

Нікіша Д.О.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
завідувач лабораторії кафедри морського та митного права, кандидат
юридичних наук*

ІННОВАЦІЙНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ У СТВОРЕННІ КОМУНАЛЬНИХ ПАРОПЛАВСТВ В УКРАЇНІ

Провівши аналіз історичних аспектів становлення та функціонування судноплавних компаній нашого регіону і країни в цілому, питання «а чи потрібен нам торговий флот» або, «чи потрібно нам відроджувати український флот» навіть не повинен підніматися. Гасло у нашої держави в цьому аспекті має бути виключно одним, «Українському флоту бути!». Адже навіть зараз Україна має чималий морський потенціал. Великий морегосподарський комплекс, нехай і не в найліпшому стані, ми все ще маємо. Держава в свою чергу починає законодавчо регулювати і стимулювати весь морегосподарський комплекс, так була затверджена Морська доктрина України на Період до 2035 року, прийнятий закон «Про морські порти України», затверджено Держпрограму активізації розвитку економіки, яка передбачає розвиток суднобудування. Тобто, можна з упевненістю сказати, що на сьогоднішній день Україна, законодавчим шляхом, поступово робить спроби до відродження колишньої слави України як морської держави.

Така увага з боку держави до морських портів та суднобудування є дуже вчасною та необхідною, однак, на мою думку, одній із головних галузей морегосподарського комплексу, флоту, приділяється вкрай незначна увага. Так практично не ясна подальша доля все ще існуючих державних судноплавних компаній і загальні перспективи розвитку, або існування вітчизняного флоту. Тобто законодавче регулювання питання відродження флоту в Україні все ще перебуває в підвищеному стані.

На мій погляд одна з найбільших проблем яка зараз заважає розвитку та повноцінному функціонуванню судноплавних компаній під прапором України є те, що судовласники не бажають переводити судна під український прапор.

Тут і виникає необхідність провести певне дослідження, чому наші судовласники вважають український прапор таким.

По-перше, він дорогий. Судновласник, який тримає під українським прапором судно, має сплачувати, як і інші наші підприємці, всі ті податки (відрахування, збори, мита), що давно загнали половину економіки країни в тінь. Але, наші підприємці тікають у тінь, оскільки вдома бігти більше нікуди. Але у судовласників, якщо це не сама держава, сьогодні є інший вибір. Адже вони працюють на міжнародному морському ринку.

По-друге, український прапор не надає переваг суднам навіть у рідних портах (остання пільга для суден під українським прапором – знижку на 20 % на корабельний збір при заході в українські порти – було ска-

совано, як уже згадувалося вище, наприкінці 2004 р.). Навпаки, у рідних портах українські судна виявляються особливо уразливі. Якщо капітан іноземного судна працює з місцевою владою тільки через агента і для проникнення на таке судно для любителів перевірок є певні обмеження, то на судно під українським прапором можуть по кілька разів на день приходити перевіряючі самого різного виду – від прикордонників і митників до інспекції порт стейт контролю та санінспекції. Це їм тим більше легко робити, оскільки нормативна база щодо торгового флоту належно не визначена.

По-третє, український прапор погано захищає наші судна за кордоном. Його там не дуже шанують. Він уже багато років значиться в «чорному списку» Паризького меморандуму серед прапорів найнебезпечніших флотів світу. І з нашими суднами не надто церемоняться, чіпляючись із приводу і без, завищуючи рахунки за послуги або нав'язуючи непотрібні послуги.

Учетверте, ще однією значущою проблемою прапора в Україні є положення п. 3 ст. 32 КТМ України де говориться, що право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи-громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру. А адже такого роду формулювання з самого початку вбиває будь-яку можливість інвестування іноземного капіталу у розвитку українського флоту. З цього приводу мені вважається за необхідне навести формулювання схожої статті у Кодексі торговельного мореплавства Республіки Молдова, де говориться що право плавання під прапором надається суднам, зареєстрованим у судовому реєстрі та: які знаходяться у власності фізичних та юридичних осіб Республіки Молдова, або знаходяться у власності іноземних фізичних та юридичних осіб.

Також, як приклад більш вдалої організації роботи держави по заохоченню вітчизняних судовласників хочеться навести законодавче регулювання цього питання сусідніх з нами по чорноморському басейну країни Туреччини та Грузії.

Так, турецький флот за останнє десятиліття стрімко зріс. За наявною інформацією на 1 січня 2012 р. він досяг сукупного дедвейту в 8,5 млн. реєстрових тонн і займав 14 місце серед держав які володіють найбільшим морським флотом. Це стало можливо, як визнають самі турецькі судовласники, завдяки тому, що у 1999-му р. був прийнятий закон про Турецький міжнародний судноплавний реєстри, де, крім національного реєстру, стало можливо реєструвати судна під турецьким прапором на пільгових умовах. Саме в міжнародному реєстрі й опинилася найвагоміша частина турецького флоту.

Дуже цікава ситуація стосується організації національного реєстру морських суден у Грузії. Так, в Грузії, нормативні документи які стосуювались організації національного реєстру морських суден вступили в силу в жовтні 1998 р., хоча перше судно було зареєстровано ще в лютому 1995 р. Грузія спочатку підійшла дуже практично до питання створення національного реєстру морських суден і завдяки грамотному законодавчому регулюванню вже в 2007 р. під грузинським прапором ходило близько 400 суден – приблизно 1,3 млн. реєстрових тонн, і це з урахуванням того що після розпаду СРСР у Грузи в якості «спадщини» знаходилося всього лише 67 морських суден.

Отже, повертаючись до реалій нашої країни, хочеться сказати, що вихід із ситуації навколо морського флоту України можливий тільки лише за умови продовження законодавчого реформування галузі. Але на цей раз увагу треба приділити Кодексу торговельного мореплавства України, де слід передбачити можливість вливання іноземного капіталу у розвиток національних судноплавних компаній і можливість створення Українського міжнародного реєстру морських суден, схожий, наприклад, на згадані вище Турецький або Грузинський, де надаються як податкові пільги судновласникам так і спрощений (більш дешевий) варіант реєстрації суден.

Попов О. В.

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри морського та митного права*

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ СОЦІАЛЬНИХ СТАНДАРТІВ ЕКІПАЖУ СУДЕН КОМУНАЛЬНИХ ПАРОПЛАВСТВ В УКРАЇНІ

Система норм, що забезпечує правову регламентацію правовідносин для комунального пароплавства, як суб'єкта судноплавної діяльності в Україні потребує врахування норм Кодексу законів про працю України, Кодексу торговельного мореплавства України, Конвенції МОП № 147 «Про мінімальні норми на торговельних суднах». (Кодекс законів про працю України: станом на 01.04.2013 р. \ Відомості Верховної Ради УРСР – 1971 / Додаток до N 50 /; Кодекс торговельного мореплавства України: станом на 01.04. 2013. \ Верховна Рада України – Відомості Верховної Ради України – 1995. – № 47 – ст. 349; Конвенція МОП № 147 Про Мінімальні норми на торговельних суднах: станом на 01.04. 2013 р. \ Зібрання чинних міжнародних договорів України 2006 р., № 5, / Книга 1 /, с. 437, ст. 1129.) Важливим є те, що стаття 9 Конституції України встановлює, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких дана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства. Стаття 8-1 Кодексу законів про працю України встановлює принцип пріоритету міжнародно-правових норм в сфері праці перед нормами національного законодавства. (Конституція України: станом на 01. 04. 2013 р. \ Відомості Верховної Ради України,