

ПІДСЕКЦІЯ 12.2.
ТЕНДЕНЦІЇ ТА НОВАЦІЇ У ПРАВОВОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ
МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

АВЕРОЧКІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права, доктор юридичних наук,
старший науковий співробітник, доцент*

**ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ У ПРИБЕРЕЖНИХ
МОРСЬКИХ ВОДАХ: МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ БАЗИС**

Публічне (державне) адміністрування у прибережних водах – значний складник управлінської (адмініструючої) діяльності будь-якої держави, береги якої обмивають моря, океани, ріки, що сполучають континенти і країни. Воно має прояв на всіх рівнях: від загальнодержавного до місцевого і навіть локального – у межах, наприклад, окремого порту. Історично склалося так, що держава через свої органи, їхніх посадових осіб і виконання ними своїх посадових обов'язків чинить управлінський (адмініструючий) вплив на всі відносини, що відбуваються у прибережних водах, на діяльність, що в них провадиться: від установлення порядку їх здійснення в загальнообов'язкових нормативно-правових актах до окремих випадків зупинення суден у БЕЗ з метою перевірки наявності дозвільних документів на рибальство [1, с. 15]. Це стосується також підтримання режиму прибережних вод, зокрема визначення порядку провадження в них певних видів діяльності, здійснення контрольних і сервісних процедур тощо. Сформовані у період середньовіччя міжнародно-правові засади публічного адміністрування у прибережних водах втілено у нормах сучасних міжнародних угод, які більшою мірою стали уособленням багатовікової звичаєвої практики та внутрішнього законодавства держав [в окремих державах (США, Канада) прийнято навіть зведені закони про державне управління морською діяльністю або про морську політику [2, с. 19] щодо здійснення владних повноважень у близьких до їхніх берегів водних просторах.

Головною міжнародною угодою, у нормах якої зосереджено сучасні засади здійснення публічного адміністрування у прибережних морських водах, є UNCLOS'82. Відповідно до її норм, прибережна держава здійснює публічне адміністрування у територіальному морі, прилеглий зоні, БЕЗ. Публічне адміністрування у внутрішніх водах відбувається згідно з нормами внутрішнього законодавства прибережної держави, проте не без урахування норм інших міжнародних угод. Окремі норми UNCLOS'82 щодо публічного адміністрування у прибережних морських

водах конституційовані ще Конвенціями 1958 р., набули в UNCLOS'82 свого остаточного формування. До таких норм належать ті, що закріплено у ст. ст. 16, 17 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. ст. 21, 22, 24 UNCLOS'82 щодо правил мирного проходження територіальним морем; ст. 16 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. 25 UNCLOS'82 щодо можливостей для прибережної держави здійснювати у своєму територіальному морі заходи, необхідні для недопущення проходження, що не є мирним, і припинення у певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходження іноземних суден; ст. 23 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 30 UNCLOS'82, які містять практично тотожні норми щодо можливостей для прибережної держави вимагати від іноземних військових кораблів негайного залишення територіального моря у разі недотримання законів і правил, що стосуються проходження через територіальне море, та ігнорування будь-якої зверненої до них вимоги щодо їх дотримання; тощо.

Крім згаданих угод, питанням публічного адміністрування у прибережних водах присвячено двосторонні угоди про торговельне судноплавство, укладені Україною із більше ніж двадцятьма державами. Відповідно до цих угод, визначається правовий режим суден договірних держав у їхніх морських портах, а також установлюються окремі правила з публічного адміністрування у прибережних водах (внутрішніх і в деяких угодах у територіальному морі). Так, наприклад, Угодою між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Марокко про морське торговельне судноплавство від 07.12.2009 р. передбачається, що кожна із договірних сторін забезпечує суднам іншої договірної сторони у своїх портах і територіальних морях під своєю суверенною юрисдикцією таке саме ставлення, як і до своїх власних суден, зайнятих у міжнародних перевезеннях, у частині вільного доступу у порти, нарахування портових зборів і податків, використання портів для завантаження і розвантаження вантажів і для посадки й висадки пасажирів, здійснення звичайних комерційних операцій і користування послугами мореплавства. Зазначене не поширюється на види діяльності, що зарезервовані кожною із договірних сторін для своїх суден, зокрема на каботажні перевезення, операції, пов'язані з рятуванням і буксирування; не зобов'язує одну договірну сторону поширювати на судна держави іншої договірної сторони винятки з обов'язкової лоцманської проводки, що надаються власним суднам; не стосується правил в'їзду/виїзду й перебування іноземців. Договірні сторони також уживають, відповідно до національного законодавства своїх держав, усіх можливих заходів щодо скорочення часу перебування суден у своїх портах і спрощення адміністративних та інших формальностей, чинних у цих портах (ст. 6). У більшості угод спеціально передбачаються також прискорення та спрощення митних формальностей, а також зазначається, що предмети, врятовані із суден договірних сторін, які зазнали корабельної аварії біля їхніх берегів, не будуть обкладатися митом, але лише у разі, якщо не передані для використання або споживання на території договірної сторони. Деякі угоди містять окрему вказівку на необхідність прохо-

дження моряками під час сходження на берег прикордонного, імміграційного та митного контролю (угоди з Гонконгом, Грецією), зазначається також про необхідність дотримання пасажирами, членами екіпажу й відправниками вантажів чинних у територіальних водах договірних сторін законів та інших юридичних норм щодо в'їзду, перебування й виїзду пасажирів та екіпажів, а також увезення, вивезення та складування товарів, зокрема правил оформлення звільнення на берег, імміграції, митних, податкових і карантинних правил (угода з Німеччиною). При цьому формулювання норм про прискорення і спрощення цих формальностей є досить короткими і не розкривають того, як саме будуть спрощені або прискорені ті чи інші формальності, які саме з них будуть схильними до спрощення і прискорення [3, с. 19-20], залишаючи це питання на розсуд держави порту.

Отже, під час здійснення публічного адміністрування у цих морських просторах, зокрема щодо надання послуг і здійснення необхідних формальностей щодо суден, договірні сторони мають урахувати правила цієї угоди. При цьому норми аналізованих угод є подібними, такі правила містяться у текстах кожної з них з незначною різницею [4, с. 224]: ст. 6 Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про морське торговельне судноплавство від 08.11.2012 р., ст. 3 Угоди між Кабінетом Міністрів України й Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство від 17.06.2009 р. тощо.

Практика укладення таких угод, що сягає корінням у 20-ті рр. ХХ ст., є на теперішній час доволі зручною, оскільки інші міжнародні договори не містять норм, які визначали би правовий режим відвідування морських портів, а укладені під егідою Ліги Націй Женевська конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів 1923 р. не є загальновизнаними. Проте, як свідчить аналіз цих угод, у них усе ж ураховано закладений в 1923 р. принцип взаємності у наданні рівних преференцій договірними державами на взаємній основі, а також виключної компетенції держави порту на здійснення окремих видів діяльності у морських портах і незастосовності до окремих видів суден (військових, поліцейських, суден, які перебувають на іншій урядовій службі, рибальських).

Таким чином, міжнародними угодами закладено основи публічного адміністрування у прибережних водах, визначено ті особливо важливі сфери державного управлінського (адмініструючого) впливу, які мають бути враховані під час повсякденного державного управління цими об'єктами з метою забезпечення найбільш оптимальних умов судноплавства і торговельного обміну між країнами, формують міжнародно-правову основу адміністративної юрисдикції держави у прибережних морських водах.

Список використаної літератури:

1. Аверочкіна Т.В. Державне управління прибережними водами: міжнародно-правові засади / Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права: матеріали кругл. столу

- (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.) / відп. за вип. В.Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. – С. 15–19.
2. Кисловський В.П., Трюхан М.О. Внутрішні морські води України // Вісник геодезії та картографії. 2012. № 4 (79). – С. 18–25. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_4_9
 3. Аверочкина Т.В. Нормы о таможенных формальностях в двусторонних соглашениях Украины о торговом судоходстве / Актуальні проблеми правового регулювання в сфері реалізації сучасної митної політики держави: матеріали Міжнар. наук. симпозіуму курсантів, студентів та молодих вчених (м. Дніпропетровськ, 27–28 берез. 2009 р.). – С. 19–20.
 4. Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения о морском торговом судоходстве как основа правового режима пребывания судов в иностранных портах // Правове життя сучасної України: тези доповідей Всеукр. наук. конф. (м. Одеса, 18–19 квіт. 2008 р.) / відп. ред. д-р юрид. наук, проф. Ю.М. Оборотов; Одеська національна юридична академія. Одеса: Фенікс, 2008. – С. 223–225.

Ключові слова: юрисдикція, адміністративна юрисдикція, прибережні водні простори, державне управління, публічне адміністрування.

Ключевые слова: юрисдикция, административная юрисдикция, прибрежные водные пространства, государственное управление, публичное администрирование.

Key words: jurisdiction, administrative jurisdiction, coastal water spaces, state administration, public administration.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

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

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО ЯК ДЖЕРЕЛО ПІДВИЩЕНОЇ НЕБЕЗПЕКИ

Із затвердженням Морської доктрини України до 2035 року [1] перед науковцями-правниками постає завдання щодо забезпечення реалізації положень цього нормативно-правового акту. Насамперед, це стосується з'ясування та відпрацювання понятійного-категоріального апарату, що в ньому застосовується.

Так, відповідно до пункту d) частини 1 статті 124 «Вживання термінів» Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року [2; 3] морські, озерні та річкові судна – це «транспортні засоби» («means of transport») [3, с. 191-192]. Отже, спираючись на вищезазначене та на визначення поняття «торговельне мореплавство», яке наведено у статті 1 Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) [4], можна стверджувати, що «торговельне мореплавство» – це діяльність, пов'язана з використанням транспортного засобу – судна. Тобто, керуючись положеннями ч.1 статті 1187 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) [5], слід кваліфікувати «торговельне