов'язане з визнанням статусу форми власності морських портів України. Українське законодавство має певну специфіку у нормативному закріпленні поняття морського порту. Так, відповідно до статті 73 КТМ України «Морським портом є державне транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також для перевезення вантажів і пасажирів на належних порту суднах» [2].

---

\* **Білий Петро Миколайович** – кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри адміністративного та кримінального права Одеської національної юридичної академії

Також правовий статус морського порту закріплюється Господарським кодексом України, як суб'єкта господарювання – підприємства [1]. Іноземне законодавство, на відміну від українського, визначає «морський порт – як зону території та акваторії, на якій розміщуються споруди, обладнання для забезпечення в основному прийняття суден, їх навантаження і вивантаження, зберігання, прийняття та доставки вантажів транспортом, посадки і висадки пасажирів».

Кодекс торговельного мореплавства РФ визначає морський порт – як комплекс споруд, розташованих на спеціально відведених території та акваторії, призначених для обслуговування суден, що використовуються з метою торговельного мореплавства, обслуговування пасажирів, здійснення операцій з вантажами та інших послуг, зазвичай надаються в морському торговому порту. [12]. Тобто, стає очевидним, що іноземні законодавства визначають порт, перш за все, як ділянку території, на якій розташовані портові споруди, призначені для обслуговування суден, вантажів і пасажирів, в той час як українське вказує, що порт – підприємство, державної форми власності.

Отже, виходячи з визначень, постає питання про статус та форму правління українських портів, а також вплив держави на їх діяльність. Умовно, порти можна поділити на:

- порти з централізованим державним управлінням;
- порти з децентралізованим державним управлінням;
- порти, що управляються приватними власниками.

Порти з централізованим державним управлінням повністю залежать від держави, яка визначає їх юридичний статус і ступінь залежності від самої держави. Керівництво представляє інтереси не тільки держави, але й інтереси працівників портів. До таких портів можна віднести іспанські, грецькі, французькі, порти державного значення та ін.

Порти з децентралізованим управлінням не підпорядковані центральним органом державної виконавчої влади є досить поширеним видом портів, що характерно для країн Північної Європи та США. Такі порти за рахунок залучення приватного капіталу

дійсно корисні, перш за все для регіону знаходження і для країни в цілому. Але при цьому не можна забувати, що залучення приватного капіталу здійснюється самою державою на умовах оренди, спільної діяльності, що посилює ефективність цієї діяльності портів, та ще за умови неодмінної передачі державі через визначені терміни знову свого майна.

Порти, які управляються приватними власниками у своїй комерційно-експлуатаційної діяльності не підпорядковуються центральним органам виконавчої влади в області транспорту, але знаходяться в юрисдикції та підпорядковуються законом державного порту. Такі порти з'являються шляхом приватизації комунальних портів за рахунок приватного капіталу, але не шляхом продажу державних портів [9].

В кінці 2004 року в Конституційному суді Україні слухалась так звана «Справа про морські порти як державні підприємства». На розгляд КС 49 народних депутатів України винесли уявлення про нібито неконституційність положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України, що визначає морський порт державним підприємством. Депутати аргументували своє уявлення тим, що статус держпідприємства порушує свободу підприємницької діяльності та свободу вибору споживачів, призводить до ущемлення інтересів суб'єктів господарювання недержавної форми власності, служить причиною неправомірного обмеження конкуренції у сфері торговельного мореплавства. Підтвердженням цього є частини 1 і 3 статті 42 Конституції, згідно з якими кожен має право на підприємницьку діяльність, не заборонену законом, а держава забезпечує захист конкуренції у підприємницькій діяльності. Вивчивши суть питання, Конституційний суд вирішив, що статус морського порту як державного підприємства не суперечить основному закону держави. І зазначив, що дане рішення є «обов'язковим до виконання на території України, остаточним і оскарженню не підлягає» [10].

В Україні статус морського узбережжя юридично не зафіксовано, ділянки землі на узбережжі вільно продаються. Крім того, вивчаючи світовий досвід, стає очевидним, що в переважній

частини країн світу територія і акваторія порту, причальні споруди – знаходяться в руках не центральних, а місцевих органів влади. Сама муніципальна влада не веде господарську діяльність, вони здають ділянки порту в оренду різним підприємствам. Отже, при передачі порту в муніципальну власність у держави зберігається контроль над землею, акваторією, а стратегічне значення нікуди не зникає.

Найбільші порти, такі як Гамбург, Бремен, Окленд, Гент, Сінгапур, Антверпен і багато інших знаходяться в приватній власності. За оцінкою практично всіх міжнародних компетентних організацій, рішення таких проблем слід пов'язувати з приватизацією портів. Саме вона, на їхню думку, здатна забезпечити надходження інвестицій в обсязі, необхідному для розвитку портів, вирішити проблеми корупції та непрофесіоналізму керівництва та забезпечити високий рівень якості послуг, які надаються портами [9].

При цьому, у світі продовжують існувати два варіанти концепції портової діяльності. За найбільш поширеною, порти англійського варіанту прирівняні до інших господарюючим суб'єктам і на загальних умовах здійснюють свою діяльність. Згідно французькому варіанту, порти – елемент інфраструктури виробництва, і їх розвиток має здійснюватися за рахунок перерозподілу частини прибутку, яка утворюється в інших сферах економіки завдяки ефективній діяльності портів.

Як показує практика, у 2002 був створений перший в Україні приватний порт. Порт Ніка-Тера в м. Миколаєві повністю побудований за рахунок інвесторів. А відмітною особливістю є те, що він має власну лоцманську службу, необхідні акваторії для маневрування суден і спеціальну інспекцію з безпеки мореплавства та пожежної безпеки. Слідом за цим портом у Миколаєві був створений приватний порт Очаків. І тут виникає питання: а чи правомірно створення даних портів? Якщо так, то чим вони відрізняються від державних? Необхідно чітко визначити статус приватних портів, оскільки вони існують і розвиваються в країні.

На сьогоднішній момент, Україна знаходиться на стадії реформування системи управління морського господарського

комплексу. Одним із найбільш важливих подій стало прийняття Верховною Радою Закону «Про морські порти України» від 17.05.2012 р.

При цьому морський порт визначається як транспортно-виробничий комплекс, розташований на відведеній в установленому порядку державній адміністрації порту території та акваторії зі встановленими межами, призначений і обладнаний для обслуговування суден і пасажирів, в якому здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи, надаються транспортно-експедиторські, спеціалізовані та інші послуги, а також забезпечуються безпечно плавання та стоянка суден [6].

Таке нове поняття значно відрізняється від поняття морського порту, що міститься у діючому Кодексі торговельного мореплавства України. Поняття, що пропонується, є не просто більш ємним за змістом, воно змінює саму суть такої установи як «морський порт». Також, слід звернути увагу, що згідно Закону України «Про морські порти України» морський порт більше не визнається виключно державним підприємством, а визнається транспортно-виробничим комплексом, що керується та знаходиться в управлінні державної адміністрації порту [5].

Така детальність у правовому регулюванні є безумовно позитивною рисою Закону «Про морські порти», адже упереджає прогалини законодавства і зумовлює більш точне дотримання законодавства України. Територією морського терміналу є землі, надані у власність або в користування, в тому числі на умовах оренди, в установленому законодавством порядку. Земельні ділянки, відведені державній адміністрації порту, не підлягають приватизації та відчуженню. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти спеціалізованого майнового комплексу не підлягають приватизації, відчуженню, передачі в оренду, управління або заставу.

Наприклад, «Стаття 11. Правовий режим майна в морському порту

- Майно, що використовується при здійсненні діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності.
- Причали можуть бути об'єктами оренди чи концесії на строк до 49 років.
- Держава гарантує право приватної власності на причали, збудовані за рахунок приватних інвестицій до набрання чинності цим Законом.
- Новостворені причали, збудовані за рахунок приватних коштів є об'єктами приватної власності. Будівництво причалів державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі в порядку.

Стаття 12. Особливості приватизації об'єктів портової інфраструктури

Об'єктами приватизації є:

- єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, утворених у процесі корпоративізації на базі цехів, виробництв, дільниць, інших підрозділів державних підприємств – морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначені для їх діяльності;
- єдині майнові комплекси державних підприємств та 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних засадах» [7].

Вищезазначене дає підстави вважати, що правове регулювання діяльності морських портів України згідно Закону України «Про морські порти» зазнає значних змін, у зв'язку з чим вивчення новел законодавства у цій сфері є вкрай необхідним та актуальним.

Отже, для успішного функціонування портів, підвищення їх конкурентоспроможності необхідне законодавче стимулювання прискореного розвитку ринкових відносин, активізація всіх форм комерційної діяльності в сфері портових послуг на території портів. Українських портів це стосується особливо: через складне економічне становище країни. Удосконалення правового статусу і реформи в організації управління портами України допомо-



жуть пом'якшити негативні наслідки цих явищ або, принаймні, законодавчо передбачити долю портів.

Для вдосконалення правового статусу, організації управління портами України, активізації виробничої, господарської, комерційної та інших сфер діяльності у галузі обслуговування вантажів, суден, пасажирів та інших клієнтів рекомендується виконати наступні заходи:

- дати офіційну економічну і юридичну оцінку досвіду створення підприємств спільної діяльності та розробити рекомендації з використання цієї форми діяльності в морських портах України, враховуючи, що це практично єдиний шлях розвитку ринкових відносин в портах, дозволений існуючим законодавством;
- з метою подальшого розвитку ринкових реформ в портах пропонується розробити ряд нормативних і законодавчих документів, що визначають правове поле функціонування морських портів в ринкових умовах.

Необхідність підготовки інших законодавчо-правових актів:

- в якому мають бути розглянуті питання про склад портових об'єктів, що підлягають акціонуванню і приватизації; способах приватизації та акціонування; умови участі іноземних інвесторів у приватизації і акціонування їх спільної діяльності;
- відображення статусу, завдання та функції Державних адміністрацій портів; майно та організація їх діяльності та інші питання;
- необхідність регулювання видів портових послуг і контролю за їх виконання організаціями різної форми власності.

Реалізація положень законодавчих актів і, в першу чергу, створення структури Державних адміністрацій портів. При цьому треба закріпити в установленому порядку за Державними адміністраціями портів портове майно, яке не підлягає приватизації; покласти на Державні адміністрації портів функції із забезпечення безпеки мореплавання і порядку в портах, включаючи нагляд за дотриманням законів, правил і міжнародних договорів по торговому мореплаванню, здійсненню нагляду за технічною

експлуатацією закріплених за ними портових споруд і об'єктів, забезпечення їх ремонту, розвитку та нового будівництва; надати Державним адміністраціям право справляння та використання портових зборів [8].

Одночасно, слід визначитися з переліком і дати дозвіл на акціонування або передачу в комунальну власність економічно неефективних і неконкурентоспроможних портів або окремих комплексів. Для ряду портів дозволити акціонувати елементи перевантажувальних комплексів і визначити, яке майно і яких портів залишається у державній власності і не підлягає приватизації. Це повинна бути основна виробнича інфраструктура портів.

**Висновки.** Питання вдосконалення правового статусу та управління морськими портами через свою актуальність заслуговує особливої уваги. Існують різні думки щодо вирішення питання про приватизацію портів, так як сама по собі приватизація пов'язана зі значними ризиками. Вона може привести до появи монопольних структур, які будуть стримувати конкуренцію на ринку. Тому, згідно однієї з позицій, перш ніж починати роздержавлення і приватизацію портів, необхідно визначитися з механізмами забезпечення конкуренції на ринку портових послуг, гарантування власникам обов'язкового прийняття до перевезення їх вантажів на задекларованих портами умовах. Тому приватизація може бути як одним з механізмів розвитку портів, так і навпаки. Отже, питання про визнання статусу та форми власності порту є відкритим, і відповідно, його рішення має прийматися з урахуванням усіх поглядів на дану проблему.

#### **Список використаних джерел**

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
2. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47-52. – Ст. 349.
3. Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації : Закон України від 5 липня 2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3563-vi>

4. Про приватизацію державного житлового фонду : Закон України від 19 червня 1992 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2482-12>
5. Зауваження до Проекту Закону України «Про морські порти України» Головного юридичного управління Апарату Верховної Ради України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?pf3511=30772](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=30772).
6. Про морські порти України : Закон України від 17 травня 2012 р. // Офіційний вісник України. – 2012. – № 45. – Ст. 1729.
7. Порівняльна таблиця до проекту Закону України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?pf3511=30772](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=30772).
8. Пояснювальна записка до проекту Постанови Верховної Ради України «Про відхилення у другому читанні проекту Закону України «Про морські порти України» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb\\_n/webproc4\\_1?pf3511=37439](http://gska2.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=37439).
9. Дмитрієв А. І. Міжнародне публічне право: практикум / А. І. Дмитрієв, А. С. Мацко, В. І. Муравйов. – К. : Юрінком Інтер, 2001. – 352 с.
10. Лукашевич В. М. Економіка та організація праці на морському транспорті / В. М. Лукашевич. – О. : Вид-во ОНМУ, 2006. – 326 с.
11. Щипцов О. А. Україна – морська держава / О. А. Щипцов. – К. : Наукова думка, 1998. – 199 с.
12. Словник законодавчих термінів / відп. ред. Н. Стрілець. – К. : Основа, 2000. – 604 с.

### **Бельй Петр Николаевич**

*кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры административного и уголовного права,*

*Одесская национальная морская академия, [info@onma.edu.ua](mailto:info@onma.edu.ua)*

### **СПЕЦИФИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРИВАТИЗАЦИИ МОРСКИХ ПОРТОВ**

Согласно основных положений закона Украины «О морских портах» раскрыты некоторые особенности приватизации портов, и их правовое регулирование по реформированию портовой инфраструктуры и привлечение инвестиций в модернизацию портового хозяйства.

**Ключевые слова:** морской порт, приватизация, модернизация, инвестиции, портовой потенциал.

**Bilyy Petro Mykolayovych**

*PhD, Docent of Administrative and Criminal Law Department,  
Odessa National Maritime Academy, info@onma.edu.ua*

## **SPECIFIC FEATURES OF LEGAL REGULATION THE MARITIME PORT'S PRIVATIZATION**

On the basis of theoretical and practical provisions of the law of Ukraine "On sea ports" article detects the features of the reform of the port economy to attract investment in the modernization of the port infrastructure.

According to the guidelines of the Ukrainian maritime legislation author revealed some peculiarities of the privatization of ports and their legal regulation on reform of port infrastructure and attraction of investments in the modernization of port facilities.

The implementation of the legislation and, in particular, the creation of public administrations of the ports should be fixed in accordance with the established procedure of public administrations of the ports the port property not subject to privatization. There must put on public port authorities function to ensure safety of navigation and ports, including the supervision of the observance of laws, regulations and international treaties for commercial shipping, overseeing the maintenance of the territorial reserves of port structures and facilities, to ensure their development, repair and new construction; give Public authorities the right to production and use of port facilities.

At the same time, it is necessary to determine the list and to allow the privatization of communal property or economically inefficient and non-competitive ports or separate complexes. For a number of ports allow to transform elements of transshipment complexes and determine what property and which ports remains in State ownership and not subject to privatization. This should be the basic industrial infrastructure of ports.

The issue of improving the legal status and the management of seaports through relevant deserves special attention. There are different thoughts on the solution to the question of the privatization of ports, because privatization in itself is associated with significant risks. It can lead to the emergence of monopolistic structures, which would stifle competition in the market. According to one of the positions, before privatization and the privatization of ports, it is necessary to determine the mechanisms of competition on the market of port services, guaranteeing owners binding acceptance for carriage of their cargo on the declared port. So privatization could be one of the mechanisms of development of ports and vice versa.

Therefore, the issue of recognition of the status and ownership of the port is open, and accordingly, the decision must be made, taking into account all the views on this issue.

**Key words:** sea port, privatization, modernization, investments, port capacity.

УДК 349.2

**Л. В. Валусєва\***

## **ПРАВОВІ ПРИНЦИПИ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ**

У статті аналізується система принципів діяльності морських торговельних портів, автором досліджено умови та перспективи втілення в життя принципів, закладених у Законі України «Про морські порти України». Визначено, що для успішного втілення в життя задекларованих принципів ще не існують усі передумови: основні недоліки пов'язані з системою управління морським портом.

**Ключові слова:** морські порти, принципи, безпека мореплавства, система управління, адміністрація, функції.

**Постановка проблеми.** Враховуючи значення морських портів для економіки України, одним із важливих завдань законодавця є вироблення і закріплення системи саме тих принципів діяльності морських портів, які будуть спрямовані на зростання її ефективності та безпеки функціонування морських портів як об'єктів, що мають стратегічне значення для держави та забезпечують виконання міжнародних угод щодо підтримання безпеки мореплавства.

Цьому питанню наразі й приділена увага в провідному нормативному акті щодо морських портів, але не до кінця продуманими залишаються питання щодо передумов та механізму втілення закладених у Законі принципів.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Тому метою даної статті є дослідження передумов, перспектив і можливостей втілення означених принципів. Завданням статті є висвітлення суті нової концепції розвитку морської портової галузі, закладеної національним законодавством та її узгодження з рекомендаціями Європейського Союзу.

---

\* **Валусєва Людмила Василівна** – доцент кафедри адміністративного та кримінального права Одеської національної морської академії, кандидат юридичних наук, lyud.bykova@gmail.com

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вказане питання частково досліджували К. Белоус, С. Горчаков, Л. Давиденко, О. Зима, О. Клепікова, В. Лебедев, О. Лосевська, М. Мельников, О. Наумов, А. Ніцевич, В. Развадовський, Ю. Сергеев, В. Стецюк та ін. Проте більшість питань залишаються ще дискусійними.

**Виклад основного матеріалу.** У Програмі Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі...» [1, с.6-7] запропоновано нову концепцію розвитку національної морської портової галузі, яка містить такі ключові принципи:

1) приведення нормативних документів і системи управління у відповідність до вказівок Європейського Союзу, однак з одночасним урахуванням найкращих інтересів України;

2) модернізація портів, із високим пріоритетом завершення реструктуризації адміністрацій портів шляхом розмежування, де це необхідно, права власності на порти і функцій з його управління, що дозволить перейти до практики «портів-власників»;

3) вдосконалення транзитної функції портів України як міжнародних воріт і забезпечення відповідності всіх морських портів чинним міжнародним стандартам управління та експлуатації;

4) співробітництво між портами на регіональному рівні (класифікація портів), тому держава повинна сприяти підвищенню конкуренції і розширенню комерційної діяльності, не заважаючи конкуренції і/або не створюючи окремих переваг для одних і труднощі для інших; визнаючи, що деякі порти мають більш стратегічне значення, ніж інші, держава також повинна намагатися сприяти довгостроковому розвитку менш привабливих портів;

5) прийняття рішення про капіталовкладення в порти відповідно до найкращих інтересів країни загалом, а не виходячи з потреб окремих портів; необхідна сувора оцінка капіталовкладень відповідно до кон'юнктури ринку і цілей урядової політики;

6) активізація зусиль у сфері розбудови узбережжя і вдосконалення структурної та регуляторної бази, сприяючи кращому і сучаснішому розпоряджанню береговою лінією та збалансову-

ючи потреби економіки й прагнення місцевих громад, а також екологічну цінність фауни й флори.

Цьому самому питанню приділена увага й у провідному нормативному акті щодо морських портів (ст. 4 Закону України «Про морські порти України»).

Згідно із ст. 4 Закону України «Про морські порти України», функціонування та розвиток морських портів повинні здійснюватися за такими принципами:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства; забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

6) цільового використання портових зборів; збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

7) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування [2].

Порівнявши європейські принципи з тими, що закладені в Законі України «Про морські порти України», можна зробити висновок, що Україна взяла до уваги далеко не всі рекомендації Європейського Союзу, але навіть для втілення в життя задекларованих принципів необхідна наявність відповідних передумов та чітко визначений механізм їх реалізації.

Проаналізуємо наявні умови та перспективи втілення в життя принципів, зазначених у Законі України «Про морські порти України».

*Принцип розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності.*

На жаль, прийняття основного закону про морські порти, який повинен був урегулювати управлінську діяльність, істотно не змінив існуючої ситуації, оскільки Адміністрація морських портів України, згідно з п. 1 ст. 1 Закону, є державним підприємством, а це означає, що поряд із повноваженнями щодо функціонування, забезпечення порядку в морському порту та безпеки мореплавства вона одночасно має право здійснювати господарську діяльність (укладати господарські договори тощо), яку повинні здійснювати суб'єкти господарювання, та поряд із цим закон наділяє її правом здійснювати функції, притаманні державному органу.

Як приклад, розглянемо деякі з них, передбачені ч. 1 ст. 15 Закону України «Про морські порти України» [2]:

Адміністрація морських портів України утворюється з метою:

1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання;

2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки; 3) організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності;

4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;

5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;



- 7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;
- 9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;
- 11) надання допомоги потерпілим;
- 12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 16) контролю і підтримання оголошених глибин та ін.

Крім того, наприклад, стаття 8 Закону опосередковано передбачає фактичне підпорядкування суб'єктів господарювання, які здійснюють стивідорну діяльність поза межами морських портів, вказаному державному підприємству шляхом поширення дії обов'язкових постанов по порту, які видаються керівником Адміністрації морських портів України, на морські термінали, розташовані поза межами портів (стаття 17).

Запровадження обов'язковими постановами по порту меж зон нагляду (п.1 ч.2 ст. 17) наділяє суб'єкта господарювання державної форми власності невластивими йому функціями державного нагляду (контролю).

Подібний збіг адміністративних та господарських функцій, на нашу думку, негативно впливає на забезпечення безпеки мореплавства та порядку в портах.

Цієї самої думки дотримується й експерт вітчизняного Центру політичного та економічного аналізу І. Кава. Вона зазначає, що в морських портах слід розділяти два напрями. Перший – адміністрування порту, яке повинно залишатися в державній власності. Другий напрям – комерційний, куди слід залучати інвесторів та здійснювати роздержавлення. Подібний поділ відповідає європейському досвіду [3].

Отже, як свідчать реалії, для втілення закладеного в Законі принципу «розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності» ще не створено відповідних умов.

Проаналізуємо підстави для втілення *принципу забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морських портах.*

На думку капітана 1 рангу, начальника групи захисту судноплавства та підтримки оперативного режиму Головного штабу ВМС ЗС України Сергія Інфімовського, в Україні все ж відсутня державна служба, яка б управляла навігаційним забезпеченням, розробляла напрями розвитку та здійснювала державну політику в питаннях навігаційного забезпечення, планувала фінансові витрати, взаємодіяла з відповідними урядовими та неурядовими міжнародними морськими організаціями з питань навігаційного забезпечення та відповідала міжнародним стандартам ІМО, що прийняті серед морських країн світу, і в першу чергу серед країн-членів Європейського Союзу.

Питаннями навігаційного забезпечення традиційно займаються маякові служби, які в більшості випадків не входять до складу гідрографічних служб та мають свою авторитетну міжнародну організацію – Міжнародну Асоціацію маякових служб (МАМС), до якої Україна досі не приєдналася та яка об'єднує понад 210 країн зі штаб-квартирою в передмісті Парижа [4].

Крім того, щодо питання мінімізації виникнення аварій із причин, які належать до «людського фактора», – в Україні до цього часу відсутній Статут служби на суднах та Дисциплінарний статут на морському транспорті. Як справедливо зазначає Л. М. Давиденко, фактично продовжують діяти документи, які були прийняті у СРСР, коли роботодавцем була виключно держава, а не приватні особи, як це здебільшого має місце сьогодні [5, с.96].

Порядок приймання на роботу членів екіпажу в Україні, їхні права та обов'язки регулюються загальними нормами трудового законодавства (КЗпПУ). Проте специфіка діяльності морського транспорту передбачає особливі правила, які регулюються нормами Кодексу торговельного мореплавства України, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами) та міжнародними угодами. Зокрема, до роботи на судні допускаються лише особи, що мають відповідні дипломи і кваліфікаційні свідоцтва, які відповідають вимогам до

стану їхнього здоров'я. Деякі командні посади на судні можуть обіймати тільки громадяни України.

На сьогодні існуючі спеціалізовані компанії, які здійснюють підбір, навчання та працевлаштування моряків, у тому числі й для роботи на іноземних суднах, у своїй діяльності керуються Конвенцією № 179 про найм і працевлаштування моряків. Проте Україна не є учасницею цієї Конвенції.

Таким чином, проаналізувавши питання забезпечення безпеки мореплавства, можемо зробити висновки про недоліки механізму його забезпечення, які полягають загалом у слабкій організаційній виучці, недостатньому матеріальному ресурсі, відсутності повноцінних гарантій захисту трудових прав моряків і, як наслідок, – неготовності України до ратифікації усіх необхідних нормативних документів, що регулюють безпеку мореплавства на міжнародному рівні.

У питанні забезпечення господарської діяльності порту в сучасних умовах найприйнятнішою для України буде та форма державного управління, яка характеризується широким поєднанням приватних та державних методів управління, де порт виступає як регулююча державна структура та власник землі, а портові роботи повністю будуть виконувати приватні портові оператори (вся виробнича інфраструктура повинна надаватися їм в оренду).

За оцінками експертів, державно-приватне партнерство є найбільш перспективною моделлю розвитку портової галузі в Україні. Більшість світових морських держав уже давно працюють з інвесторами саме таким чином: Росія, Грузія, Латвія, Бельгія, Голландія, Бразилія, Сполучені Штати, Південна Корея та ін. [6].

З прийняттям Закону України «Про морські порти України» відбулося багато позитивних змін щодо господарювання, зокрема, як коментують фахівці, приватні інвестори не тільки фактично, а і юридично одержали можливість оренди об'єктів портової інфраструктури. У такий спосіб держава відходить від господарської діяльності в порту, створюючи умови для залучення інвестицій, оскільки, по суті, єдиною статтею державного доходу в ньому за-

лишаться портові збори, розмір яких прямо буде залежати від обсягів вантажопотоку [7].

Отже, законодавче забезпечення здійснення господарської діяльності, що провадиться в морських портах, з прийняттям закону про морські порти наразі тільки почалося.

*Принцип цільового використання портових зборів.* Згідно із ст. 16 Закону України «Про морські порти України», фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел [2]. Але в цілому правову природу портових зборів закон обходить стороною.

Нещодавно прийнятий Закон України «Про адміністративні послуги» визначає тільки правову природу адміністративного збору. Встановлено, що це плата за адміністративну послугу, а також, що адміністративний збір перераховується до державного або відповідного (місцевого) бюджету (ст. 11) [8].

Правова природа портових зборів полягає в тому, що вони є платою за використання портових споруд або платою за підтримання навігаційної обстановки чи надання судну певних послуг. Адміністративний збір – це збір, що справляється під час кожного заходження судна у порт.

Отже, як засвідчують українські реалії, основним джерелом доходів порту (адміністрації) є портові збори. Разом з тим суми коштів, які отримуються внаслідок виконання адміністраціями своїх функцій, залежать від обсягу вантажообігу порту, кількості заходів суден у порт тощо і на сьогодні є недостатніми навіть для підтримки діяльності вже існуючих об'єктів, не кажучи про будівництво нових, а існуюча система управління державними портами перешкоджає формуванню гнучкої тарифної політики. У результаті компанії-вантажовласники дедалі активніше намагаються співробітничати з приватними перевантажувальними комплексами.

Таким чином, уже сьогодні 40 відсотків вантажопотоку вітчизняних портів переробляються на причалах приватних компаній, котрі можуть запропонувати клієнтам більш вигідні умови [9].

У ч. 2 ст. 16 Закону «Про морські порти України» сказано, що фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України [2]. Слово «може» свідчить про те, що все ж таки законодавець робить спробу унормувати подібну існуючу тенденцію законодавчим шляхом, передбачаючи використання коштів Державного бюджету України на реконструкцію інфраструктури порту більше як виняток, ніж як правило. Фактично на практиці це може виявлятися у відсутності унормованого на загальнодержавному рівні механізму агрегування фінансових засобів морської галузі для забезпечення належної експлуатації об'єктів державної власності в морських портах. Наслідок таких процесів – технологічна відсталість морських портів.

Отже, для збільшення вантажопотоку й інвестування в портову інфраструктуру Україна повинна не тільки реформувати законодавство, а й почати здійснювати реальні кроки на практиці, як наприклад використовувати заохочувальні методи, такі як знижки, встановлені до портових зборів (крім адміністративного) [10], та ін.

*Принцип об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту.*

Стаття 18 Закону України «Про морські порти» передбачає утворення в морському порту Ради морського порту – постійно діючого дорадчо-консультаційного органу, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту. Рада порту має розглядати зміни та доповнення до плану розвитку порту, зводів звичаїв морського порту та постанов по порту і приймати відповідні рішення щодо доцільності їх внесення. До складу Ради входять начальник морського порту, який очолює і забезпечує організацію її роботи, капітан морського порту, представники власників (користувачів)

морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають послуги в морському порту.

Створення цього органу безумовно є прогресивним кроком на шляху об'єднання інтересів усіх представників, здійснюючих діяльність на території порту з метою покращення його роботи, але недоліком означеної норми Закону є ігнорування представників Союзу морських профспілок і місцевих органів самоврядування, адже порти – це в основному містоутворюючі підприємства, які надають більшість робочих місць, а представники морських профспілок захищають права робітників, пов'язані з галузевою угодою, колективним договором, його виконанням і т.д.

Різні країни по-різному ставляться до питання управління державними портами. Наприклад, інвестиції до портового господарства Латвії здійснює Фонд розвитку портів, який є частиною державного бюджету. Фінансами цього Фонду керує Рада портів Латвії, що працює під загальним керівництвом Прем'єр-міністра країни. Розпорядником коштів виступає Міністерство сполучення. При цьому інвестиції держава направляє лише в разі одночасного залучення муніципальних та приватних коштів [11].

Таким чином, для втілення принципу об'єднання інтересів та діяльності держави в особі Адміністрації морських портів України, Служби капітана морського порту, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту та суб'єктів господарювання, які провадять свою діяльність у морському порту, треба спочатку створити рівноправні умови для реалізації своєї компетенції, не надаючи переваги повноважень комусь одному з них.

*Принцип забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту.*

Як відзначає українська дослідниця Є. Білоус, незважаючи на перехід надання портових послуг на ринкові умови, створення конкурентного середовища, необхідного для регулювання економіки морської галузі ринковими механізмами, перетворень не відбулося. За кордоном таке середовище створюється шляхом

реструктуризації (роздержавлення, приватизації) портової діяльності на базі передачі завантажувально-розвантажувальних засобів та механізмів, а також частини портової інфраструктури в довготривалі користування операторам різної форми власності. Зазвичай не передаються в приватну власність майнові комплекси, які мають загальнодержавне значення [12, с. 43].

Закон «Про морські порти» не включає державні підприємства – морські порти в перелік об'єктів державної власності, не підлягаючих приватизації, але передбачає відповідальність покупця (приватного власника порту) за невиконання інвестиційних зобов'язань, а це, у свою чергу, буде підставою для розірвання договорів купівлі-продажу підприємства та оренди причалів або земельних ділянок, які мають укладатися одночасно з договором купівлі-продажу (ч. 4 ст. 25) [2].

Реалізація принципу забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту, повинна ґрунтуватися на стратегічних цілях розвитку портів із метою інтеграції економіки України до світової економічної системи. Для досягнення цієї мети, як пише О. Б. Наумов, необхідно досягти короткострокових цілей розвитку портів: забезпечити оптимальне поєднання галузевого і територіального регулювання розвитку морських портів; сприяти утворенню дієвого механізму розподілу вантажопотоків між портами відповідно до їх потужностей, спеціалізації та потреб у найбільш ефективній пропорції; посилити державний контроль за процесами діяльності портів; посилити дієвість централізованого регулювання розвитку і разом з цим забезпечити самостійність портів; удосконалити відносини портів із місцевими органами влади, інвесторами, з вантажо– та судновласниками, забезпечити сталість господарських зв'язків.

Державне регулювання повинно забезпечити оптимізацію інтересів портів та інших транспортних підприємств, місцевих та загальнодержавних інтересів. Механізм регулювання розвитку портів має будуватися на принципі оптимального співвідношення самостійності портів та централізованого впливу держави [13].

*Принцип рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискримінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.*

На сьогодні ще досить проблемним питанням є проведення єдиної державної політики у сфері орендних відносин у морських портах України.

Як ми бачимо із Закону, частина об'єктів державної власності підпадає під оренду комерційних організацій для проведення підприємницької діяльності. Насамперед, сюди належать об'єкти причальних споруд, рухомі та нерухомі засоби допоміжного флоту тощо.

Незважаючи на той факт, що нормативні документи відносно оренди такого майна приймає централізовано Міністерство інфраструктури України, значний вплив на місцях відіграють організації (державні підприємства), за якими таке майно закріплено, адже саме на них покладається завдання із забезпечення належного технічного стану державного майна в морських портах.

Аналіз ситуацій, з якими стикаються морські порти в Україні, свідчить, що однією з найбільш проблемних серед них є ситуація з обмеженістю можливостей для отримання інвестицій та використання їх для подальшого розвитку портів.

Досвід зарубіжних країн передбачає низку форм державного управління морським портом у разі залучення до його діяльності приватних інвесторів, що залежить від розміру порту, початкових умов та типу послуг, які в ньому надаються.

Отже, принцип рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, вимагає досягнення домовленості та вдалого поєднання інтересів усіх учасників господарювання за схемою (механізмом), яка вже напрацьована у світі і яку треба правильно визначити для України та адаптувати під чинне законодавство.

*Принцип збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту.*



Щодо реалізації цього принципу треба сказати, що майже у всіх проектах Закону про порти питанню збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури приділялася особлива увага.

Як пише український дослідник Ю. В. Сергєєв, проект Закону «Про морські порти» передбачає, що акваторії портів та земля під акваторіями повинні належати лише державі [14, с.90]. У законопроекті зазначається, що територія порту відводиться державній адміністрації порту відповідно до законодавства. Територією морського терміналу є землі, надані у власність або в користування, у тому числі на умовах оренди, в установленому законодавством порядку суб'єктові господарювання, на яких розміщено морський термінал.

Земельні ділянки, відведені державній адміністрації порту, не підлягають приватизації та відчуженню. Земельні ділянки, на яких розташовані об'єкти спеціалізованого майнового комплексу, не підлягають приватизації, відчуженню, передачі в оренду, управління або заставу.

Пропонується визначення й акваторії порту: це відведена в постійне користування державній адміністрації порту в установленому порядку частина водного об'єкта (об'єктів), включаючи землі водного фонду, що розташовуються під ним (ними), обмежена природними, штучними або умовними кордонами і призначена та обладнана у своїй судноплавній частині для забезпечення безпечного підходу, маневрування, стоянки та відходу суден. При цьому зазначається, що акваторія порту належить до водних об'єктів загальнодержавного значення, є державною власністю, не підлягає передачі в комунальну власність, оренду, управління, заставу та приватизації. Державна адміністрація порту забезпечує регулярне технічне обслуговування акваторії порту, що включає її періодичне підчищення від замулювання, промірювання глибин, водолазне обстеження та очищення від забруднення і засмічення (дані визначення не ввійшли до прийнятого Закону про порти).

«Така обов'язковість виключної державної власності на акваторії портів та землі під акваторіями спрямована на захист

державних інтересів, що безумовно є позитивним», – пише Ю. Сергєєв.

Разом з тим саме даний законопроект був прийнятий за основу подальшої розробки однойменного законодавчого акта, хоч він і мав низку недоліків.

По-перше, на основі даного проекту морські термінали (діючі та ті, що будуються), розташовані поза юридично визначеними межами морського порту, тобто за межами державного підприємства, втрачають статус морського терміналу і не зможуть на рівних конкурувати з терміналами, розташованими на території самого порту.

Таким чином, фактично формуються два різновиди адміністративно-правового статусу господарюючих суб'єктів, що здійснюють транспортні операції з вантажами та судами в залежності від місця їх розташування.

По-друге, значною мірою норми законопроекту сформували правовий клімат, сприятливий для приватизації майна, що належить морському порту як державному підприємству, що могло негативно позначитися на забезпеченні державою як національної безпеки (стратегічні об'єкти, розташовані в портах), так і безпеки судноплавства. У зв'язку з цим приватизацію землі порту (маються на увазі об'єкти земельної інфраструктури, що надані порту в постійне користування) краще було б заборонити, що й було зроблено в прийнятому Законі «Про морські порти України», дозволивши тільки її оренду на строк до 49 років (п. 4 ст. 25 Закону).

Отже, принцип збереження в державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту має законодавчі передумови для реалізації, але й для нього не всі питання прописані в Законі.

*Принцип збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форми власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту.*

Програма Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі ТЕМ-Т РК5. Політика галузі морського транспорту. Заключний звіт 5.2. Стратегія розвитку галузі морського та річкового транспорту» [1, с.10] рекомендує впровадження найбільш ефективного підходу покращення розвитку портової галузі: підхід на основі портових кластерів дедалі більше вважається підходящим способом підвищення загальної ефективності роботи портової галузі шляхом координування і збалансування діяльності окремих портів і пріоритезації капітальних інвестицій, спочатку на регіональному рівні, а згодом – на рівні окремих портів.

Рівні втручання й участі держави в морських портах різні: схвалення ініціативи з кластеризації торговельних портів без прямого чи непрямого втручання, як це має місце, наприклад, у портах Нью-Йорка та Нью-Джерсі; нагляд з боку центрального уряду за умовами конкуренції між портами із застосуванням концепції кластерів – це є поширеною практикою в країнах Європи; сувора координація портів і контроль за їх розвитком, що практикується в Китаї.

Щодо виконання цього завдання Програма Європейського Союзу передбачає дуже схожий принцип, який відрізняється тільки масштабністю. Для України рекомендується інший підхід, за яким окремі порти зберігають свободу дій, але держава продовжує координувати і здійснювати нагляд за ініціативами з їх розвитку з огляду на державне значення окремого порту і галузі загалом. Основна перевага впровадження регіональних кластерів полягає в зменшенні нинішньої розбіжності між діяльністю портів і державною політикою шляхом впровадження системи управління портами на регіональному рівні (Центральний, Кримський, Ізмаїльський, Азовський кластери), що дозволить більш точно та ефективно реалізувати державні ініціативи розвитку морських портів України [1].

Уявляється, що прийнятий Закон України «Про морські порти України» має започаткувати виведення українських портів на регіональний рівень конкуренції. Нова модель морського порту

передбачає створення спільного господарського товариства між інвестором і портом та залучення приватних інвестицій у портову інфраструктуру, використовуючи договори концесії, спільної та інвестиційної діяльності. Створення господарського товариства та довгострокова оренда забезпечать максимальний захист інтересів інвесторів.

Закон допускає також створення нових морських портів. Створенню нового морського порту передуватиме прийняття рішення Кабінетом Міністрів України. Оцінити реальність утілення такої можливості можна буде після впровадження Стратегії розвитку морських портів України до 2038 р.[15]

**Висновки.** Отже, здійснивши практичний аналіз можливостей втілення принципів Закону України «Про морські порти України» через чинне законодавство України, наявну практику діяльності морських портів нашої держави та підсумувавши отримані результати, маємо зробити висновки щодо недоліків системи управління морським портом, яка діє в сучасних умовах розвитку морських портів.

Основними організаційно-правовими недоліками системи державного управління морськими портами, які заважають втіленню на практиці закладених у Законі України «Про морські порти України» принципів, наразі є:

- відсутність єдиної системи управління державним майном у морських портах (майно, що використовується при здійсненні діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності);
- невідповідність організаційної форми морських адміністрацій портів чинному законодавству; поєднання в морських адміністраціях порту адміністративних та господарських функцій;
- недосконалість діючої системи управління пошуком і порятунком на морі, відсутність програми виконання міжнародних зобов'язань у цій сфері;
- відсутність організаційних документів для членів екіпажів морських суден, що перебувають у порту (Статут служби на морських суднах та Дисциплінарний статут на морському транспорті

у виконання підпунктів щодо реалізації деяких положень про соціальне забезпечення членів екіпажів згідно з конвенцією МОП 2006 р. та ін.);

– відсутність унормування на загальнодержавному рівні механізму агрегування фінансових засобів морської галузі для забезпечення безпечної експлуатації об'єктів державної власності в морських портах;

– об'єктивна потреба в реструктуризації майнового комплексу морських портів у бік роздержавлення.

#### **Список використаних джерел**

1. Програма Європейського Союзу для України «Підтримка інтеграції України до Транс-Європейської транспортної мережі TEM-T. PK5. 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](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)
2. 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>
3. Рубцов В. Время полумер ушло в прошлое. Портовая отрасль нуждается в масштабной реформе / В. Рубцов // Зеркало недели. Украина. – 2011. – 25 марта.
4. Інфімовський С. Проблеми забезпечення безпеки мореплавства / С. Інфімовський [Електронний ресурс] – режим доступу : [http://fleet.sebastopol.ua/morskaya\\_derjava/2003\\_3/problemi\\_zabezpechennja\\_bezpeki\\_moreplavstva/](http://fleet.sebastopol.ua/morskaya_derjava/2003_3/problemi_zabezpechennja_bezpeki_moreplavstva/)
5. Давиденко Л. М. Актуальні проблеми формування та реалізації морської політики України у галузі торговельного судноплавства / Л. М. Давиденко // Митна справа. – 2011. – № 1(73). – С. 93-99.
6. В Україні впроваджується одна з найефективніших світових практик залучення приватних інвестицій : повідомлення прес-служби міністерства інфраструктури України від 20 листопада 2012 р. [Електронний ресурс] – режим доступу : [http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=245807531&cat\\_id=244276429](http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245807531&cat_id=244276429)
7. Юрків В. Порти чекають перемін / В. Юрків // Урядовий кур'єр. – 2012. – 9 червня. – С. 6.
8. Про адміністративні послуги. Закон України від 6 вересня 2012 р. № 5203-VI [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/5203-17>

9. Профспілки підтримують Закон «Про морські порти» (звернення до керівників держави) / Морской торговый порт «Южный». Официальный сайт порта [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://www.port-yuzhny.biz/?q=uk/node/383>
10. Порядок справляння та розміри ставок портових зборів : наказ Міністерства інфраструктури України від 27 травня 2013 р. № 316 [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13>
11. Лебедев В. П. Еще раз об управлении портами и инвестициями в них / В. П. Лебедев // [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://ei.com.ua/archive/news/314669-esche-raz-ob-upravlenii-portami-i-investicijami-v-nih.html>
12. Белоус К. В. Организационно-методические основы формирования и адаптации стратегии развития морского порта : дис. ... канд. экон. наук : 08.07.04 / Катерина Викторовна Белоус. – О., 2006. – 268 с.
13. Наумов О. Б. Концептуальні основи регулювання розвитку морського портового господарства України / О. Б. Наумов [Електронний ресурс] – режим доступу : [http://archive.nbuv.gov.ua/articles/Kultnar/knp115t2/knp115t2\\_7-9.pdf](http://archive.nbuv.gov.ua/articles/Kultnar/knp115t2/knp115t2_7-9.pdf)
14. Сергеев Ю. В. Законодавство про морські порти України: в очікуванні змін / Ю. В. Сергеев // Митна справа. – 2011. – № 2. – С. 86-92.
15. Про схвалення Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 р. : розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p>

**Валуєва Людмила Васильевна**

*кандидат юридических наук,*

*доцент кафедры административного и уголовного права,*

*Одесская национальная морская академия, lyud.bykova@gmail.com*

**ПРАВОВЫЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МОРСКИХ ПОРТОВ УКРАИНЫ**

В статье анализируются система принципов деятельности морских торговых портов, автором исследованы условия и перспективы воплощения в жизнь принципов, заложенных в Законе Украины «О морских портах Украины». Определено, что для успешного воплощения в жизнь задекларированных принципов еще не существует всех предпосылок: основные недостатки связаны с системой управления морским портом.

**Ключевые слова:** морские порты, принципы, безопасность мореплавания, система управления, администрация, функции.

**Valueva Ludmila Vasylevna**

*PhD, Docent of Administrative and Criminal Law Department,  
Odessa National Maritime Academy, lyud.bykova@gmail.com*

## **LEGAL PRINCIPLES OF UKRAINE SEA PORTS` ACTIVITIES**

Given the importance of seaports for Ukraine's economy, one of the important tasks of the legislator is to develop and consolidate the system of precisely those principles of seaports, which will be used to increase its efficiency and security of seaports as objects of strategic importance to the state and provide implementation of international agreements on maintenance of safety of navigation.

This issue is now also paid attention to the key legal act on seaports, but not fully thought out questions remain about conditions and mechanism of the embodiment of the principles laid down in the Act.

The purpose of this paper is to study the backgrounds, perspectives and opportunities for implementing the aforementioned principles. The objective of the article is to highlight the merits of the new concept of maritime port sector, rooted in national legislation and its harmonization with EU recommendations.

Thus, by making practical analysis capabilities embodiment of the principles of the Law of Ukraine "On the Sea Ports of Ukraine" due to the current legislation of Ukraine, the existing practice of sea ports of our country and summarizing the results, we draw conclusions about the shortcomings of management seaport, serving contemporary conditions of sea ports.

The basic organizational and legal deficiencies in the governance of seaports that interfere embodiment in practice embodied in the Law of Ukraine "On the Sea Ports of Ukraine" principles now are: lack of a unified system of state property in the ports (property used in carrying out activities in the marine Port may be in state, municipal and private property); discrepancy organizational form of maritime administrations port existing legislation; combination of maritime administrations, port administrative and economic functions; shortcomings in the current system of search and rescue at sea, the absence of the program implementation of international commitments in this area; lack of organizational documents for crew members of seagoing vessels from the port (Charter service on ships and disciplinary regulations for maritime transport in pursuance of sub-paragraphs to implement certain provisions of the Social Security crew members in accordance with ILO Convention 2006 etc.) no rationing mechanism at the national level of aggregation of funds maritime industry to ensure safe operation of state-owned seaports; objective need for restructuring property complex seaports towards privatization.

**Key words:** seaports, principles, safety shipping, system management, the administration, functions.

УДК 341.4

Ковбан А.В.\*

## КВАЛІФІКАЦІЯ ЕКОЦИДУ В МОРСЬКОМУ ПРАВІ ТА КРИМІНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

У статті досліджене питання кваліфікації такого виду злочину як екоцид в морському праві та кримінальному законодавстві України, аналізуються окремі аспекти встановлення відповідальності за скоєння екоциду. Розглянуто позиції науковців на проблему кваліфікації екоциду в національне законодавство, оскільки даний вид злочину є один з найтяжчих, має універсальний характер та спричиняє порушення міжнародних договорів, підриває міжнародний мир, безпеку народів і має негативні наслідки для флори та фауни.

**Ключові слова:** міжнародне право, морське право, національне право, кваліфікація злочинів, екоцид, шкода навколишньому середовищу, кримінальна відповідальність.

**Постановка проблеми.** Проголошення в Україні незалежності, реалізація на практиці положень Конституції України щодо захисту прав, свобод, законних інтересів людини і громадянина, а також спрямованість її на вступ до ЄС поставили перед вітчизняною юридичною наукою принципово нові фундаментальні питання.

Згідно зі ст. 16 Конституції України обов'язком держави є забезпечення екологічної безпеки і підтримання екологічної рівноваги в Україні. Одним з правових засобів забезпечення виконання цього обов'язку держави є ст. 441 Кримінального кодексу України (далі – КК України) «екоцид», що також кореспондує з такими його завданнями, як правове забезпечення охорони довкілля, забезпечення миру і безпеки людства (ч.1 ст.1 КК України).

Наведене вище свідчить про необхідність удосконалення кримінального законодавства, спрямованого на боротьбу із злочином екоциду. Це вимагає теоретичного осмислення шляхів удосконалення чинного кримінального закону та вироблення практичних рекомендацій, які би відповідали вимогам комплексності та системності законодавства, що встановлює юридичну відповідальність за

---

\* Ковбан Андрій Володимирович – кандидат юридичних наук, доцент кафедри адміністративного та кримінального права, Одеська національна морська академія, a.kovban@yandex.ru



протиправні діяння. Вказане підтверджує актуальність теми даного дослідження та доцільність його проведення.

Мета дослідження – розробка, обґрунтування та дослідження стану кваліфікації такого виду злочину як екоцид в морському праві та кримінальному законодавстві України; окреслення основних напрямків подолання проблем юридичної відповідальності за злочин екоциду.

**Стан дослідження.** Останнім часом правове дослідження теоретичних питань співвідношення морського та національного кримінального права допомагає більш правильно усвідомити зміст кваліфікації екоциду та встановити належну відповідальність за його здійснення, розробити запобіжні заходи скоєння даного виду злочину. Крім того, такий аналіз необхідний ще також через те, що міжнародні договори зобов'язують держави вживати на національному рівні відповідних заходів щодо адаптації внутрішнього законодавства на виконання міжнародного договору.

Сферу законодавчої регламентації морського права та кваліфікації екоциду детально розглянуто лише в низці дисертаційних досліджень та наукових статей. Дослідженню законодавчого регулювання питання кваліфікації такого виду злочину як екоцид в морському праві та кримінальному законодавстві України, присвятили свої праці Б. В. Бабін, В. А. Василенко, С. Б. Гавриш, Л. Г. оглы Гусейнов, О. І. Макаров Ю. А. Решетов, та інші. Однак, зважаючи на оновлення та розширення участі держав на міжнародній арені, важливість обраної проблематики, про що йшлося вище, деякі малодосліджені аспекти потребують особливої уваги та детального їх вивчення.

Міжнародне право, морське право та внутрішньодержавне право, перебуваючи в нерозривному зв'язку, разом з тим, є самостійними системами права. При цьому загальновизнаним є принцип верховенства норм міжнародного права над нормами національного права, тобто, примат міжнародного права. Конституція України у ст. 9 встановила, що «чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України» [7].

**Виклад основного матеріалу.** Доктринальне розуміння екоциду представлено позиціями окремих науковців. Ворожим впливом на природне середовище називає екоцид Ю. А. Решетов, а В. А. Василенко під екоцидом розуміє умисний вплив на навколишнє середовище, що викликає такі його зміни, які ведуть до руйнування, страждання і смерті людей [11, с.192]. О. І. Макаров визначає екоцид як один з найтяжчих злочинів універсального характеру, оскільки він завжди спричиняє порушення міжнародних договорів, що регулюють гуманітарні принципи ведення воєнних дій, підриває міжнародний мир і безпеку народів і має негативні наслідки не лише для існуючого, а та для майбутніх поколінь людства [5].

Відображенням цих і подібних надбань доктрини міжнародного права є положення проекту Статей про відповідальність держав та проекту Кодексу злочинів проти миру і безпеки людства. Так, в п. «d» ч. 3 ст.19 Статей про відповідальність держав 1979 р., хоча безпосередньо термін «екоцид» не вживається, мова фактично іде про нього, зокрема, про тяжке порушення міжнародного зобов'язання, що має основоположне значення для захисту навколишнього середовища, такого, як зобов'язання, що забороняє масове забруднення атмосфери і морів [9, с.239].

Проект Кодексу злочинів проти миру і безпеки людства Комісія міжнародного права прийняла в першому читанні в 1991 р. Він складався з двох частин: своєрідної загальної частини та другої (особливої) частини, норми якої передбачали 12 окремих злочинів. Саме в цій частині поряд з іншими містилась ст.26 «Умисна і серйозна шкода навколишньому природному середовищу», яка передбачала покарання будь-якої особи, яка умисно спричиняє чи віддає наказ про спричинення обширної, довготривалої і серйозної шкоди навколишньому природному середовищу (далі НПС). В коментарях до цієї статті вказувалось, що захист навколишнього середовища має велике значення для людства, тому особливо серйозні посягання на ці основоположні інтереси цивілізації повинні тягти за собою міжнародну кримінальну відпо-

відальність виконавців. Підкреслювалось, що відповідальність можлива за наявності трьох моментів:

- 1) фактичне спричинення шкоди НПС, а також районам, збереження яких має основоположне значення для захисту навколишнього середовища (моря, атмосфери, клімату, лісу і іншого рослинного світу, фауни, флори, і інших біологічних елементів);
- 2) обширна, довготривала і серйозна шкода. В свою чергу серйозність визначається масштабами чи тяжкістю спричиненої шкоди, її тривалістю в часі, а також розмірами географічних районів, що зазнали цієї шкоди. Довготривалість вказує на довготривалий характер наслідків екоциду, оцінюється з моменту появи шкоди. Обширність постраждалих районів землі визначається географічними масштабами як в момент вчинення злочину, так і в майбутньому;
- 3) шкода може бути завдана лише умисно, тобто умисел суб'єкта спрямований на завдання шкоди навколишньому середовищу. При цьому злочин матиме місце як у випадку наявності прямого умислу і чіткої мети спричинення вказаної шкоди, так і за їх відсутності, коли масштаби шкідливих наслідків припускаються при вчиненні відповідних дій, а мета виражається в досягненні перемоги в даній військовій операції, збройному конфлікті в цілому чи для отримання прибутку, чи іншої особистої заінтересованості. Такий підхід повністю виключає зі сфери екоциду випадки настання шкоди, завданої через недбалість чи іншими необережними діями [8, с.280-282]. Даний проект через Генерального секретаря ООН був направлений урядам держав для його обговорення. В ході такого обговорення було висловлено ряд зауважень, зокрема, і щодо розглядуваного злочину. Так, зазначалось, що включення в Кодекс норм про відповідальність за спричинення умисної і серйозної шкоди навколишньому середовищу не є поки що можливим в силу того, що в міжнародному праві ще не вироблено чіткого поняття цього злочину [8, с.114].

Під впливом міжнародно-правового розуміння екоциду, цей злочин був визначений в Модельному Кримінальному кодексі (далі – МКК), прийнятому на сьомому пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї держав-учасниць СНД 17.02.1996 р. Тут екоцид передбачений в Главі 17 «Злочини проти миру і безпеки людства», зокрема ст. 108 «Екоцид» – масове знищення рослинного чи тваринного світу, отруєння атмосфери чи водних ресурсів, а також вчинення інших дій, що викликали екологічну катастрофу, – особливо тяжкий злочин [4]. Вказівка в ст.108 на те, що це особливо тяжкий злочин, згідно з ч.5 ст.18 МКК означає, що цей злочин може бути лише умисним, а згідно з ч.4 та ч.5 ст.58 МКК покаранням за його вчинення може бути позбавлення волі на строк від дванадцяти до двадцяти років. Відповідно до ч.1 ст.22 МКК суб'єктом екоциду може бути осудна фізична особа, яка досягла 16 років до часу вчинення злочину. Цей документ є рекомендованим законодавчим актом для держав-членів Співдружності Незалежних Держав, своєрідним орієнтиром при розробці власного кримінального законодавства цих країн.

Отже, по-перше, враховуючи те, що екоцид розуміється як умисне ушкодження НПС, яке має обширні негативні наслідки, що можуть поширитись на територію кількох держав та є небезпечними для здоров'я і життя людей і, навіть цивілізації, можна зробити висновок про те, що безпосереднім об'єктом екоциду є екологічна безпека людства, яка забезпечується екологічно безпечним та сприятливим для здоров'я і життя людства станом НПС. По-друге, до об'єктивних ознак екоциду належить діяння, спрямоване на завдання серйозної шкоди НПС, способи його вчинення численні, а наслідки завжди носять обширний, довготривалий, серйозний і безповоротний характер для природного середовища життя людини. По-третє, вина як суб'єктивна ознака екоциду – це умисел щодо завдання шкоди НПС.

Досить важливим залишається питання про обов'язковість таких об'єктивних ознак екоциду, як обстановка вчинення – під час збройного конфлікту, та спосіб вчинення – застосування засобів і методів ведення війни, не виправданих воєнною необхідністю,

як це передбачено в проекті Кодексу злочинів проти миру і безпеки людства. Не охоплюються при цьому даним злочином інші випадки умисного завдання шкоди НПС з усіма ознаками наслідків екоциду, але за інших умов, ніж вказані в проекті Кодексу. Враховуючи те, що наведені вище підходи науковців до розуміння екоциду дозволяють не обмежувати об'єктивні ознаки екоциду наявністю спеціальної обстановки і способу вчинення, доцільним буде провести аналіз діючих норм міжнародно-правового характеру, які фактично визначають ознаки цього злочину і забороняють дії по його вчиненню.

Особливе значення в цьому відношенні має підписана 18 травня 1977 р. Конвенція 1977 р. про заборону військового чи будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище, яка ратифікована Указом Президії Верховної Ради СРСР від 16.05.1978 року [4] і згідно з ст.7 Закону України «Про правонаступництво України» від 12.09.1991 р. [7] є обов'язковою для України. Ця Конвенція, хоча та не містить терміну «екоцид», але є першим і одним з основних міжнародно-правових актів, де сформульовано його поняття, що стало основою встановлення кримінальної відповідальності за екоцид як міжнародний злочин. Так, згідно зі ст. 1 Конвенції кожна держава-учасниця бере на себе зобов'язання не вдаватись до військового чи будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище, які мають обширні, довготривалі чи серйозні наслідки як способів руйнування, спричинення збитків чи завдання шкоди будь-якій державі-учасниці.

В ст. 2 пояснюється, що під засобами впливу на природне середовище маються на увазі будь-які засоби для зміни шляхом умисного управління природними процесами – динаміки, складу чи структури Землі, включаючи її біосферу, літосферу, гідросферу чи космічний простір [2, с.166]. При цьому Конвенція не містить навіть орієнтовного переліку відомих засобів впливу в зв'язку з тим, що їх безліч і стає все більше з розвитком науки. На відміну від діючої Конвенції, її проект 1974 р. містив перелік тих діянь, які повинні бути заборонені:

- 1) внесення в хмарові системи (повітряні маси) хімічних реагентів з метою виділення вологи (утворення хмар) і інші способи, що призводять до перерозподілу водних ресурсів;
- 2) зміна елементів погоди, клімату, гідрологічного режиму вод суші на будь-якій частині земної поверхні;
- 3) прямі чи непрямі порушення елементів енергетичного і водного балансу метеорологічних об'єктів (циклони, антициклони, фронтальні системи хмар);
- 4) прямі чи непрямі зміни фізичних і хімічних параметрів води, дна і узбережжя морів і океанів, що призводять до змін гідрологічного режиму водообміну і екології біологічної маси морських і океанічних вод;
- 5) пряме чи непряме збудження сейсмічних хвиль будь-якими методами і засобами, що призводить до землетрусів і супутніх їм процесів і явищ, а також до створення в океані руйнівних хвиль, в тому числі типу цунамі;
- 6) прямий чи непрямий вплив на поверхню акваторій, що призводить до порушень термічного та газового обміну гідросфери і атмосфери;
- 7) створення штучних стійких електромагнітних і акустичних полів в океанах і морях;
- 8) зміни природного стану річок, озер, боліт і інших водних об'єктів суші будь-якими методами і засобами, що призводять до зімління, висихання, затоплень, руйнування гідротехнічних споруд і інших шкідливих наслідків [10, с. 152].

Зміст ознак шкоди, як і інших положень Конвенції 1977 р., визначений в міжнародному документі, розробленому Комітетом ООН по роззброєнню під назвою «Узгоджене розуміння» 1976 р. (документ прийнятий ГА ООН на 31-й сесії як частина звіту конференції Комітету ООН по роззброєнню, в цьому ж звіті затверджений і остаточний проект тексту Конвенції 1977 р.). В «Узгодженому розумінні» під «обширними» розуміються наслідки, що охоплюють район площею декілька сотень квадратних кілометрів; під «довготривалими» – наслідки, що тривають кілька місяців чи приблизно сезон; «серйозними» – наслідки, що спричиняють суттєве

чи значне порушення чи завдання шкоди людському життю, природним та економічним ресурсам чи іншим матеріальним цінностям. Що ж стосується суб'єкта дослідження завданої шкоди, то при з'ясуванні цього питання, очевидно, слід керуватись положеннями ст.5 самої Конвенції 1977 р. Так, згідно з ч.3 ст.5 Конвенції будь-яка держава-учасниця, яка має підстави вважати, що якась інша держава-учасниця Конвенції порушує зобов'язання, передбачені цією Конвенцією, може подати обґрунтовану скаргу до Ради Безпеки ООН.

На підставі отриманої скарги Рада Безпеки ООН, керуючись положеннями Статуту ООН, проводить відповідне розслідування та інформує держави-учасниці про його результати. Остаточне рішення про те, чи зазнала держава обумовленої Конвенцією шкоди, згідно ч.5 ст.5 Конвенції буде приймати Рада Безпеки ООН [2, с.168, 171]. Подальші дії Ради Безпеки ООН будуть проводитись згідно з ст.ст. 39, 41 та 42 Статуту ООН, де передбачені можливі заходи до правопорушника і порядок їх застосування з метою відновлення міжнародної безпеки.

Для з'ясування змісту заборони, що встановлюється Конвенцією 1977 р., слід звернути увагу на те, що заборонений лише той негативний вплив, який має обширні, довготривалі чи серйозні наслідки. Тобто, іншими словами, Конвенцією не забороняється вороже використання засобів впливу на НПС як способу руйнування, заподіяння збитків чи спричинення шкоди іншій державі-учасниці за умови, що такі засоби не будуть мати обширних, довготривалих чи серйозних наслідків. Отже, Конвенція 1977 р. встановлює певний поріг допустимості нищення НПС, який не буде визнаватись екоцидом.

Важлива роль всіх міжнародно-правових документів у справі захисту природного середовища в період збройного конфлікту підкреслюється у резолюції Генеральної Асамблеї ООН № A/RES/47/37 від 25.11.1992 р. «Про захист навколишнього природного середовища в період збройних конфліктів». В цій резолюції підкреслюється, що нищення НПС, не виправдане військово-

вою необхідністю і довільно вчинюване, повністю суперечить чинному міжнародному праву [6, с.442].

З позиції теорії міжнародного права – враховуючи розглянуті вище окремі доктринальні підходи до розуміння екоциду, він може бути визначений як міжнародний злочин, який полягає в умисному спричиненні обширної, довготривалої і серйозної шкоди навколишньому природному середовищу, в результаті чого створюється загроза екологічній безпеці людства.

Разом з тим, в доктрині міжнародного права існує і інший підхід до розуміння злочину екоциду, автором якого є Гусейнов Л.Г. огли. На думку цього вченого, згідно з сучасним міжнародним правом екоцид включає дії, що становлять собою максимально серйозні, умисні порушення міжнародних природоохоронних зобов'язань, що мають основоположне значення для забезпечення життєво важливих інтересів людства, які розглядаються міжнародним співтовариством в цілому як міжнародний екологічний злочин і спричиняють особливий режим міжнародно-правової відповідальності держави-правопорушника [1, с.98]. При цьому автор висловлює думку, що міжнародно-правове розуміння екоциду досить широке і включає значний перелік діянь, спрямованих на завдання шкоди НПС. Екоцид матиме місце лише у випадку серйозного, тобто такого, що спричиняє особливо тяжку шкоду НПС, і умисного порушення міжнародних природоохоронних зобов'язань, які мають характер *erga omnes* (зобов'язання перед цілим світом), що розглядається міжнародним злочином світовою спільнотою в цілому, а також вказує, що провідною ознакою злочину екоциду, необхідною для його правильної кваліфікації, виступають спричинені наслідки – «масове забруднення атмосфери чи морів», необхідним є визначення змісту «масовості» [1, с.82, 98].

Таке розуміння екоциду є надто широким і виходить за межі його нормативного розуміння, яке має місце в нині діючих міжнародних нормативних актах, розглянутих вище, до того ж не містить чітких об'єктивних ознак цього злочину. З іншого боку, такий підхід автора до розуміння екоциду частково виправданий,



оскільки цей злочин ним розглядається як одна з підстав для міжнародної відповідальності держав за екологічні правопорушення. Проте слід зазначити, що і у випадку розгляду екоциду як підстави для міжнародної відповідальності держави, більш обґрунтованим вбачається запропоноване нами розуміння екоциду, що базується на положеннях діючих міжнародних нормативних актів, оскільки в ньому більш чітко відображені об'єктивні ознаки цього злочину, зокрема за допомогою ознак наслідків: обширна, довготривала і серйозна шкода НПС, що відіграє ключову роль при кваліфікації діяння як екоцид.

Також залишається дискусійним питання про віднесення екоциду до якогось із видів міжнародних злочинів. Так, Ю.А. Решетов розглядав екоцид, як один з найтяжчих «воєнних злочинів» [10, с.128]. І. І. Карпець вказував на те, що екоцид є одним з нових різновидів міжнародних злочинів, які є складовою частиною злочинів проти людства і отримали оцінку світової спільноти саме як злочини проти миру і безпеки народів [1]. Згідно з іншим підходом поняття екоциду еволюціонувало від його розуміння як воєнного злочину в бік його визнання злочином проти безпеки людства. На думку О. І. Макарова, екоцид слід кваліфікувати як воєнний злочин і як злочин проти миру і безпеки людства [10].

Аналіз наведених положень показує, що, з одного боку норми проекту Кодексу злочинів проти миру і безпеки людства, відносять екоцид до воєнних злочинів, з іншого боку, Конвенція 1977 р. встановлює заборону на заподіяння природному середовищу шкоди «взагалі», не обмежуючись лише обстановкою збройного конфлікту, такий же підхід має місце в проекті Статей про відповідальність держав 1979 р. При цьому слід підкреслити, що останнім, за часом прийняття, міжнародним нормативним актом, що визначає екоцид як воєнний злочин. Відповідно, не можна говорити про еволюцію в розумінні екоциду в бік його визнання злочином проти безпеки людства. Разом з тим, незаперечним є те, що відповідно до положень Конвенції 1977 р. екоцид дійсно є злочином проти безпеки людства, оскільки тут відсутня

вказівка на його обов'язковий зв'язок зі збройним конфліктом чи військовими операціями.

Все це дає підстави зробити висновок про те, що цей злочин в МКП розглядається з двох позицій. Так, перший підхід виражений в положеннях проекту Кодексу злочинів проти миру і безпеки людства, який передбачають можливість його вчинення лише в зв'язку і під час збройного конфлікту, другий підхід міститься в положеннях Конвенції 1977 р. та проекту Статей про відповідальність держав 1979 р. Згідно з другим підходом кваліфікація відповідних дій як екоциду можлива незалежно від того, вчинені вони під час збройного конфлікту чи ні, і без обов'язкової прив'язки їх до збройного конфлікту. Отже екоцид слід віднести до злочинів проти безпеки людства, достатніх підстав розглядати екоцид виключно як воєнний злочин немає. Хоча та не виключається можливість кваліфікації як екоциду певних дій, вчинених під час збройного конфлікту, за наявності всіх інших необхідних ознак.

Подібність деяких ознак з екоцидом притаманна і злочину, передбаченому ч.1 ст.438 КК України «Порушення законів та звичаїв війни». Подібними є деякі компоненти об'єктивної сторони складів цих злочинів, їх суб'єктивної сторони та однакові ознаки суб'єкта злочину. Так, диспозиція ч.1 ст.438 КК України як порушення законів та звичаїв війни передбачає «... застосування засобів ведення війни, заборонених міжнародним правом, інші порушення..., що передбачені міжнародними договорами...». Беручи до уваги міжнародно-правове розуміння екоциду (наприклад, положення Конвенції 1977 р.), можна констатувати певну змістову подібність цього формулювання з диспозицією ст.441 КК України «... вчинення інших дій, що можуть спричинити екологічну катастрофу».

Вчинення злочину, передбаченого ч.1 ст.438 КК України, можливе лише з прямим умислом та загальним суб'єктом, що досяг віку 16 років. Але принципова відмінність ч.1 ст.438 та ст.441 КК України в наступному. Якщо головним завданням ст.441 КК України є запобігання завданню надзвичайно великої шкоди НПС, а, відповідно, об'єктом екоциду є екологічна безпека людства, то

злочин, передбачений ч.1 ст.438 КК України, має зовсім інший об'єкт. Безпосереднім об'єктом злочину, передбаченого ч.1 ст.438 КК України, є встановлений відповідними міжнародними актами порядок ведення війни. Обов'язковим додатковим об'єктом, залежно від форми вчинення злочину, є життя і здоров'я особи, власність.

З об'єктивної сторони цей злочин характеризується переважно діями, що охоплюються диспозицією ст.438 КК України та є порушеннями міжнародно-правових заборон, обов'язкових для України. Хоча, як зазначається в літературі, вчинення цього злочину можливе і шляхом бездіяльності [5, с.802-803]. Якщо говорити про співвідношення цих злочинів, то можна зазначити, що в окремих випадках екоцид можливий і внаслідок порушення законів та звичаїв війни, тобто фактично діяння, передбачені диспозицією ст.438 КК України, можуть бути способом вчинення екоциду. Розмежувальними ознаками злочинів, передбачених ч.1 ст.438 та ст.441 КК України, є наступні. Злочини мають різні об'єкти, а диспозиції статей передбачають різні ознаки об'єктивної сторони їх складів. Коментуючи ст.438 КК України, можливо зазначити, що цей злочин, вважається закінченим, коли особа вчинила будь-яке діяння, передбачене ст.438 КК України. Разом з тим, нам видається, що для цього злочину (ч.1 ст.438) характерні і певні наслідки, зокрема при вчиненні таких дій, як: «жорстоке поводження з військовополоненими», «розграбування національних цінностей».

Тому, можна зазначити лише, те, що юридичний склад злочину, передбаченого ч.1 ст.438 КК України, не передбачає наслідки, які характерні для екоциду. Крім того вчинення екоциду можливе і з непрямым умислом, тоді як «порушення законів і звичаїв війни» можливе лише з прямим умислом. Отже, порівнювані злочини мають суттєві відмінності. Якщо діяння суб'єкта, в поєднанні з іншими ознаками, містить ознаки злочину екоциду та злочину, передбаченого ч.1 ст.438 КК України, то можлива кваліфікація і за сукупністю цих злочинів.

Вказані вище злочини проти довілля за їх безпосереднім об'єктом, поділяють на:

- 1) злочини проти екологічної безпеки (статті 236, 253);
- 2) злочини у сфері землевикористання, охорони надр, атмосферного повітря (статті 239, 241);
- 3) злочини у сфері охорони водних ресурсів (статті 242, 243).

Злочини проти довкілля, включені до першого різновиду, можуть розглядатись як суміжні з екоцидом через наявність ряду подібних ознак. Насамперед, подібними є ознаки основного об'єкта цих злочинів, яким у них, як і в екоциду, є екологічна безпека, причому це може стосуватись як населення лише України, так і людської спільноти в цілому.

Підстави для такого висновку дає аналіз обов'язкових наслідків цих злочинів. Так, в злочині, передбаченому ст.236 КК України «Порушення правил екологічної безпеки», наслідками є: «загибель людей, екологічне забруднення значних територій або інші тяжкі наслідки», що є подібним до наслідків екоциду, оскільки і загроза настання екологічної катастрофи, і сама екологічна катастрофа, передбачають принаймні екологічне забруднення значних територій, що характеризується високим ступенем небезпечності для життя і здоров'я людини. При цьому необхідно уточнити, що наслідки, характерні для цього злочину, не обов'язково повинні бути подібні з наслідками екоциду, але можуть такими бути, тому нами при розмежуванні береться варіант саме таких наслідків, які схожі з наслідками екоциду.

Спільними ознаками злочинів проти довкілля другого з виділених їх різновидів та екоциду є наступні: 1) злочини, передбачені ст.239 «Забруднення або псування земель» та ст.241 «Забруднення атмосферного повітря» КК України, мають об'єкт, що частково співпадає з об'єктом екоциду, а саме, як зазначає С.Б. Гавриш, у злочину, передбаченого ст.239 КК України, – це екологічно безпечний стан земель, а в злочину, передбаченого ст.241 КК України, – це екологічно безпечний стан атмосферного повітря.

Суміжним екоциду можна вважати злочин, передбачений ч.1 ст.243 КК України, де встановлена заборона на «забруднення моря в межах морських чи територіальних вод України або в межах вод виключної морської (економічної) зони України...».

Розмежувати ці злочини і екоцид можна за наступними ознаками. При порушенні правил охорони вод (ч.1 ст.242 КК України), є встановлений порядок збереження, використання та відтворення вод, об'єкт екоциду ширший – екологічна безпека людства, збереження вод в даному відношенні є лише складовою частиною забезпечення такої безпеки. Вужчий, порівняно з екоцидом, об'єкт злочину у випадку забруднення моря – екологічно безпечний стан морських вод України, об'єкт екоциду ширший – екологічна безпека людства.

**Висновки.** Враховуючи зазначене, а також характер і тяжкість наслідків екоциду, він, як і будь-який інший міжнародний злочин, «посягає на життєво важливі інтереси міжнародного співтовариства, основи існування держав і народів – міжнародний мир і безпеку». Відносно екоциду таким життєво важливим інтересом є екологічна безпека людства (основний безпосередній об'єкт екоциду), яка є різновидом безпеки людства взагалі (безпека людства видовий об'єкт екоциду). Екологічна безпека забезпечується екологічно безпечним та сприятливим для здоров'я і життя людства станом навколишнього природного середовища, яке у великому масштабі ушкоджується при екоциді.

Чинні норми міжнародного права, безпосередньо терміну «екоцид» не містять, хоча є ряд норм, що забороняють діяння, які становлять певний тип злочинної поведінки, який може бути названий цим терміном (за певною аналогією з геноцидом). Відповідно термін «екоцид» і його визначення містить доктрина міжнародного права.

#### **Список використаних джерел**

1. Гусейнов Л. Г. Ответственность государств за международные экологические правонарушения : Дисс. ... канд. юрид. наук ; спец. 12.00.11 / Л. Г. Гусейнов. – К., 1994. – 205 с.
2. Конвенція про заборону військового чи будь-якого іншого ворожого використання засобів впливу на природне середовище від 18 травня 1977 р. [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_258](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_258)
3. Международное уголовное право : учеб. пособие / под ред. В. Н. Кудрявцева. – М., 1999. – 264 с.

4. Модельный уголовный кодекс : рекомендательный законодательный акт для СНГ : принят Межпарламентской Ассамблеей государств-участников СНГ 17 февраля 1996 г. // Правоведение. – 1996. – № 1. – С. 92–150.
5. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / ред. С. С. Яценко. – 4-е вид., переробл. та доповн. – К.: А.С.К, 2005. – 848 с.
6. Охрана окружающей среды в периоды вооруженных конфликтов : резолюция ГА ООН № A/RES/47/37 от 25.11.1992 г. // Резолюции и решения принятые Генеральной Ассамблеей на 47-й сессии. Т.1. 15 сентября – 23 декабря 1992 г. Официальные отчеты. Дополнение №49 (A/47/49) – Нью-Йорк, 1993. – С. 442–443.
7. Про правонаступництво України : Закон України від 12 вересня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 46. – Ст.617.
8. Проект Кодекса преступлений против мира и безопасности человечества 1996 р. // Доклад Комиссии международного права ООН о работе ее сорок восьмой сессии. 6 мая – 26 июля 1996 г. – Нью-Йорк, 1996. – С. 24-124.
9. Проект Статей об ответственности государств 1979 г. // Доклад Комиссии международного права ООН о работе ее 31-й сессии. 14 мая – 3 августа 1979 г. – Нью-Йорк, 1979. – С. 233–243.
10. Сперанская Л. В. Международно-правовая охрана морской среды / Л. В. Сперанская. – М. : Наука, 1978. – 176 с.
11. Хавронюк М. І. Сучасне загальноєвропейське кримінальне законодавство: проблеми гармонізації : монографія / М. І. Хавронюк. – К. : Істина, 2005. – 264 с.

**Ковбан Андрей Владимирович,**

*доцент кафедри административного и уголовного права*

*Одесской национальной морской академии, a.kovban@yandex.ru*

## **КВАЛИФИКАЦИЯ ЭКОЦИДА В МОРСКОМ ПРАВЕ И В УГОЛОВНОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ УКРАИНЫ**

В статье исследуется вопрос квалификации такого вида преступления как экоцид в морском праве и криминальном законодательстве Украины, анализируются отдельные аспекты установления ответственности за совершение экоцида. Рассмотрены позиции ученых на проблему квалификации экоцида в национальное законодательство, т.к. данный вид преступления является один из тяжчайших, носит универсальный характер и нарушает действие международных договоров, подрывает международный мир, безопасность народов и имеет отрицательные последствия для флоры и фауны.

**Ключевые слова:** международное право, морское право, национальное право, квалификация преступлений, экоцид, вред окружающей среде, уголовная ответственность.

**Kovban Andriy Volodymyrovich**

*PhD (Law), Docent of Administrative and Criminal Law Department,  
Odessa National Maritime Academy, a.kovban@yandex.ru*

**ECOCIDE QUALIFICATIONS IN MARITIME LAW  
AND CRIMINAL LAW UKRAINE**

The article examined the qualification of this type of crime as ecocide in maritime law and criminal law Ukraine, analyzes some aspects of establishing responsibility for committing ecocide. We consider the problem of the position of scientists qualified ecocide in national legislation, as this type of crime is one of the most difficult, is universal and a breach of international treaties to undermine international peace and security of nations and has a negative impact on flora and fauna.

Recently, legal research on theoretical value of marine and national criminal law helps to more accurately recognize the content of training ecocide and a proper exercise of its responsibility to develop safeguards committing this type of crime. In addition, this analysis is required and has because international treaties oblige states to take nationally appropriate measures for adapting domestic legislation to implement the treaty.

Doctrinal understanding ecocide positions represented by individual researchers. Ecocide is one of the most serious crimes of universal character because it always entails a violation of international treaties governing the humanitarian principles of warfare undermines international peace and security of nations and has negative consequences not only for the present but for future generations and humanity.

This understanding of ecocide is too broad and goes beyond its normative understanding, which takes place in the existing international regulations discussed above, moreover, contains no clear objective evidence of the crime. On the other hand, this approach to understanding the author's ecocide in part justified because the crime he is regarded as one of the reasons for the international responsibility of States for environmental violations. However, it should be noted that in considering an ecocide as the basis for the international responsibility of the State, a reasonable seen offered us insight ecocide, based on the provisions of existing international regulations, because it more accurately reflects objective evidence of the crime, in particular through signs consequences: an extensive, long-term and severe damage to nature that plays a key role in the qualification of an act as ecocide.

Quite important is the question of the binding of ecocide is objective evidence that, as a commission situation – during armed conflict, and how the commission – the use of means and methods of warfare not justified by military necessity, as provided for in the draft Code of Crimes against the

Peace and security of mankind. Not covered with this crime other cases of intentional harm NPCs with all signs consequences ecocide, but otherwise than specified in the draft Code. Given that the above scientific approaches to understanding ecocide allow to go beyond objective evidence ecocide presence of special conditions and method of commission, is appropriate to analyze existing norms of international law, which actually determine the characteristics of the crime and action to prohibit its execution.

Given the above, as well as the nature and severity ecocide, he, like any other international crime, "infringes on the vital interests of the international community, the foundations of existence states and nations – international peace and security." Relatively ecocide such vital interest is environmental security of mankind (the main direct object ecocide), which is a kind of human security in general (security facility ecocide human species). Environmental security is provided by an environmentally friendly and good for health and human life as the environment, which in large damaged by ecocide.

Current international law directly the term "ecocide" are free, although there are a number of rules that prohibit acts that constitute a particular type of criminal behavior that can be called by this term (with some analogy to genocide). Accordingly, the term "ecocide" and its definition contains the doctrine of international law.

**Key words:** international law, maritime law, domestic law, qualification of crimes, ecocide, environmental damage, criminal liability.



УДК 341.1

**В. П. Маковій\***

## **ПОЗОВНА ДАВНІСТЬ ЗА КОДЕКСОМ ТОРГІВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА ТА ЗА ЦИВІЛЬНИМ КОДЕКСОМ УКРАЇНИ**

Стаття містить систематизоване дослідження позовної давності як різновиду давнісного строку за вітчизняним законодавством, де звертається увага на співвідношення юридичних понять та категорій у цивільному та морському праві, які використовуються при визначенні сутності позовної давності, особливостей її перебігу.

**Ключові слова:** позовна давність, початок перебігу, зупинення, закінчення, торговельне морське право, термін, строк.

**Постановка проблеми.** Давність завжди займала визначальну роль серед цивільно-правових категорій по врегулюванню суспільних відносин. При цьому вона мала досить поширену градацію понять, серед яких позовна та набувальна давність займали провідне положення. Даний факт пояснюється в першу чергу призначенням даних інститутів, що відображується в усуненні тривалої невизначеності у суспільних відносинах та врахуванні інтересів їх суб'єктів [1]. З огляду на це та внесення суттєвих змін до нормативного закріплення положень про позовну давність зупинимось саме на характеристиці її особливостей.

Природа позовної давності постає в дещо іншому втіленні, коли мова йде про аналіз положень Кодексу торговельного мореплавства України (КТМ). Це пов'язано з наявними суперечностями останнього у співвідношенні з Цивільним кодексом (ЦК) через різний час їх прийняття й концепцію, що сприйнята обома законодавчими актами, що актуалізує дане дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питанням дослідження природи давності, в тому числі й позовної, займалось не одне покоління вітчизняних та закордонних вчених-правників як ближнього, так і далекого зарубіжжя. Серед таких слід вказати

---

\* **Маковій Віктор Петрович** – начальник кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського державного університету внутрішніх справ, кандидат юридичних наук, доцент

І.Є. Енгельмана, О.О. Красавчикова, В.П. Грибанова, В.В. Луця, Б.Б. Черепахіна, О.А. Підпригору, К.І. Скловського, Ю.К. Толстого, В.І. Цікало та інших. При цьому жодне з напрацювань не містить дослідження давності у контексті співвідношення її нормативної регламентації за наведеними кодифікованими законодавчими актами.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Мета даної статті полягає у визначенні сутності позовної давності як різновиду давнісного строку у співвідношенні її правової регламентації за цивільним та морським правом. Завданнями статті є визначення позовної давності в українському законодавстві, її аналіз за вимогами КТМ, розроблення пропозицій щодо удосконалення правової регламентації позовної давності в морському праві.

**Виклад основного матеріалу.** Співвідношення ЦК й КТМ встановлене в межах відповідних норм, а саме ст. 9 ЦК та ст. 4 КТМ. Частина перша ст. 9 ЦК виокремлює субсидіарне застосування положень даного нормативного акту до врегулювання визначеного кола відносин (у сфері використання природних ресурсів та охорони довкілля, трудових та сімейних), а друга частина прямо вказує на існування закону, який є спеціальним по відношенню до ЦК з питань врегулювання майнових відносин у сфері господарювання. Останню норму у літературі тлумачать як однозначне співвідношення Господарського (ГК) та Цивільного кодексів [2, с. 12] або як багатозначне співвідношення цивільного законодавства й господарського законодавства, в числі якого й ГК [3, с. 14]. Вочевидь, остання точка зору є більш доречною у змісті багатозначності поняття «закон», використаного законодавцем у ч. 2 ст. 9 ЦК, що простежується у подібних диспозиціях постатейного матеріалу Кодексу, як-то ч. 2 ст. 12, ч. 2 ст. 395, ст. 954 ЦК.

Разом з тим, стаття 4 КТМ співвідносить положення даного нормативного акту з іншим законодавством, що регулює відносини, які виникають із торговельного мореплавання. Необхідно звернути увагу на суперечливість назви та змісту наведеної статті у порівнянні з назвою й змістом проаналізованої статті ЦК. Оскільки найменування ст. 4 КТМ «Застосування загальних засад

законодавства України» надає можливість стверджувати про застосування загальних принципів правового регулювання тих чи інших відносин, в той час як зміст цієї статті говорить про застосування правил відповідного законодавства (цивільного, адміністративного, господарського та іншого) до правовідносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані КТМ. У цьому контексті також слушною є назва відповідної ст. 4 ГК, яка у ч. 3 встановлює співвідношення правового регулювання КТМ та ГК. У зв'язку з цим назву ст. 4 КТМ можна було б викласти як «Розмежування правового регулювання відносин, що виникають із торговельного мореплавства», що відповідало б сутності поданого у ст. 2 КТМ поняття «торговельне мореплавство».

З наведеного можна дійти висновку про співвідношення ЦК та КТМ як загального та спеціального законодавства, де відносини в сфері торговельного мореплавства врегульовані нормами останнього нормативного акта, а разі відсутності в ньому відповідної норми – приписами ЦК.

Глава 3 розділу XI КТМ у повній мірі присвячене правовій регламентації позовної давності у торговельному мореплавстві. Звертає увагу не відповідність у цій частині сутності позовної давності як темпоральної величини. Так вказана глава КТМ вслід за положеннями інших норм цього кодексу дотримується позиції отождошення поняття «строк» та «термін» на відміну від ЦК, в якому під строком розуміється період часу, зі спливом якого пов'язана певна дія чи подія, що має юридичне значення (ч. 1 ст. 251 ЦК), а під терміном – певний момент часу, з настанням якого пов'язана певна дія чи подія, яка має юридичне значення (ч. 2 ст. 251 ЦК).

Подібна точка зору відображена й в українському тлумачному словнику згідно якого строк – це усталений, визначений для кого-, чого-небудь відрізок часу [4, с. 1404], а під терміном у темпоральному значенні розуміється дві категорії: проміжок часу, визначений, установлений для чого-небудь, що тотожно строку або ж призначений, усталений момент, час виконання або настання чого-небудь [4, с. 1444]. Таким чином, використання КТМ понять «термін» та «строк» як тотожних відповідає першому

значенню першого з них однак не узгоджується з понятійним апаратом цивільного законодавства, що не може бути сприйнятим у зв'язку з наступним. Цивільний є базовим кодифікаційним актом цивільного законодавства, а тому понятійний апарат, який визначений ним, у повній мірі повинен бути використаним при врегулюванні відносин, що є предметом цивільного права, в тому числі й майнових відносин в сфері торговельного мореплавства. Поряд з цим, не може бути розбіжностей у врегулюванні спорів між суб'єктами з договірних відносин, визначених ст. ст. 389-391 КТМ, з використанням поняття позовної давності за ЦК чи КТМ.

Що ж до самого визначення даного виду давності, то необхідно зазначити наступне. КТМ не містить дефініції позовної давності, але така наявна у ЦК, яке не є бездоганим.

Цивільне законодавство під позовною давністю визначає строк, в межах якого особа може звернутися до суду з вимогою про захист свого цивільного права або інтересу (ст.256 ЦК). Не можна назвати таке визначення вдалим, оскільки особа з урахуванням положень ч.2 ст.267 ЦК може звернутися до суду і після спливу позовної давності, на що звертає увагу й М.Г. Розенберг [4, с. 20]. Не вдаючись до деталей у цьому питанні треба тільки зауважити, що визначення, хоча й опосередковане, у ст.71 ЦК 1963 року та у ст.195 ЦК Російської Федерації є більш прийнятним. Дану точку підтримує й В.П. Грибанов, який на підставі аналізу судової практики тих часів та суджень науковців звернув увагу, що позовна давність повинна бути пов'язана не з правом на пред'явлення позову, а з правом на його задоволення [5, с. 184-193].

Другим актуальним питанням стосовно позовної давності, на що необхідно звернути увагу у зв'язку з дефініцією позовної давності за ЦК є питання початку перебігу спливу набувальної давності.

За загальним правилом будь-який цивільно-правовий строк починає спливати з наступного дня після відповідної календарної дати або настання події, з якою пов'язано його початок (ст.253 ЦК). Для позовної давності такий початковий момент визначений у ст.261 ЦК.

Тобто, позовна давність почне спливати тільки з наступного дня за днем, коли особа довідалася або могла довідатися про порушення свого права або про особу, яка його порушила. Визначення початкового моменту перебігу позовної давності за новим вітчизняним законодавством, як на нашу думку, є не досить вдалим. Диспозиція ст.261 ЦК містить три обставини, які є умовами початку спливу позовної давності, зв'язок між якими ґрунтується на диз'юнкції. На відміну від ст.76 ЦК 1963 року та ст.200 ЦК Російської Федерації вказана норма діючого ЦК України доповнена ще одним суб'єктивним елементом, що вимагає й знання особи про порушника її права. У цивілістиці вже розтлумачено таке положення наступним чином: якщо особа дізналась про порушення її права, то строк позовної давності починає спливати від дня, коли вона дізналась про суб'єкта, яким порушено її право [6, с. 631-638].

Однак таке тлумачення не відповідає дійсному формулюванню даної диспозиції, адже в ній наявний зв'язок між обставинами, що є початком перебігу позовної давності, через прийменник «або», в той час як викладене вище тлумачення можливе тільки при наявності кон'юнкції тобто в разі наявності прийменника «і». Останні пропозиції знайшли опосередковану підтримку й у юридичній літературі [7, с. 298-299].

Необхідно вказати, що така позиція не має позитивної перспективи застосування у зв'язку з наступним. Згідно ст.9 Конвенції про позовну давність у міжнародній купівлі-продажу товарів початковим моментом спливу строків позовної давності визначено день виникнення права на позов [8], подібні твердження прийнятні й у цивільно-правовій науці [9, с. 280-281]. Право ж особи на позов виникає з моменту коли вона дізналася або повинна була дізнатися про порушення свого права, в останньому відображено суб'єктивний момент виникнення права.

З огляду на викладене та те, що значення строків позовної давності полягає в стабілізації і впорядкуванні цивільно-правових відносин, відсутня потреба у встановленні додаткової обставини, що є підставою для початку спливу строку позовної давності незалежно від типу її зв'язку з іншими обставинами. Дійсно, варіант

запропонований ст. 261 ЦК, дає привід говорити про непотрібність даного елементу, оскільки знання про суб'єкта, який порушив цивільне право уповноваженої особи не може бути без знання про сам факт порушення. В той же час при застосуванні приречення «і» у сполученні вказаних обставин матимемо варіант, коли у зв'язку з неможливістю встановлення безпосереднього порушника суб'єктивного права строки позовної давності спливати не будуть, що суперечить викладеним вище положенням стосовно призначення позовної давності.

Враховуючи наведене, з метою забезпечення стабільності цивільних правовідносин, усунення їх невизначеності, стимулювання уповноваженої особи до активних дій, а також розчищення правового поля для застосування набувальної давності необхідно повернутись до дефініції початку перебігу позовної давності як дня, коли особа довідалася або могла довідатися про порушення свого права.

До речі, подібна законодавча позиція щодо початку перебігу позовної давності має місце й у ст. 390 КТМ за вимогами про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди.

Водночас, ст. ст. 388, 389 КТМ визначають початок перебігу такого давнісного строку подібно правилам, встановленим ч.5, ч.6 ст. 261 ЦК щодо вимог з договірних відносин з визначеним (не визначеним) строком їх виконання. По-перше, з договору перевезення пасажирів та багажу початком перебігу є: 1) для пасажирів – день фактичного залишення або «залишення» згідно договору пасажиром судна або ж день смерті пасажирів за вимогами про відшкодування шкоди, завданої смертю пасажирів, при перевезенні; 2) стосовно багажу – з дня фактичної видачі багажу або дати його видачі за договором, приписом законодавства. До того ж необхідно зауважити на некоректному формулюванні абзацу другого пункту першого ч. 2 ст. 389 КТМ «заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажирів, спричинила його смерть», оскільки ЦК оперує поняття шкоди, завданої здоров'ю, або ж шкоди, завданої смертю потерпілого, залежно від блага, якому завдається шкода: життю чи здоров'ю (ст. ст. 1195, 1200 ЦК).

По-друге, за вимогами з договорів фрахтування, лізингу, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, договорів, що впливають з повноважень капітана згідно ст. ст. 58, 68, 69 КТМ, початком перебігу позовної давності є день виникнення права на позов, що подібно приписам ч. 5 ст. 261 ЦК. По-третє, за вимогами з договорів перевезення вантажу: 1) щодо відшкодування збитків від втрати вантажу – з 31 дня після дати, коли вантаж повинен був виданий, або ж з наступного дня після спливу чотирьох місяців з моменту прийняття вантажу до перевезення у змішаному сполученні; 2) щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання з видачею вантажу, щодо повернення перебору або стягнення недобору провізних платежів – з дня фактичної або договірної видачі вантажу; 3) щодо нестачі масових однорідних вантажів, що перевозяться наливом, навалом або насипом (речі, визначені родовими ознаками), якщо це передбачено домовленістю сторін – з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації; 4) щодо відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, виплати премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу – з дня закінчення місяця, що настає за тим місяцем, у якому почалося або повинно було початися перевезення.

Решта випадків регламентації початку спливу позовної давності за КТМ за вимогами з договірних та позадоговірних відносин подібна правилам, передбаченим ст. 261 ЦК (зіткнення суден, зворотна вимога), окрім вимог, що виникають із проведення рятувальної операції, де таким моментом є день закінчення рятувальної операції.

Істотною особливістю нормативного закріплення початку перебігу позовної давності за КТМ є темпоральне обмеження такого моменту, як-то: шість років з дня події, що спричинила забруднення, п'ятнадцять років з дня події, що викликала ядерну шкоду.

Поряд з ЦК КТМ оперує поняттям спеціального (екстраординарного) та загального (звичайного) строку позовної давності. При цьому до спеціальних строків віднесено скорочені строки: 1)

в один рік за вимогами з договору морського перевезення вантажу, що подібно до ст. 258 ЦК, й зворотними вимогами; 2) два роки – за вимогами з договорів фрахтування, лізингу, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, договорів, що впливають з повноважень капітана згідно ст. ст. 58, 68, 69 КТМ, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій.

До того ж, не коректним є використане у ст. 391 КТМ поняття загального строку позовної давності, встановленого цивільним законодавством. Вочевидь наведена норма КТМ має банкетний характер в частині застосування цивільного законодавства для регламентації позовної давності до інших вимог, не передбачених даним нормативним актом, а тому маєтсья на увазі як загальна так і спеціальна позовна давність. Подібним чином, надмірною є вказівка застосування загального строку позовної давності у ст. 390 КТМ.

Стаття 392 КТМ визначає додаткову підставу зупинення позовної давності на додаток до обставин, передбачених ст. 263 ЦК, а саме винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії до дня одержання диспаші заінтересованою особою за умови коли, обчислення суми вимоги залежить від відповідних розрахунків. Самі ж правила зупинення давності цілком прописані ст. 263 ЦК.

Положення ст. 393 КТМ доповнюють будь-який зі строків позовної давності за вимогами з торговельного мореплавства строком в три роки, якщо судно, якого стосуються відповідні вимоги не могли застати у водах України протягом строку позовної давності. Сутність такого правила досить часто пояснюється тим, що судно може виступати як предмет позову, а також як доказ у відповідних справах, що має суто процесуальну природу й може бути забезпеченим в межах процесуальних строків розгляду відповідної справи у судовій інстанції. Тобто, наведена норма не забезпечує реалізацію дійсної сутності позовної давності, а тому не несе відповідного навантаження у контексті даного давнісного строку, до речі, подібне правило відсутнє у § 2 глави XXV КТМ Російської Федерації. Решта питань, пов'язаних з правовою регламентацією



позовної давності, повинні вирішуватись в межах приписів цивільного законодавства, зокрема гл. 19 ЦК.

**Висновки.** Таким чином, позовна давність в українському законодавстві представлена як один з давнісних строків, метою якої є усунення тривалої невизначеності у суспільних відносинах та врахування інтересів їх учасників. КТМ встановлює певні правила використання позовної давності, які є спеціальними до вимог з відносин торговельного мореплавства. Наведені у статті пропозиції щодо удосконалення правової регламентації позовної давності за ЦК та КТМ можуть стати у нагоді, оскільки відображають сутнісні ознаки такого строку й приводять до ладу нормативне підґрунтя для його існування.

#### **Список використаних джерел**

1. Маковій В. П. Характеристика правовідносин, пов'язаних з застосуванням набувальної давності / В. П. Маковій // Вісник господарського судочинства. – 2006. – № 5. – С. 138-147.
2. Цивільне право України. Академічний курс : підручник ; у двох томах / [за заг. ред. Я. М. Шевченко] – К. : ІнЮре, 2003. – Т. 1. – 520 с.
3. Цивільний кодекс України: коментар / [за ред. Є. О. Харитонова, О. М. Калітенко]. – Х. : Одісей, 2004. – 856 с.
4. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.) [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел]. – К.; Ірпінь : Перун, 2005. – 1728 с.
4. Розенберг М. Г. Исковая давность в международном коммерческом обороте: практика применения / М. Г. Розенберг. – М. : Статут, 1999. – 144 с.
5. Грибанов В. П. Осуществление и защита гражданских прав / В. П. Грибанов – М. : Статут, 2001. – 411 с.
6. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України ; в 4-х т. / А. Г. Ярема, В. Я. Карабань, В. В. Крищенко, В. Г. Ротань. – Т. 1. – К. : АСК, 2004. – 928 с.
7. Цивільне право України: підручник : у 2-х т. – Т. 1. / [під ред. В. І. Борисової, І. В. Спасиво-Фатєєвої, В. Л. Яроцького]. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – 480 с.
8. Конвенція про позовну давність у міжнародній купівлі-продажу товарів від 14 червня 1974 р. // Офіційний вісник України. – 2004. – № 44. – Ст. 2942.
9. Советское гражданское право: учебник. В 2-х т. – Т. 1 / [под ред. О. А. Красавчикова]. – М. : Высшая школа, 1985. – 544 с.

**Маковій Віктор Петрович**

*кандидат юридических наук, доцент*

*начальник кафедры гражданско-правовых дисциплин,*

*Одесский государственный университет внутренних дел*

**ИСКОВАЯ ДАВНОСТЬ ПО КОДЕКСУ ТОРГОВОГО  
МОРЕПЛАВАНИЯ И ПО ГРАЖДАНСКОМУ КОДЕКСУ  
УКРАИНЫ**

Статья содержит систематизированное исследование исковой давности как разновидности давностного срока по отечественному законодательству, где обращается внимание на соотношение юридических понятий и категорий в гражданском и морском праве, которые используются при определении сущности исковой давности, особенностей ее истечения.

**Ключевые слова:** исковая давность, начало истечения, приостановление, окончание, торговое морское право, термин, срок.

**Маковий Вуктор Петрович**

*PhD (Law), Docent, Chief of the Civil Law Disciplines Department,*

*Odessa State University of Internal Affairs*

**CLAIM LIMITATION ACCORDING TO THE CODE OF  
MARITIME SHIPPING AND CIVIL CODE OF UKRAINE**

The article focuses at the systematized research of claim limitation as a variety of remoteness term according to the home legislation, where attention is paid to correlation of legal notions and categories in the Civil and the Marine law, which are used for determination of claim limitation essence, its features of its expiration.

It is defined the correlation of the civil and the marine legislation in the sphere of claim limitation adjustment. The research of the Economic, the Civil, the Marine Laws is carried out, where priority is got to the special norms of the Marine law at the adjustment of the proper relations.

Particular attention is given to a "period" and "term" notions that are determined by the civil legislation, but also are used in the identical value in the marine legislation. It is given the notion of claim limitation as a variety of remoteness in the context of home and international legislation.

It is described the legal nature of claim limitation inception according to the Civil and the Marine Law among the sub-institutions of claim limitation, where positions of art. 261(p/1) of the Civil Code of Ukraine in part of inclusion of subjective factor to legal composition, that is the foundation of beginning of the proper period expiration.

It is additionally analysed the positions of the Commercial Marine Code of Ukraine in correlation with the civil legislation on determination of

circumstances, that are the foundation to beginning of claim limitation expiration, on results of that suggestions of scientific and practical direction. An attention is given to the contractual relations of transportation of passengers, luggage and load, chartering, leasing, towage, grant of pilot services, marine insurance, agreements, that are out of plenary powers of captain according to the items 58, 68, 69 of Commercial Marine Code of Ukraine.

The substantial feature of the normative fixing of claim limitation inception according to the Commercial Marine Code of Ukraine is defined the temporal limitation of such moment: six years from the day of action that entailed contamination, fifteen years from the day of action that caused nuclear harm.

It is marked the Commercial Marine Code of Ukraine operates to notions of the special (extraordinary) and general (ordinary) term of claim limitation next to the Civil Code. The brief terms are delivered to the special terms: in one and two years.

Besides, it is not correct the using of general term of claim limitation in the art. 391 of set by the civil legislation. Obviously the resulted norm of the Commercial Marine Code of Ukraine has a blanket character in part of application of civil legislation for regulation of claim limitation to other requirements not foreseen by the given normative act, and therefore is as general and special claim limitation. By a similar appearance, pointing of application of general term of claim limitation in the art. 390 of the Commercial Marine Code of Ukraine is surplus.

The special circumstance is analysed at essence examining of legal facts that are foundation till suspension of claim limitation expiration, defined by the Commercial Marine Code of Ukraine subject to the condition necessity of computation of consequences of gross average in obedience to composed average adjustment.

**Key words:** claim limitation, expiration inception, suspension, expiry, the Commercial Marine Law, period, term, gross average.

УДК 347.794/.795

Нігреєва О.О.\*

## ТРАНСПОРТНІ ДОГОВОРИ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ ІТАЛІЇ ТА УКРАЇНИ

У статті розглянуто договори найму і фрахтування морських суден, а також договори перевезення вантажів у морському праві Італії у зіставленні із аналогічними договорами у морському праві України, досліджено класифікацію відповідних договорів у Кодексі судноплавства Італії, надано рекомендації щодо вдосконалення вітчизняного морського законодавства у цій сфері.

**Ключові слова:** найм судна, фрахтування судна, морське перевезення вантажів, договір, класифікація.

**Постановка проблеми.** Як відомо, морські перевезення вантажів складають переважну частку у міжнародних вантажних перевезеннях, що об'єктивно зумовлено відносно низькою вартістю та зручністю таких перевезень. Морське законодавство України, на жаль, не відповідає міжнародним тенденціям у регулюванні цих питань. Норми Кодексу торговельного мореплавства України є багато у чому застарілими, неповними та такими, що не задовольняють потреби практики морських перевезень вантажів у нашій країні. Зокрема, положення розділів V «Морські перевезення» та VI «Фрахтування суден» є недостатньо чіткими та структурованими у тому, що стосується правового регулювання договорів морського перевезення вантажів та фрахтування суден. Відсутній чіткий розподіл договорів перевезення вантажів на договори перевезення без зазначення чіткого місця на судні та із зазначенням такого місця. Остання категорія договорів регулюється нормами щодо укладання договору рейсового чартеру, при визначенні якого, однак, застосовується термінологія договору фрахтування. Самі ж відносини фрахтування судна врегульовано у наступному розділі, де, на наш погляд, не зовсім вдало поєднано у одній статті договір тайм- та бербоут-чартеру, які є дещо

---

\* Нігреєва Олена Олександрівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

різними за своєю правовою природою. Зазначені прогалини та термінологічна невизначеність обумовлюють необхідність вдосконалення норм Кодексу торговельного мореплавства України.

**Мета та завдання статті.** Задля покращення існуючого правового регулювання цієї сфери цікаво звернутися до досвіду інших морських країн із регулювання договірної практики морських перевезень вантажів та використання морських суден. У цьому аспекті вважаємо корисним розглянути наукову доктрину та нормативну базу італійського морського права, що є одним із найстаріших у світі. Отже, вбачаємо за **мету** написання статті дослідження правового регулювання договірних відносин із перевезення вантажів та використання морських суден у праві Італії та порівняння його із вітчизняним правовим регулюванням відповідних відносин задля виокремлення позитивних надбань італійського права, які б могли бути запозичені при вдосконаленні норм Кодексу торговельного мореплавства України. Для досягнення зазначеної мети необхідно виконати наступні **завдання**: проаналізувати правове регулювання відносин із укладання транспортних договорів у Кодексі судноплавства Італії; розглянути присутню у ньому класифікацію договорів із використання суден; ознайомитися із зауваженнями італійських науковців та юристів-практиків щодо ефективності наявних правових норм; порівняти присутній у законодавстві Італії та України підхід до договірному регулюванню відносин із перевезення вантажів та використання морських суден; надати рекомендації щодо вдосконалення вітчизняного законодавства.

Бажаємо зауважити, що у рамках дослідження, яке проводиться, переважно буде розглянуто питання договірному регулюванню відносин із найму, фрахтування морських суден та морського перевезення вантажів. Інші транспортні договори, властиві морському праву Італії, що безперечно, є також цікавими для дослідження, у контексті цієї статті вивчатися не будуть.

**Стан дослідження.** Потрібно підкреслити, що порівняльно-правових досліджень зазначеної тематики практично немає, що обумовлює істотну актуальність проведення наміченої роботи.

Щодо досліджень національного правового регулювання відносин морських перевезень вантажів та використання морських суден, то їм приділено набагато більше уваги як у науці вітчизняного, так й італійського морського права. Зокрема, зазначеним питанням присвячено праці таких науковців, як М. М. Агарков, С. С. Алексеев, М. И. Брагинский, В. В. Витрянский, О.С. Иоффе, А. Л. Маковский, И. Б. Новицкий, К.П. Победоносцев, Л. И. Рапопорт, Є. Д. Стрельцова, П. П. Цитович, О. М. Шемякін, Г. Ф. Шершеневич, S. Carbone, L. Corbino, F. Dominedo', A. Fiale, E. Spasiano, S. Zunarelli тощо. На наш погляд, проведення порівняльно-правових досліджень у цій сфері є вкрай цікавим та необхідним, адже допомогло б збагатити теорію та практику української науки морського права.

**Виклад основного матеріалу.** В Італії загальне правове регулювання питання оренди майна та перевезень вантажів і пасажирів міститься у нормах Цивільного кодексу Італії 1942 р. Основні положення, що надають правове регулювання цим відносинам у сфері морського судноплавства, можна знайти у Кодексі судноплавства Італії 1942 р. Цікаво, що поряд із регулюванням відносин у сфері торговельного мореплавства цей кодекс регламентує також повітряні перевезення та перевезення по внутрішнім водним шляхам Італії. На наш погляд, такий підхід до врегулювання зазначених питань може мати свої переваги, адже дозволяє зафіксувати загальні положення щодо трьох важливих видів транспорту в одному нормативному документі.

Основні норми щодо транспортних договорів містяться у третій книзі кодексу під назвою «Про зобов'язання, що стосуються використання судна». Розділ I цієї книги присвячено саме договорам щодо використання судна, а саме: договорам найму, фрахтування та перевезень. Таке розміщення норм, що регулюють суттєво відмінні види договірних відносин, в одному розділі не є типовим у світі та характерним для українського законодавства. Як відомо, у Кодексі торговельного мореплавства України морські перевезення вантажів і пасажирів та фрахтування суден врегульовано у різних розділах. Структура Кодексу судноплавства

Італії у цьому аспекті піддається критиці також із боку італійських науковців, які вважають, що «таке розташування, можливо, базується виключно на випадковому та емпіричному критерії, оскільки поєднує договори, що не мають ані однакової юридичної природи, ані загальних характеристик та є схожими тільки за їхнім зв'язком із використанням судна. Однак судно у різних договорах не може розглядатися однаково: щодо відносин найму судна, то воно виступає об'єктом договору, у той час як при фрахтуванні судна воно є засобом для виконання обумовленої послуги» [1, р.205].

Окремі науковці також вважають, що категорія договорів про використання судна не може зводитися виключно до договорів, зазначених вище, адже є більш ширшою та має включати також договори буксирування судна та безоплатного позичення судна [1, р.205].

Ще однією цікавою рисою загального доктринального підходу до врегулювання відносин із приводу використання морських суден є нормативне розрізнення договору найму та договору фрахтування судна, що в праві України розглядаються як різновиди одного договірної типу – фрахтування судна.

Так, зокрема, Цивільний кодекс Італії у ст. 1571 визначає найм як договір, згідно з яким одна сторона договору зобов'язується надати у користування іншій стороні на визначений строк певну рухому чи нерухому річ за визначену винагороду [2]. Майже аналогічна дефініція, але щодо судна, наводиться у ст. 376 Кодексу судноплавства Італії [3].

На практиці розрізняють два види договору найму судна: а) договір найму «голого» судна, тобто виключно судна як матеріальної речі із її приналежностями; б) договір найму обладнаного судна із екіпажем.

Така класифікація відповідає міжнародній практиці найму морських суден, у якій прийнято розрізнявати договори димайз – та бербоут-чартеру. Крім того, договір бербоут-чартеру часто розглядають як різновид договору димайз-чартеру [4, с.53], хоча більшого поширення отримав саме перший. Під димайз-чартером

розуміють договір найму (оренди) судна із екіпажем, згідно з яким екіпаж підпорядковується орендатору, що заміщує собою орендодавця у трудових відносинах. Бербоут-чартер становить собою договір найму судна без екіпажу.

За італійським правом, обидва ці різновиди договору відносяться до договорів про найм (оренду) судна. На відміну від нього, в Україні згідно з положеннями розділу VI Кодексу торговельного мореплавства України договір бербоут-чартеру разом із договором тайм-чартеру (фрахтування судна на певний час разом із екіпажем, що підпорядковується фрахтівнику (судновласнику) відноситься до договорів фрахтування суден на певний час. У параграфі 5 глави 59 Цивільного кодексу України зазначено, що морські судна можуть виступати предметом договору найму транспортного засобу без або ж разом із екіпажем, причому згідно зі ст. 805 екіпаж у такому випадку не припиняє трудових відносин із наймодавцем. Отже, ані цивільним, ані морським законодавством України можливість укладення договору димайз-чартеру не передбачено.

Зазначені особливості підкреслюють наявність певної плутанини у правовому регулюванні відносин із найму морського судна у праві України, адже відповідно до норм як Кодексу торговельного мореплавства України, так і Цивільного кодексу України договори тайм– та бербоут-чартеру відносяться до однієї групи договорів чи то фрахтування суден (за термінологією Кодексу торговельного мореплавства України), чи то найму (оренди) суден (за термінологією Цивільного кодексу України). Однак таке поєднання із теоретичної та практичної точок зору уявляється помилковим, адже ці договори містять значно різні зобов'язання сторін, що відображається на їхніх правах, обов'язках та відповідальності.

Італійське морське право більш вдало враховує ці особливості, розрізняючи договори найму та фрахтування суден. Крім того, у договірному полі Італії усе більшого поширення отримує договір фінансового найму чи лізингу. При цьому застосовується як фінансовий, так і оперативний лізинг [5]. Їхнє використання для



найму морських суден не є кодифікованим, однак представники юридичної практики посилаються у цьому аспекті на проформу бербоут-чартеру «Barecon 2001», що містить декілька факультативних додатків, які передбачають можливість найму судна на умовах фінансового лізингу, а також можливість укладення договору бербоут-чартеру із подальшим придбанням судна у власність орендаря [6].

Договір лізингу судна передбачено також у Кодексі торговельного мореплавства України у розділі VI, що присвячений відносинам фрахтування суден. Однак його положення є дещо застарілими та такими, що не відповідають концепції фінансового лізингу, зафіксованій у Цивільному кодексі України та Законі України «Про фінансовий лізинг». Положення ст. 215 Кодексу торговельного мореплавства України, у якій закріплено, що «за договором лізингу судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно [7]», більш нагадують визначення договору бербоут-чартеру із умовою подальшого викупу судна орендарем.

Як уявляється, зазначений розділ має бути суттєво перероблений з урахуванням наведених міркувань.

Окремий параграф Кодексу судноплавства Італії присвячено договорам фрахтування морських суден. Відповідно до ст. 384 фрахтування – це договір, згідно з яким «судновласник (фрахтівник) зобов'язується за обумовлений фрахт здійснити на певному судні один чи більше рейсів, визначених завчасно, чи у межах певного обумовленого періоду часу рейси, замовлені фрахтувальником, у відповідності до умов, встановлених договором чи звичаями [3]».

Отже, відмінною рисою договору фрахтування є те, що фрахтівник зобов'язується надати послугу, яка полягає у здійсненні одного чи більшої кількості рейсів, не приймаючи на себе обов'язків перевізника за договорами перевезення вантажів та пасажирів,

на користь фрахтувальника, який, як правило, виступає перевізником, укладаючи договори перевезення вантажів та пасажирів на зафрахтованому ним судні. У той самий час за договором найму судна сутність зобов'язання полягає у наданні матеріальної речі – судна – у володіння та користування за плату на визначений час. Відмінність у цілях укладання цих договорів наявні демонструє їхню приналежність до різних груп договорів, що й відображено у Кодексі судноплавства Італії.

Із визначення договору фрахтування слідує, що за законодавством Італії договір фрахтування може бути укладено:

- 1) для здійснення одно чи декількох рейсів;
- 2) на визначений час.

Зазначені можливості обумовили застосування на практиці двох різних договорів фрахтування: договору тайм-чартеру та договору рейсового тайм-чартеру.

Основна мета договору фрахтування полягає у навігації судна, яку забезпечує фрахтівник як кінцевий результат власної організації діяльності, у межах якої він використовує як людські, так і матеріальні ресурси та здійснює певні витрати. Аналіз практики дозволяє виокремити три основні зобов'язання фрахтівника щодо здійснення рейсу:

- 1) надати у розпорядження фрахтувальника судно та суднову місткість;
- 2) привести судно у морехідний стан, обладнати його, забезпечити екіпажем та необхідною судновою документацією;
- 3) забезпечити роботу екіпажу на виконання завдань фрахтувальника.

Ці зобов'язання є комплементарними та пов'язаними між собою, але не мають субординаційних зв'язків [1, р. 216].

У теорії права Італії також немає єдності думок щодо однозначної класифікації договору фрахтування морського судна. Якщо розрізнення договорів фрахтування та найму судна є більш-менш загальним підходом, то у питанні розрізнення договорів фрахтування та перевезення такої однаковості бракує.

Як вже було зазначено, традиційний підхід до розуміння правової природи фрахтування за законодавством Італії вимагає викремлення цього договору у самостійний вид поряд із договорами найму судна та перевезення вантажів, зважаючи на те, що предмет цих договорів полягає у виконанні різних зобов'язань. Разом із тим останнім часом частина представників італійської науки почала схилитися до думки про те, щоб визначати договір фрахтування судна як різновид договору перевезення вантажів. Як наголошують, навігація чи здійснення рейсів, що є обов'язком фрахтівника за договором фрахтування судна, ніколи не є кінцевою метою фрахтування, що, навпаки, майже завжди полягає у подальшому перевезенні вантажів чи пасажирів [1, р. 217]. Іншим аргументом на користь прибічників цієї думки є той факт, що часто за договором тайм-чартеру відповідальність фрахтівника визначається на нормах схожими із тими нормами, що визначають відповідальність перевізника за договором перевезення вантажів за коносаментом, особливо, коли до договору включено застереження «paramount» [1, р. 217].

Аби мати більш повну картину регулювання транспортних договорів у морському праві Італії потрібно зупинитися на нормах, що стосуються договорів перевезення.

Питанням перевезень пасажирів, багажу та вантажів морським транспортом присвячено параграф 3 у розділі 1 книги 3 частини 1 Кодексу судноплавства Італії. Загальне визначення договору перевезення знаходимо у ст.1678 Цивільного кодексу Італії, що визначає його як договір, «одна сторона якого (перевізник) зобов'язується за провізну плату перевезти людей чи речі з одного місця до іншого» [2].

Отже, цілком укладання такого договору є надання послуги із перевезення пасажирів, багажу чи вантажів.

Структурне розташування норм щодо морських перевезень у Кодексі судноплавства Італії дозволяє казати про два основні різновиди договору морського перевезення: договір морського перевезення людей (пасажирів та багажу) та договір перевезення речей (вантажів). У свою чергу договори перевезення речей

по воді (внутрішні води чи територіальне море) у праві Італії розподіляються на договори перевезення визначених чи окремих речей та договори перевезення повного чи часткового вантажу.

Останній розподіл відбувається не за критерієм правової природи чи кількості вантажу, що транспортується, або ж способом завантаження, а на тій підставі, що зазначені види перевезень здійснюються різними організаційними формами морського транспорту: перевезення окремих речей відбувається із використанням лінійних суден, а перевезення повного чи часткового вантажу – із використанням трампових суден [1, р.241]. Хоча у Кодексі судноплавства зазначено дещо інший критерій – визначеність чи невизначеність судна, що здійснює перевезення. Однак, як зазначають італійські вчені, така підстава класифікації не є достатньою, адже індивідуалізація судна не впливає на природу зобов'язання, а скоріше конкретизує процес його реалізації [2, р.242].

Як бачимо, італійське законодавче регулювання морських перевезень вантажів є дещо відмінним від того регулювання, що ми знаходимо у Кодексі торговельного мореплавства України, де розрізнення договорів перевезення відбувається скоріше за документами, що доводять його наявність. Ними є рейсовий чартер (за умови надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень), коносамент (без надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень) та інші письмові докази (ст.134 Кодексу торговельного мореплавства України) [7]. Більш чіткої класифікації вітчизняний кодекс не містить. На базі наведеної норми українські вчені розрізняють договори перевезення вантажу із умовою надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень та без такої умови [8, с.135-137]. Як уявляється, такий поділ у певному сенсі відповідає поділу договорів перевезення вантажів у італійському кодексі, адже організаційно такі перевезення здійснюються, як правило, із залученням трампових суден (із наданням для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень та укладанням договору рейсового чарту) або ж лінійних суден (без надання для перевезення всього

судна, його частини чи окремих суднових приміщень та укладанням договору перевезення за коносаментом).

**Висновки.** Не зупиняючись більше на питаннях класифікації договорів перевезення вантажів та фрахтування, що викликають серйозні дискусії у цивілістів та спеціалістів у галузі морського права різних країн, бажано підкреслити, що незважаючи на деякі недоліки, правова регламентація відносин із морського перевезення вантажів та застосування суден в Італії здається більш чіткою та обґрунтованою, ніж в Україні. Такий висновок дає нам підстави вважати цікавими подальші дослідження у цьому напрямку, які могли б бути корисними для вдосконалення вітчизняного правового регулювання відносин у галузі торговельного мореплавства.

На завершення вважаємо за потрібне підкреслити наступні тези:

а) морське право Італії надає значну увагу питанням укладання різних транспортних договорів. Основними з цих договорів, що стосуються питань використання морських суден, є договори щодо найму судна, фрахтування судна та перевезення речей та людей;

б) зазначені типи договорів розглядаються як самостійні договірні типи, хоча певна частина науки схиляється до того, щоб розглядати договір фрахтування як різновид договору перевезення;

в) морському праву Італії властива більша чіткість та послідовність у регулюванні відносин найму (оренди) морського судна, ніж праву України. Зокрема, це стосується розрізнення договорів тайм– та бербоут-чартеру, які у Кодексі торговельного мореплавства України визначено як різновиди договору фрахтування, хоча сутність цих зобов'язань є значно різною;

г) у Кодексі судноплавства Італії не міститься визначення договору лізингу морського судна, хоча на практиці він застосовується. Вважаємо, що її дослідження могло б бути корисним для вдосконалення правового регулювання цих відносин у Кодексі торговельного мореплавства України;

д) відмінним від українського морського права є морське право Італії й у питанні регулювання перевезень вантажів. Відповідні договори у Кодексі судноплавства Італії різняться за ознакою надання для перевезення визначеного чи невизначеного судна, що навіть італійські юристи вважають не дуже вдалим критерієм для класифікації. На наш погляд, у цьому аспекті норми Кодексу торговельного мореплавства України є більш вдало сформульованими, адже вони посилаються на договори перевезення добре відомі практиці міжнародного торговельного мореплавства – договір перевезення із використанням коносаменту, що часто укладається лінійними судноплавними компаніями, та договір рейсового чартеру. Проформи таких договорів, що розроблюються та постійно вдосконалюються міжнародними організаціями у цій сфері («BIMCO», «ASBA», Британська палата судноплавства тощо), є найбільш поширеними у міжнародній практиці регулювання відносин сторін із перевезення вантажів, фрахтування та найму суден. Отже, саме їхні положення, як найбільш сучасні та ефективні, мають враховуватися при розробленні національних нормативно-правових актів із зазначених питань.

#### **Список використаних джерел**

1. Fiale Aldo. Diritto della navigazione marittima e aerea / Fiale Aldo. – Napoli : Simone, 2006. – 383 p.
2. Codice civile : Regio Decreto 16 marzo 1942, № 262 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.altalex.com/index.php?idnot=34794>
3. Codice della navigazione : Regio Decreto 30 marzo 1942, № 327 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.fog.it/legislaz/cn-0376-0468.htm>
4. Соколов А. И. Краткий морской коммерческий словарь-справочник / А. И. Соколов. – О. : Латстар, 2001. – 216 с.
5. Pisano Gianluca. Il leasing / P. Gianluca. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.gianlucapisano.it/index.php?option=com\\_content&view=article&catid=61:il-contratto&id=110:il-leasing](http://www.gianlucapisano.it/index.php?option=com_content&view=article&catid=61:il-contratto&id=110:il-leasing)
6. BIMCO Standard Bareboat Charter, Code Name «Barecon 2001» [Електронний ресурс] – Режим доступу : [https://www.bimco.org/Chartering/ Documents/Bareboat\\_Chartering/BARECON2001.asp](https://www.bimco.org/Chartering/ Documents/Bareboat_Chartering/BARECON2001.asp)

7. Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№ 47-52. – Ст. 349.
8. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право / О. М. Шемякін. – О. : Латстар, 2000. – 272 с.

**Нигреева Елена Александровна,**

*кандидат юридических наук, доцент,*

*доцент кафедри общеправовых дисциплин и международного права*

*Одесского национального университета имени Мечникова*

## **ТРАНСПОРТНЫЕ ДОГОВОРЫ В МОРСКОМ ПРАВЕ ИТАЛИИ И УКРАИНЫ**

В статье рассмотрены договоры найма и фрахтования морских судов, а также договоры перевозки грузов в морском праве Италии в их сопоставлении с аналогичными договорами в морском праве Украины, исследована классификация соответствующих договоров в Кодексе судоходства Италии, предоставлены рекомендации по усовершенствованию отечественного морского законодательства в этой сфере.

**Ключевые слова:** наем судна, фрахтование судна, морская перевозка грузов, договор, классификация.

**Nigreieva Olena Olexandrivna**

*PhD, Docent, Docent of Theory of Law and International Law Department,*

*Odessa I. I. Mechnikov National University*

## **TRANSPORT CONTRACTS IN THE MARITIME LAW OF ITALY AND UKRAINE**

In the article the issues of vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods legal regulations in the Italian and the Ukrainian law are considered. The author paid attention on classification of vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods contracts in the Italian legislation and first of all in the Navigation Code 1942 of Italy.

The main characteristic of the Italian maritime law approach is to consider the vessel hire, vessel chartering and maritime carriage of goods contracts as autonomous ones. The legal norms on the contracts are situated at the same code chapter that regulates the vessel using. This approach is an important one because it lets to distinguish the vessel hire and the vessel chartering that in many countries have similar juridical concepts. At the same time the Italian legislation doesn't know the leasing contract but this type of contract is popular in the Italian maritime navigation practice.

At the author's opinion the Italian legal regulations of said above questions are more successful that the analogical norms of the Merchant Shipping

Code of Ukraine. As regards the contracts of maritime carriage of goods in the Navigation Code of Italy there are two types of contracts: the contract of carriage of goods on a specific vessel and the contract without individualization of vessel. This approach doesn't seem the right one because the vessel individualization criterion isn't so important for such a classification. In this aspect the Ukrainian legal regulations seem more correct as long as in the Merchant Shipping Code of Ukraine there are two different types of maritime carriage with the chartering of whole or part of the ship's cargo-carrying space for the carriage of goods (so called voyage-charter) and without it. This approach is more popular in the maritime carriage practice, but there are many other gaps and terminological confusions that can be eliminated in the Ukrainian maritime legislation taking into consideration the Italian maritime law regulation experience.

**Key words:** vessel hire, vessel chartering, maritime carriage of goods, contract, classification.



УДК 349.3

**А. В. Скоробагатько\***

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРИЗНАЧЕННЯ ПЕНСІЙ ПЛАВСКЛАДУ МОРСЬКОГО, РІЧКОВОГО ФЛОТУ І ФЛОТУ РИБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ**

У статті досліджено особливості призначення пенсій окремим категоріям працівників морської галузі, а саме плавскладу морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості. Висвітлена точка зору автора щодо правового регулювання цих відносин, визначені та запропоновані шляхи вдосконалення галузевого законодавства.

**Ключові слова:** пенсії, вислуга років, пільгове пенсійне забезпечення, реформа пенсійної системи.

**Постановка проблеми.** Зі здобуттям незалежності та набранням чинності нової Конституції в Україні активно проходить процес творення сучасної правової системи. Зокрема, суттєвому реформуванню піддається законодавство, яке забезпечує правове регулювання соціальної сфери, водночас відбувається становлення пенсійної системи молоді української держави, але на цей процес негативно впливають доволі складні економічні й демографічні умови.

Однією з актуальних проблем у пенсійному забезпеченні, яка складає як теоретичний, так і практичний інтерес, залишається питання нормативного врегулювання призначення пільгових пенсій та пенсій за вислугу років. На жаль, прийнятий у 2003 році Закон України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» [1] тільки частково врегулював це питання – закріпивши новий порядок нарахування пенсії, та в Прикінцевих положеннях визначив, що ці пенсії в перспективі повинні призначатися на новій законодавчій базі та виплачуватися через спеціально створені фонди, але до цього часу умови, що дають право на отримання пенсії цими особами визначаються нормами «старого» Закону України «Про пенсійне забезпечення» [2]. Звичайно, відсутність

---

\* **Скоробагатько Андрій Васильович** – завідувач кафедри цивільного і трудового права Одеської національної морської академії, кандидат юридичних наук, доцент, sav\_256@mail.ru

єдиного нормативного акту не сприяє чіткому врегулюванню пенсійних відносини та потребує вироблення державою ефективного правового механізму їх регулювання.

**Формулювання цілей статті, постановка завдання.** Метою статті є визначення особливостей призначення пенсій окремим категоріям працівників морської галузі, а саме плавскладу морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості. У запропонованій публікації зроблено спробу з'ясувати особливості пенсійного забезпечення за вислугу років і за віком на пільгових умовах названих категорій працівників, а також внесені пропозиції щодо вдосконалення чинного пенсійного законодавства, що, безперечно, сприятиме й більш якісному регулюванню всіх пенсійних правовідносин.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематика створення нової системи пенсійного забезпечення широко представлена в працях відомих українських дослідників В.М. Андріїва, Н.Б. Болотіної, М.Д. Бойко, Т.З Герасимів, Н.П. Коробенко, Л.І. Лазор, Б.О. Надточій, І.В. Оклей, С.М. Прилипка, І.М. Сироти, С.М. Синчук, Б.І. Сташківа, Н.М. Хуторян. Також слід відзначити, що за останні роки з'явилася низка монографічних досліджень ряду проблем з пенсійного забезпечення, зокрема, проведені комплексні дослідження пенсійного забезпечення працівників органів внутрішніх справ [3], наукових працівників [4], державних службовців [5], суддів [6]. Утім одним із малодосліджених і невіршених питань, яке потребує додаткового вивчення та законодавчого врегулювання, залишається питання пенсійного забезпечення окремих категорій працівників морського і річкового флоту[7].

**Виклад основного матеріалу.** До 1 січня 2004 року окремим категоріям працівників (у тому числі й працівникам водного транспорту) призначалися пільгові пенсії і пенсії за вислугу років. Після прийняття Верховною Радою України нового пенсійного Закону «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування», значній більшості громадян пенсії призначаються саме за нормами цього Закону, який не передбачає призначення досліджуваних видів пенсій. Проте, як нами вже відзначалося, у Прикінцевих

положеннях Закону визначено, що пенсійне забезпечення застрахованих осіб, які мали раніше право на пенсії на пільгових умовах або за вислугу років, має здійснюватися згідно з окремим законодавчим актом через створені професійні та корпоративні фонди. Але, оскільки зараз ці питання залишаються не вирішеними, то відповідно до п. 2 Прикінцевих положень тимчасово зберігається призначення цих видів пенсій на умовах, які закріплені в ст.ст. 51–53, 55 Закону України «Про пенсійне забезпечення», а порядок їх нарахування здійснюється відповідно до положень Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування». Також необхідно враховувати й ту особливість, що при визначенні права на той чи інший вид пенсії застосовуються не тільки закони, а досить часто ключові питання врегульовуються підзаконними нормативними актами. Зокрема, постановами Уряду визначається перелік посад і робіт, порядок обчислення строків вислуги тощо [8].

Також необхідно відзначити, що окрім зазначених вище законів, призначення пенсій за вислугу років багатьом категоріям службовців врегульовано нормами спеціальних законів, утім враховуючи невеликий обсяг цієї публікації, аналіз їх положень залишиться поза межами нашого дослідження. Оскільки пенсійне забезпечення за вислугу років та за віком на пільгових умовах працівників водного транспорту має певні відмінності, то вважаємо доцільним провести аналіз підстав призначення цих видів пенсій порізно. Розпочнемо з особливостей призначення пенсій за вислугу років.

Пенсії за вислугу років, які стали основою для інших видів пенсійного забезпечення, на даний момент є самостійним видом пенсійних виплат. Відповідно до ст. 51 Закону України «Про пенсійне забезпечення» пенсії за вислугу років призначаються при зайнятості на роботах, виконання яких призводить до втрати професійної працездатності або придатності до настання віку, що дає право на пенсію за віком. Окрім втрати за станом здоров'я можливості належним чином виконувати трудову функцію, не менш важливою підставою для призначення цього виду пенсій є

наявність у працівника спеціального стажу (вислуги років). Більш того, ми можемо стверджувати, що вислуга років, як плінна в часі різновидність професійної діяльності, є загальною і необхідною підставою, що виділяє ці пенсії в якості самостійного виду.

У статті 52 Закону України «Про пенсійне забезпечення» визначено категорії працівників водного транспорту, які мають право на пенсію за вислугу років. Зокрема, до такої категорії працівників відносяться: механізатори (докери-механізатори) комплексних бригад на вантажно-розвантажувальних роботах у портах, а також плавсклад морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості (крім суден портових, що постійно працюють в межах акваторії порту, службово-допоміжних, роз'їзних, приміського і внутріміського сполучення).

Умови призначення пенсій цим працівникам визначені у ст. 55 зазначеного Закону. Зокрема, пенсія за вислугу років механізаторам (докерам-механізаторам) комплексних бригад на вантажно-розвантажувальних роботах у портах призначається: чоловікам – після досягнення 55 років і при загальному стажі роботи не менше 25 років, з них не менше 20 років на зазначеній роботі; жінкам – після досягнення 50 років і при загальному стажі роботи не менше 20 років, з них не менше 15 років на зазначеній роботі [2]. Як бачимо, для цієї категорії працівників має місце застосування диференційованого регулювання призначення пенсій, яке проявляється у зниженні пенсійного віку та в суттєвому зменшенні вимог до страхового стажу.

Відповідно до п. «д» ст. 55 Закону право на пенсію за вислугу років має плавсклад морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості (крім суден портових, які постійно працюють в акваторії порту, службово-допоміжних, роз'їзних, приміського і внутріміського сполучення): чоловіки – після досягнення 55 років і при загальному стажі роботи не менше 25 років, з них не менше 12 років 6 місяців на зазначеній роботі; жінки – після досягнення 50 років і при загальному стажі роботи не менше 20 років, з них не менше 10 років на зазначеній роботі. Для цієї категорії працівників знижується пенсійний вік на 5 років (для жінок різниця з часом збільшиться до 10 років, як було зазначено вище), а

вимоги до спеціального стажу більш пільгові ніж у механізаторів (докерів-механізаторів) – такого стажу необхідно мати не менше половини від встановленого Законом загального страхового стажу. Наведені приклади також свідчать про наявність диференціації за статевою ознакою.

На найбільш пільгових умовах пенсія за вислугу років призначається працівникам окремих видів суден, професій і посад плавскаду суден морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості за Списком, що затверджується Кабінетом Міністрів України. Пенсія призначається незалежно від віку: чоловікам – при стажі роботи на цих судах, за цими професіями і посадами не менше 25 років; жінкам – при стажі роботи на цих судах, за цими професіями і посадами не менше 20 років. Зокрема, правом на пенсію за вислугу років незалежно від віку користується такий плавсклад морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості: боцмани; гідроакустики; головні фізики-інженери і техніки всіх спеціальностей, майстри, дезактиватори суден з атомними енергетичними установками, суден атомного технологічного обслуговування і підводних апаратів (лабораторій); капітани-директори, капітани (старшини) та їх помічники, штурмани; кочегари суден; майстри всіх найменувань по добуванню і обробці риби; механіки та їх помічники; начальники радіостанцій; начальники служб радіаційної безпеки і контрольно-вимірювальних приладів і автоматики суден з атомними енергетичними установками; начальники плавучих зачисних станцій та їх помічники; помпові машиністи (донкермани); радіооператори всіх класів, радіотехніки та радіотелеграфісти; рульові й матроси всіх класів і найменувань; шкіпери та їх помічники, підшкіпери; електрики суднові всіх класів і найменувань; електрорадіонавігатори. До видів суден робота на яких дає право на пенсійні пільги належать: хімовози, газовози, нафтоналивні, агломератовози, нафто-перекачувальні і плавучі зачисні станції, судна з атомними енергетичними установками, судна атомного технологічного обслуговування, судна, що постійно працюють в Арктиці, виробничі судна флоту рибної промисловості, зайняті видобутком, обробкою риби і морепродуктів, а та-

кож прийманням готової продукції на промислі, підводні апарати (лабораторії) [9].

Зважаючи на викладене можна зазначити, що пенсії за вислугу років працівникам морської галузі – це довічні, щомісячні грошові виплати за рахунок коштів Пенсійного фонду, які призначаються особам у зв'язку з виконанням ними в минулому специфічної трудової функції на умовах, в розмірах та порядку, закріплених діючим законодавством.

Таким чином, особливою умовою призначення працівникам пенсії за вислугу років є наявність встановленої законом тривалості спеціального стажу (вислуги). Проте, одним працівникам вони призначаються лише за наявності вислуги років, незалежно від віку. Водночас, для деяких категорій працівників, законодавець встановлює й вік, окрім наявності вислуги років. Як правило, такий вік нижчий від загальноприйнятого пенсійного віку. Також деяким працівникам – враховується, крім усього, й загальний стаж. Тому, пенсії за вислугу років можна поділити на дві групи: пенсії, які призначаються винятково за вислугу років, встановленої законом тривалості, так звані «чисті», і пенсії збірного типу, основу яких складає факт служби (чи специфічної роботи), доповнений іншими умовами.

Як суттєву умову реалізації права на досліджуваний вид пенсій слід враховувати положення, закріплене в ст. 7 Закону України «Про пенсійне забезпечення», що пенсії за вислугу років призначаються лише при залишенні роботи, яка дає право на цю пенсію. Іншою актуальною проблемою формування сучасної української пенсійної системи залишається питання врегулювання пільгового пенсійного забезпечення працівників плавскладу морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості. Проаналізуємо деякі правові положення цієї проблеми докладніше.

При призначенні пільгових пенсій, як і пенсій за вислугу років, застосовуються норми Законів України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» та «Про пенсійне забезпечення». Окрім названих законів, при визначенні права на цей вид пенсій суттєве значення мають такі нормативні акти: Список № 1 виробництв, робіт, професій, посад і показників на підземних

роботах, на роботах з особливо шкідливими і особливо важкими умовами праці, зайнятість в яких повний робочий день дає право на пенсію за віком на пільгових умовах; і Список № 2 виробництв, робіт, професій і показників з шкідливими та важкими умовами праці, зайнятість в яких повний робочий день дає право на пенсію за віком на пільгових умовах, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16 січня 2003 р. № 36.

Оскільки у підрозділі 2 «Морський і річковий флот» розділу XXI Списку № 1 «Транспортні послуги» визначені тільки дві категорії робітників, а саме: котлочистильники, зайняті чищенням котлів на суднах та кочегари суден, які працюють на твердому паливі, тому вважаємо доцільним проаналізувати детальніше умови призначення пенсій працівникам водного транспорту, які мають право на пенсії за віком на пільгових умовах, визначених у Списку № 2. Безпосередньо ж відповідні професії працівників водного транспорту визначені у підрозділі 3 «Морський і річковий флот» розділу XXVIII «Транспортні послуги» Списку № 2.

До осіб, які мають право на пільгову пенсію, належать такі категорії працівників: 1) плаваючий склад: машинна команда суден службово-допоміжного флоту і суден портового флоту, що постійно працюють у акваторії порту (за винятком службово-роз'їзного, приміського і внутрішньоміського сполучення): електромеханіки; кочегари суден, що працюють на рідкому паливі; машиністи; механіки; мотористи; 2) береговий склад: вибуховики; малярі, зайняті фарбуванням та обшкрябуванням суден у доках; мотористи трюмові.

Умови призначення пільгових пенсій визначені у п. «б» ст. 13 Закону України «Про пенсійне забезпечення». Так, працівникам, які зайняті повний робочий день і за результатами атестації робочих місць пенсія призначається: чоловікам – після досягнення 55 років і при стажі роботи не менше 25 років, з них не менше 12 років 6 місяців на зазначених роботах; жінкам – після досягнення 50 років і при стажі роботи не менше 20 років, з них не менше 10 років на зазначених роботах. Отже, ми бачимо, що умови призначення пільгових пенсій подібні з умовами призначення пенсій за

вислугу років, а саме: має місце зниження пенсійного віку; встановлені особливі вимоги як до спеціального стажу, так і до загального (страхового) стажу.

Доцільно зазначити, що при визначенні права на пенсію, відповідно до п. «б» ст. 13 Закону працівникам, які мають не менше половини стажу роботи з шкідливими і важкими умовами праці, пенсії на пільгових умовах призначаються із зменшенням віку – на 1 рік за кожні 2 роки 6 місяців такої роботи чоловікам і за кожні 2 роки такої роботи – жінкам, а подібна норма при призначенні пенсій за вислугу років у законодавстві не передбачена. Це положення дає нам підстави стверджувати, що умови призначення пільгових пенсій благоприємніші від умов забезпечення пенсіями за вислугу років.

У сучасних умовах необхідно відзначити ще й такий суттєвий аспект досліджуваного питання як: правом на пільгове пенсійне забезпечення на підставах, передбачених для працівників державних підприємств, можуть користуватися також працівники кооперативів та інших підприємницьких структур, а також особи, які займаються підприємницькою діяльністю, заснованою на особистій власності фізичної особи та виключно її праці за таких умов:

- сплати пенсійних внесків до Пенсійного фонду України;
- відповідності найменування виробництва, професій, посад, виконуваних робіт і наявних показників за умовами праці, які пов'язані з застосуванням або наявністю в повітрі робочої зони шкідливих речовин відповідних класів небезпеки, тим, які визначені чинним законодавством;
- відповідність найменування професій і посад та характеру фактично виконаних робіт тим, які передбачені відповідними галузевими тарифно-кваліфікаційними довідниками або ЄТДК;
- проведення атестації робочих місць за умови праці у порядку, який визначено Постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.92. р. № 442;
- підтвердження права на пільгове пенсійне забезпечення здійснюється на підставі записів у трудових книжках працівника та уточнюючих довідок про характер роботи та умови праці, а



також про безпосередню зайнятість на роботах, що дають право на пільгове пенсійне забезпечення, протягом не менше 80 відсотків встановленої тривалості робочого часу, виданих на підставі первинних документів у встановленому порядку [10]. Таким чином, переведення працівників із державних установ в приватні, при виконанні вищезазначених умов (при збереженні профілю і характеру роботи), не позбавляє їх права на пільгове пенсійне забезпечення.

Як одне із суттєвих, правовстановлюючих положень відзначимо, що при призначенні пенсій за віком на пільгових умовах, стаж який дає право на пільгову пенсію, після 21.08.92 р. зараховується тільки за результатами атестації робочих місць [11]. При реалізації права на пільгові пенсії й пенсії за вислугу років законодавець визначив й низку спільних особливостей, зокрема:

– при визначенні права на пенсію як за віком на пільгових умовах, так і за вислугу років застосовуються положення Закону України «Про пенсійне забезпечення». Розміри цих пенсій визначаються відповідно до ст. 27 з урахуванням норм ст. 28 Закону України «Про загальнообов’язкове державне пенсійне страхування». Заробітна плата (дохід) застрахованої особи, з якої обчислюється пенсія визначається відповідно до статті 40 цього Закону;

– згідно з частиною шостою статті 56 Закону України «Про пенсійне забезпечення» передбачено, що при призначенні пенсій на пільгових умовах відповідно до статей 13 і 14 та пенсій за вислугу років відповідно до ст. 55 цього Закону проводиться взаємне зарахування періодів роботи, передбачених цими статтями, за умови, що зазначені роботи дають право на пенсію на аналогічних або більш пільгових умовах [12];

– необхідно зазначити, що законодавець не дає нормативно визначення вислуги років і не встановлює критеріїв відмінності вислуги років від спеціального стажу роботи, реально умови призначення пільгових пенсій, вказаним категоріям працівників, мало чим відрізняються від умов призначення пенсій за вислугу років, а фактично вони майже однакові, а певні відмінності в пенсійному забезпеченні не мають настільки принципового значення.

В той же час має місце і істотна відмінність, яка суттєво впливає на реалізацію права на пенсію. Так, пенсія за вислугу років призначається тільки після звільнення з роботи, яка дає право на цей вид пенсійного забезпечення, а після призначення такої пенсії працівник не має права працювати на відповідних посадах і одночасно отримувати пенсію. При призначенні ж пенсії на пільгових умовах, звільнення з посади значення не має, а працівник може продовжувати працювати на тій же посаді і отримувати заробітну плату й пенсію.

Висновки. Розглянуті в статті питання, звичайно, потребують більш глибокого аналізу, але й проведене дослідження дає нам підстави зазначити наступне. Пенсійне забезпечення плавскладу морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості потребує проведення ряду заходів організаційного характеру. Зокрема, прийняття нормативно-правових актів, які б забезпечили завершення його реформування.

Держава має сприяти впровадженню професійних та корпоративних фондів, оскільки їх діяльність дасть можливість робітникам, відраховуючи кошти із заробітної плати на індивідуальний пенсійний рахунок, водночас отримувати на свій рахунок (з фонду оплати праці) додаткові суми від роботодавця, що, безумовно, сприятиме підвищенню рівня пенсійного забезпечення працівника. Ми бачимо, що така модель базується на накопичувально-інвестиційному принципі. На наш погляд, саме такі корпоративні програми пенсійного забезпечення, в яких закладені паритетні пенсійні основи, є перспективними.

Враховуючи те, що пенсії за вислугу років і пільгові пенсії призначаються за роботу з шкідливими та важкими умовами праці, необхідно терміново, вже сьогодні, не чекаючи прийняття нових законів, змінити умови нарахування цього виду пенсій, наблизивши їх до рівня пенсій за вислугу років, які призначаються за нормами спеціальних законів. Іншим варіантом вирішення цього питання може бути нарахування пенсій у розмірі 80 % від середньої заробітної плати, як це передбачено Законом України «Про підвищення престижності шахтарської праці» [13].

Пенсії за вислугу років і пільгові пенсії – це пенсії, в яких головною умовою призначення є спеціальний стаж, водночас, в деяких випадках обов'язковими умовами законодавець визначає крім спеціального стажу загальний (страховий) стаж і пенсійний вік. Саме з такої позиції необхідно підходити до застосування в законодавстві терміну «пенсія за вислугу років» та терміну «пільгові пенсії». Також вважаємо за необхідне в новому Пенсійному кодексі помістити окремі підрозділи, які б регулювали умови та порядок призначення кожного виду пенсій та законодавчо закріпити їх визначення. На наш погляд, відсутність на законодавчому рівні таких дефініцій не дозволяє поставити на більш якісний рівень регулювання даного виду пенсійних відносин.

У майбутньому, враховуючи необхідність уніфікації пенсійного законодавства для приведення його в більш впорядковану систему, пільгові пенсії за віком і деякі пенсії за вислугу років можуть бути поставлені в один ряд.

#### **Список використаних джерел**

1. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування : закон України від 9 липня 2003 р. № 1058-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 49–51. – Ст. 376.
2. Про пенсійне забезпечення: закон України від 5 листопада 1991 р. № 1788-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 3. – Ст. 10.
3. Клемпарський М. М. Правове регулювання пенсійного забезпечення працівників органів внутрішніх справ: дис. канд. юрид. наук / М. М. Клемпарський. – Х., 2004. – 224 с.
4. Скоробагатько А. В. Правове регулювання пенсійного забезпечення наукових працівників : монографія / А. В. Скоробагатько. – Одеса, 2006. – 136 с.
5. Шумило М.М. Правове регулювання пенсійного забезпечення державних службовців : монографія / М. М. Шумило. – К. : Ніка – Центр. 2010. – 272 с.
6. Швець В. О. Правове регулювання пенсійного забезпечення суддів в Україні : дис. канд. юрид. наук : 12.00.05 «Трудове право; право соціального забезпечення» / Швець Віктор Олександрович. – К., 2010. – 243 с.

7. Харитонова Л. І. Пенсійне забезпечення працівників водного транспорту / Л. І. Харитонова // Актуальні проблеми держави і права. – 2006. – Вип. 28. – С. 261-266.
8. Список професій і посад плавскладу окремих видів суден морського, річкового флоту і флоту рибної промисловості, які мають право на пенсію за вислугу років незалежно від віку, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 583 «Про затвердження нормативних актів з питань пенсійного забезпечення» [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/583-92-p>
9. Про затвердження нормативних актів з питань пенсійного забезпечення : постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 р. № 583 [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/583-92-p>
10. Лист Міністерства транспорту України № 02/ДМТУ/Ю від 16 липня 1993 р. – К., 1993. – 4 арк.
11. Про порядок проведення атестації робочих місць за умовами праці : постанова Кабінету Міністрів України від 01 серпня 1992 р. № 442 [Електронний ресурс] – режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/442-92-p>
12. Лист Пенсійного Фонду України від 23 червня 2009 р. № 11196/02–20/. – К., 2009. – 3 арк.
13. Про підвищення престижності шахтарської праці : Закон України від 2 вересня 2008 р. № 345-VI // Відомості Верховної Ради України – 2008. – № 42-43, – Ст. 293.

**Скоробогатько Андрей Васильевич,**

*кандидат юридических наук, доцент*

*заведующий кафедры гражданского и трудового права,*

*Одесская национальная морская академия, sav\_256@mail.ru*

**ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ НАЗНАЧЕНИЯ ПЕНСИЙ  
ПЛАВСОСТАВУ МОРСКОГО, РЕЧНОГО ФЛОТА  
И ФЛОТА РЫБНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ**

В статье исследованы особенности назначения пенсий отдельным категориям работников морской отрасли, а именно плавсостава морского, речного флота и флота рыбной промышленности. Изложена точка зрения автора относительно правового регулирования этих отношений, определены и предложены пути усовершенствования отраслевого законодательства.

**Ключевые слова:** пенсии, выслуга лет, льготное пенсионное обеспечение, реформа пенсионной системы.

**Skorobagatko Andrew Vasilovich**

*PhD (Law), Docent, Chief of Civil and Labor Law Cathedra  
Odessa National Maritime Academy, sav\_256@mail.ru*

## **LEGAL REGULATION OF GRANTING OF PENSIONS FOR SEAFARERS OF MARITIME FLEET, RIVER FLEET AND FISHING FLEET**

The article investigates the granting of pensions for certain categories of employees of the maritime industry, specifically the seafarers of maritime fleet, river fleet and fishing fleet. The author's opinion on the legal regulation of such relationships is stated, and the ways of improving the sectoral legislation are offered.

The author notes that since Ukraine has obtained the independence and the new Constitution of Ukraine has entered into force there is active process of creating the modern legal system. Particularly, the legislation that provides the legal regulation of social services is seriously reformed, while the pension system of young Ukrainian state is created, but rather complicated economic and demographic conditions aggravate this process. One of the unexplored and unresolved issues that requires further investigation and legal regulation is the issue of pension granting of certain categories of sea and river fleet.

There was made an attempt to define the features of pension granting for years of service and retirement pension on favorable terms of these categories of workers in the proposed publication. According to the author, pension for years of service is, in most cases, are pensions, in which the main condition of obtaining is a special experience (seniority), while pensions, mandatory conditions of appointment of which is a special experience and age, may be considered preferential pensions. From this viewpoint, it is necessary to approach to the assessment of the feasibility and expediency of application in the legislation of the term «pension for years of service» and the term «preferential pensions». Therefore it seems necessary in the new Pension code to place separate units that would regulate the conditions and procedure for the appointment of each type of pensions, and also to legislate their definitions.

The author thinks that because of pensions for years of service and preferential pensions are assigned for work with harmful and arduous working conditions, it is necessary already today, without waiting for the adoption of new laws, to amend the terms of the calculation of this type of pensions, bringing them to the level of pensions for years of service, which are assigned according to the rules of special laws, or as provided by the Law of Ukraine «About raising the prestige of miners' work».

It is noted that the lack of a single normative act does not clearly contributes to the settlement of the investigated pension relations and requires the development by the state of efficient legal mechanisms of their regulation.

**Key words:** pension, seniority, privileged pensions, the reform of pension system.

## ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА.....	3
----------------	---

### **МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО**

**К. П. Вихренко Б. В. Бабін**

СТАНОВЛЕННЯ МІЖНАРОДНИХ ПРАВОВИХ СТАНДАРТІВ У РИБАЛЬСЬКОМУ СЕКТОРІ .....	5
---	---

**Л. С. Мажар**

ЧОРНОМОРСЬКИЙ ФЛОТ РОСІЇ ЯК ПРЕДМЕТ ТА ДЖЕРЕЛО МІЖНАРОДНИХ СПОРІВ .....	18
--	----

**Г. Ф. Півторак О. М. Шемякін**

ПРОБЛЕМА РЕАЛЬНОГО ЗВ'ЯЗКУ МІЖ СУДНОМ ТА ДЕРЖАВОЮ ПРАПОРУ .....	29
--	----

### **ВНУТРІШНЬОДЕРЖАВНЕ ТА ПОРІВНЯЛЬНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО**

**Б. В. Бабін**

ПРАВОВІ ПИТАННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ В КРИМУ В УМОВАХ РОСІЙСЬКОЇ АГРЕСІЇ ТА ОКУПАЦІЇ .....	39
---	----

**П. М. Білий**

СПЕЦИФІКА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПРИВАТИЗАЦІЇ МОРСЬКИХ ПОРТІВ .....	59
---	----

**Л. В. Валусєва**

ПРАВОВІ ПРИНЦИПИ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ .....	69
--	----

**Ковбан А.В.**

КВАЛІФІКАЦІЯ ЕКОЦИДУ В МОРСЬКОМУ ПРАВІ ТА КРИМІНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ .....	88
--	----

**В. П. Маковій**

ПОЗОВНА ДАВНІСТЬ ЗА КОДЕКСОМ ТОРГІВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА ТА ЗА ЦИВІЛЬНИМ КОДЕКСОМ УКРАЇНИ.....	105
--	-----

**Нігрєсєва О.О.**

ТРАНСПОРТНІ ДОГОВОРИ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ ІТАЛІЇ ТА УКРАЇНИ.....	116
--	-----

**А. В. Скоробагатько**

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРИЗНАЧЕННЯ ПЕНСІЙ ПЛАВСКЛАДУ МОРСЬКОГО, РІЧКОВОГО ФЛОТУ І ФЛОТУ РИБНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ .....	129
---	-----

Наукове видання

МОРСЬКЕ ПРАВО:  
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ТЕОРІЇ ТА ПРАКТИКИ

Збірник наукових праць

Випуск 8

Українською та англійською мовами

Адреса редакції:  
Одеська національна морська академія,  
вул. Дідріхсона, 8, Одеса, 65029  
тел. 048-701-35-56  
е-мейл: babinb@ukr.net

Коректор Г. М. Кондратьєва  
Технічний редактор М. А. Польовий  
Комп'ютерна верстка В.Г. Вітвицька

Підписано до друку \_\_\_\_\_ 2014 р.  
Формат 60x84/16. Ум. друк. арк. 8,37. Папір офсетний. Друк на дуплікаторі.  
Тираж 300 прим. Зам. № \_\_\_\_\_.

**Видано і віддруковано у ПП «Фенікс»**  
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).  
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25. Тел. (048) 7777-591.  
е-mail: maritimebooks@yandex.ru  
www.law-books.od.ua