

3. Коллюшенко Н.Ф. Мошенничество с применением документарных инструментов // Журнал «Международные банковские операции». № 4-2009.

Ключевые слова: перевозчик, не владеющий тоннажем, перевозчик NVOCC, Реестр перевозчиков NVOCC, предупреждение мошенничества с коносаменами.

Ключові слова: перевізник, який володіє тоннажем, перевізник NVOCC, Реєстр перевізників NVOCC, попередження шахрайства з коносаменами.

Key words: NVOCC carrier, NVOCC Register, warning of bills of lading fraud.

СЕРАФІМОВ ВІТАЛІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ

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

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПРИЛЕГЛОЇ ЗОНИ УКРАЇНИ

Наприкінці 2018 року в Україні відповідно до Закону від 6 грудня «Про прилеглу зону України» [1] (далі – Закон) було встановлено новий для нашої держави морський простір. Пропозиції щодо його необхідності для України як прибережної держави лунали і раніше: у декількох проектах законів, присвячених визначенню режиму територіального моря, внутрішніх вод та прилеглої зони [2-4], передбачалася його наявність. З 4 січня 2019 року (дата набуття чинності Законом) в Україні нарешті існує прилегла зона – морський пояс, який прилягає до територіального моря України, зовнішня межа якого перебуває на відстані не більше двадцяти чотирьох морських миль, відлічених від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря України (ст. 1 Закону).

Маємо пригадати, що історично виникнення інституту прилеглих зон пояснюється відсутністю єдності у практиці держав та у поглядах державних діячів та учених щодо ширини територіального моря. У різні періоди розвитку судноплавства та інших видів морської діяльності держав пропонувалися різні критерії для визначення ширини територіального моря, і ця проблема була однією з найскладніших як у міжнародному, так і у національному морському праві держав. Деякі прибережні держави, не задовольняючись вузьким територіальним морем (особливо це стосувалося 3-мильного правила), почали здійснювати владу в окремих сферах у прилеглих до нього районах відкритого моря для захисту своїх інтересів переважно щодо митного контролю та рибальства. Поступово перелік сфер, в яких здійснювався контроль, розширився та під час Першої конференції ООН з морського права 1958 року, у Конвенції про територіальне море та прилеглу зону [5] отримав прояв у її ст. 24 (єдиній, що присвячена прилеглої зоні): «В зоні відкритого моря, що прилягає до територіального моря, прибережна держава

може здійснювати контроль, необхідний: а) для недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних правил у межах її території або територіального моря; б) для покарання за порушення вищезгаданих правил, здійснене в межах її території або територіального моря. 2. Прилегла зона не може поширюватися за межі дванадцяти миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря. 3. Якщо берега двох держав розташовані один проти одного або примикають один до одного, жодна держава не має права, якщо не укладено угоди про інше, поширювати свою прилеглу зону за серединну лінію, кожна крапка якої рівно відстоїть від найближчих точок вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіальних морів цих двох держав».

Конвенція ООН з морського права 1982 року [6] також містить одну статтю (33), присвячену прилеглій зоні: «У зоні, прилеглій до її територіального моря, яка називається прилеглою зоною, прибережна держава може здійснювати контроль, необхідний: а) для запобігання порушенню митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах її території або територіального моря; б) для покарання за порушення вищезгаданих законів і правил, вчинене в межах її території або територіального моря. 2. Прилегла зона не може поширюватися за межі двадцяти чотирьох миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря». І якщо сфери, для запобігання порушенням та покаранню за них залишилися незмінними, то визначення прилеглої зони як частини відкритого моря у цій Конвенції уже відсутнє, а також змінено її максимальну ширину до 24 морських миль.

Стосовно України діють обидві наведені конвенції та відповідно до останньої (адже згідно з її ст. 311, саме вона є має переважну силу у відносинах між державами-учасниками над Женевськими конвенціями з морського права від 29 квітня 1958 року), Законом визначено, що Україна у своїй прилеглій зоні здійснює контроль, необхідний з метою: 1) запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море; 2) притягнення до відповідальності за порушення зазначеного законодавства України, вчинене у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море. 3 метою запобігання порушенням зазначеного законодавства України або притягнення до відповідальності за його порушення уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України в її прилеглій та виключній (морській) економічній зонах, може здійснювати такі заходи: 1) зупинення суден; 2) огляд суден; 3) затримання чи арешт суден та/або членів їх екіпажу, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою. Якщо судно порушило зазначене законодавство України і робить спробу зникнути, уповноважений орган має право переслідувати таке судно по гарячих слідах з метою його затримання та

притягнення до відповідальності згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року. Право на переслідування припиняється, як тільки переслідуване судно увійде в територіальне море держави, під прапором якої плаває судно, або будь-якої третьої держави (ст. 3 Закону).

Достатньо цікавою є ч. 3 ст. 5 Закону, яка встановила норму про те, що відключення автоматичної ідентифікаційної системи судном, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою, є підставою для зупинення та огляду судна або переслідування його по гарячих слідах у порядку. Ця норма, на наш погляд, сприятиме кращій ідентифікації суден, може запобігти правопорушенням, проте чи стане дією – покаже лише час та здійснювані з профілактичною метою систематичні патрулювання прибережних акваторій. Так, за повідомленням Державної прикордонної служби України, за січень-лютий 2019 року корабельно-катерним складом Морської охорони під час несення служби ... в прилеглій зоні і захисту її інтересів у В(М)ЕЗ, відслідковані понад 100 суден. Виявлено два випадки відключення АІС. Відключення суднами системи АІС, як повідомляється, «часто пов'язано із спробами приховати маршрут переходу, зокрема, якщо були заходи у закриті порти тимчасово окупованих територій України, або провадження іншої протиправної діяльності із сподіванням на неможливість виявлення цього факту радіотехнічним спостереженням» [7]. Крім практичних дій також вкрай необхідною є ефективна, прозора, якісна нормативна база для детального забезпечення здійснення контрольних функцій Державної прикордонної служби України, адже значні прогалини та слабкість діючого законодавства у морській галузі, застарілість наявної та дефіцит нової матеріальної бази Морської охорони багато у чому стали причиною порушень прав України як прибережної держави з 2014 року, зумовили нестабільність та неспроможність захистити власні інтереси в Чорному, Азовському морях та Керченській протоці, забезпечити та підтримати Україною звання потужної морської держави. Прийняття Закону про прилеглу зону, звісно, стане черговим кроком на шляху побудови оновленого морського законодавства України, визначило режим цього простору, проте необхідно пам'ятати, що епізодичними, ситуативними заходами (нехай навіть і у формі прийняття Закону) зміни до законодавства обмежуватися не повинні. Має бути застосований комплексний підхід до формування всього масиву нормативно-правових актів морської галузі держави, відбутися приєднання до провідних міжнародних морських угод, нарешті здійснені кроки до відновлення та забезпечення належного технічного обладнання Морської охорони Державної прикордонної служби України. Для цього, на наш погляд, навіть можливе створення спеціальної робочої групи, до складу якої увійдуть представники правничої науки, органів виконавчої влади та органів зі спеціальним статусом, якими буде оброблене діюче законодавство та розроблений пакет документів з метою приведення його у відповідність до складеної ситуації та визначено порядок здійснення прав України як

прибережної держави не лише у кризових умовах, а й з метою подальшого розвитку та майбутньої розбудови морської галузі.

Список використаної літератури:

1. Про прибережну зону України: Закон України від 6.12.2018 р. *Офіційний вісник України*. 2019. № 4. Ст. 105.
2. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=2605&skl=5
3. Про прилеглу зону України: Проект Закону від 23.07.2009 р. № 5014. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=35892
4. Про прилеглу зону України: Проект Закону України від 16.05.2018 р. № 8361. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64003
5. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года. В кн.: Додін Е.В., Кузнецов С.А. Женевские конвенции по морскому праву // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10-14.
6. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. В кн.: Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. 1. Т. 1. Кн. 2 «III Конференція ООН з морського права» / Додін Є.В. Кузнецов С.О. Аверочкіна Т.В., Нікіша Д.О. О.: Фенікс, 2011. С. 110-451.
7. Шрамко Ю. Морська охорона зупинила два «прихованих» судна. *Українські національні новини*. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1787338-morska-okhorona-zupinila-dva-prikhovanikh-sudna>

Ключові слова: морські простори, Україна, прилегла зона, правовий режим прилеглої зони.

Ключевые слова: морские пространства, Украина, прилежащая зона, правовой режим прилежащей зоны.

Key words: sea spaces, Ukraine, contiguous zone, legal regime of the contiguous zone.

ПЛАЧКОВА ТЕТЯНА МИХАЙЛІВНА

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

МІЖНАРОДНІ ПРАВИЛА ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗІТКНЕНЬ СУДЕН У СИСТЕМІ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Всесвітньо визнаний принцип свободи судноплавства не означає свободу від його правового регулювання. Навіть навпаки: те, що море перебуває у користуванні усіх держав, саме і підтверджує необхідність спільної їх співпраці із забезпечення належного порядку на морських шляхах. Безпеку мореплавства можна розглядати у найширшому сенсі як забезпечення повної свободи судноплавства не лише у технічному