

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ

СЕРГІЙЧИК Вікторія Олександрівна

УДК 342.951:347.799.6

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ
ВИКОНАННЯ УКРАЇНОЮ ОБОВ'ЯЗКІВ ДЕРЖАВИ ПРАПОРА ЩОДО
КОНТРОЛЮ ТЕХНІЧНОГО СТАНУ МОРСЬКИХ СУДЕН**

Спеціальність 12.00.07 – адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право

АВТОРЕФЕРАТ
дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата юридичних наук

Одеса – 2010

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Одеській національній юридичній академії Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник кандидат юридичних наук, доцент
КУЗНЕЦОВ Сергій Олександрович,
Одеська національна юридична академія,
професор кафедри морського та митного права.

Офіційні опоненти: доктор юридичних наук, професор
ЯРМАКІ Христ офор Пет рович,
Одеський державний університет
внутрішніх справ,
начальник кафедри адміністративного права
та адміністративної діяльності;

кандидат юридичних наук
ДАВИДЕНКО Леонід Миколайович,
Черкаський навчально-консультативний центр
Одеської національної юридичної академії,
доцент.

Захист відбудеться 14 травня 2010 р. о 14 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.01 Одеської національної юридичної академії за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Одеської національної юридичної академії за адресою: м. Одеса, вул. Піонерська, 2.

Автореферат розісланий 12 квітня 2010 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради

Л.Р. Біла-Тіунова

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. За своїми природними умовами Україна належить до держав, що мають всі необхідні дані для розвитку морських сполучень. Таке становище визначає важливу роль морського транспорту в розбудові економічної незалежності України. Торговельне мореплавство, як діяльність, що пов'язана з використанням морських суден, є базовою складовою діяльності морського транспорту. При цьому, першочерговим завданням державного управління в галузі торговельного мореплавства слід визначати створення умов, що послужать підґрунтям її безпечного здійснення. Слід мати на увазі як безпеку певного морського судна, його екіпажу, пасажирів і вантажів, що знаходяться на судні, так і безпеку експлуатації цього судна стосовно навколишнього природного середовища та інших суден. Вищезазначене дає підстави стверджувати про наявність публічного інтересу, який має бути захищеним державою.

Торговельне мореплавство, значною мірою, має міжнародний характер. Звідси виникає необхідність створення єдиних для всіх держав правових підстав забезпечення й виконання певних умов перебування у Світовому океані суден, які мають „національність” цих держав (суден, які набули права плавати під державним прапором певної держави). Такі правові підстави було створено прийняттям міжнародних конвенцій, що містять відповідні положення стосовно вирішення питань безпеки торговельного мореплавства. Отже, приймаючи закони та правила, які торкаються торговельного мореплавства, всі держави мають забезпечувати їхню відповідність міжнародним нормам і стандартам, прийнятим за участі або під егідою компетентної міжнародної організації або дипломатичних конференцій.

Із набуттям чинності Закону України „Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року” (далі – Конвенція UNCLOS 82) Україна, як суб'єкт міжнародного права, набула статусу – „державо-учасниця” конвенції, тобто держава, яка згодна на обов'язковість для неї положень цієї конвенції та для якої така конвенція є чинною. Україна, як це випливає із тексту ст. 94 „Обов'язки держави прапора” Конвенції UNCLOS 82, приймає на себе у відповідності до свого внутрішнього законодавства юрисдикцію та контроль над кожним судном, що плаває під її прапором щодо адміністративних, технічних та соціальних питань, які стосуються такого судна, та зобов'язується здійснювати такі юрисдикцію та контроль ефективно. Зобов'язання стосуються, зокрема: вжиття необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі (серед інших, щодо конструкції, обладнання та придатності суден до плавання); дотримання при цьому загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики; здійснення усіх необхідних заходів для забезпечення виконання своїх конвенційних зобов'язань.

Одним із факторів, що визначають загальний рівень безпеки торговельного судноплавства, є технічний стан транспортного засобу – морського судна. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (далі – Конвенція SOLAS 74) містить правила, які встановлюють обов'язки держав-учасниць щодо організації контролю технічного стану морських торговельних суден (Конвенція набула чинності 25 травня 1980 р.; із цієї дати Україна є „державою-учасницею” цієї конвенції). Для „повного” здійснення положень Конвенції SOLAS 74 Україна зобов'язується, серед іншого: видавати закони, декрети, накази, правила та вживати інших заходів. Такі заходи мають бути спрямованими на досягнення однієї мети – забезпечення того, щоб судно було придатне для того виду експлуатації, для якого його призначено.

Що стосується України як морської держави, то відсутність наукових досліджень, спрямованих на вивчення адміністративно-правових засад виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден, обумовлює необхідність здійснення цього дослідження, його теоретичну та практичну актуальність і доцільність для розвитку як адміністративного, так і морського права України.

Теоретичною основою дисертаційного дослідження стали наукові праці таких учених, як В.Б. Авер'янов, К.К. Афанасьєв, Д.М. Бахрах, Л.Р. Біла-Тіунова, Т.Б. Ванданов, І.П. Голосніченко, Л.М. Давиденко, Ю.Х. Джавад, Є.В. Додін, В.В. Дудченко, Г.Г. Іванов, С.В. Ківалов, А.Л. Колодкін, Б.А. Кормич, С.О. Кузнецов, В.Ф. Мешера, Ю.М. Оборотов, М.П. Орзіх, П.М. Рабінович, О.Ф. Скакун, Ю.М. Старілов, В.С. Стефанюк, Є.Д. Стрельцова, Ю.В. Тихомиров, О.І. Харитонova, Л.К. Царьова, В.М. Шаповал, О.М. Шемякін, М.К. Якимчук, Х.П. Ярмачі.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано на кафедрі морського та митного права Одеської національної юридичної академії й узгоджено з програмою підготовки та виконання дисертаційних досліджень у галузі адміністративного права і є частиною комплексної науково-дослідницької теми ОНЮА в рамках загальнонаукової тематики “Правові проблеми становлення й розвитку сучасної української держави” (державний реєстраційний номер 0101U001195).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є удосконалення адміністративно-правових засад виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Для досягнення мети дисертаційної роботи було визначено до вирішення такі завдання:

визначити міжнародно-правові та національно-правові підстави набуття Україною правового статусу „держав прапора”;

дослідити міжнародно-правові та національно-правові наслідки набуття Україною правового статусу „держав прапора”;

установити систему і компетенцію органів виконавчої влади, які здійснюють функції державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно

виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден;

розкрити зміст адміністративно-правового статусу і повноваження національного класифікаційного товариства України як такого, що здійснює функції державного контролю у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден;

з'ясувати адміністративно-правовий зміст поняття „визнана організація” та охарактеризувати правові підстави надання таким організаціям повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден;

з'ясувати роль і місце адміністративного договору у наданні визнаним організаціям повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден;

запропонувати науково обґрунтовані пропозиції та рекомендації щодо удосконалення адміністративно-правових засад здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Об'єкт ом дослідж ення є адміністративно-правові засади державного управління у галузі торговельного мореплавства.

Предмет ом дослідж ення є адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Мет оди дослідж ення. Для досягнення мети й вирішення завдань дисертаційного дослідження було використано відповідні загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання.

Із використанням загальнонаукового діалектичного методу досліджувались адміністративно-правові відносини як складова частина суспільних відносин, які виникають у галузі торговельного мореплавства. Використання історичного методу дозволило здійснити дослідження: виникнення, становлення і розвитку міжнародно-правового регулювання відносин, пов'язаних із забезпеченням безпеки торговельного мореплавства, зокрема стосовно контролю технічного стану морських суден і нормотворчої діяльності Міжнародної морської організації (підрозділ 1.1); трансформації функцій державного управління в умовах глобалізації (підрозділи 1.1, 1.2); організаційних і правових засад створення та становлення національного класифікаційного товариства України (підрозділ 2.4). Для упорядкування існуючих даних щодо виникнення, становлення та розвитку доктрини та практики було використано предметно-хронологічний метод, а за допомогою формально-логічного методу і методу кількісного та якісного аналізу було узагальнено зібраний фактичний матеріал та зроблено відповідні висновки (підрозділи 3.1, 3.3). Системно-функціональний і системно-структурний методи використовувалися для дослідження

функціонально-системних зв'язків уніфікованих норм міжнародних договорів України з нормами чинного законодавства України, що дало змогу з'ясувати сучасний стан чинного законодавства України і доктрини українського адміністративного права (підрозділи 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 3.2). Порівняльно-правовий (компаративний) і формально-юридичний методи використовувалися для узагальнення поглядів щодо юридичного змісту та визначення понять і дослідження правових наслідків, обставин і підстав затримання суден (підрозділи 3.4, 3.5). Метод догматичного (логічного) аналізу, а також методи моделювання й прогнозування використовувалися при формулюванні висновків і розробки пропозицій та рекомендацій, що містяться у цьому дисертаційному дослідженні.

Наукова новизна отриманих результатів. Дисертація є першим в Україні спеціальним комплексним монографічним дослідженням адміністративно-правових засад виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден. У межах дослідження отримано результати, які передбачаються як такі, що є новими науковими положеннями і пропозиціями, та надані пошукувачем особисто.

Науковий внесок цього дослідження полягає у такому:

уперше:

доведено, що виконання обов'язків щодо контролю технічного стану морських суден, як складова державного управління у галузі торговельного мореплавства, є правовим наслідком набуття Україною правового статусу „держави прапора”;

визначено зміст поняття „адміністративний договір із надання повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден”;

визначено, що Регістр судноплавства України (національне класифікаційне товариство) діє на правах державного підприємства на засадах господарського розрахунку, має відповідні повноваження на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден;

виокремлено, як складову системи органів державного управління, іноземні класифікаційні товариства („визнані організації”), які набули повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден;

удосконалено:

положення про те, що контроль технічного стану морських суден слід розглядати як складову технічного регулювання у сфері господарської діяльності (тобто таку складову, яка не може бути виокремленою із загальнонаціонального процесу), але як таку, що має бути реалізованою з додержанням певних правил, стандартів і процедур, які містяться у міжнародних договорах України (тобто з

урахуванням правових наслідків набуття Україною правового статусу „держава прапору”);

положення про те, що державний контроль у галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану морських суден слід розглядати як: а) вид державного контролю; б) позавідомчий (надвідомчий), спеціальний контроль (з огляду на його зміст, суб'єктний склад і підконтрольний об'єкт); в) наглядову діяльність визнаних організацій (організацій, які отримали повноваження на здійснення цього виду державного контролю) щодо забезпечення законності державного управління у галузі торговельного мореплавства з метою створення умов її безпечного провадження;

набуло подальшого розвит ку:

положення про те, що державний контроль має здійснюватися виключно державою і за державні кошти, а органи, які здійснюють контрольно-наглядові функції за дорученням та від імені держави („визнані організації”), мають фінансуватися за кошти державного бюджету;

положення про те, що певні загрозливі явища у галузі торговельного мореплавства слід пов'язувати з недостатнім адміністративно-правовим забезпеченням виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Практичне значення одержаних результатів. Результати дослідження можуть бути рекомендованими до використання у:

науково-дослідній сфері – для подальшого розвитку теоретичних положень як адміністративного права, так і морського права;

законотворчій діяльності – при розробці проектів і прийнятті законів, внесенні змін до чинних законів, зокрема тих, що торкаються розробки проектів і прийняття законів, які стосуються технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства та забезпечення виконання положень міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких буде надаватися Верховною Радою України;

правозастосуванні – для удосконалення та підвищення ефективності виконавчо-розпорядчої діяльності органів виконавчої влади, яка пов'язана з реалізацією функції з технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства;

навчальному процесі – для підготовки та підвищення кваліфікації державних службовців; при викладанні навчальних дисциплін „Адміністративне право України” та „Морське право України”; при розробці відповідних розділів підручників, навчальних посібників і практикумів.

Апробація результатів дослідження. Дисертацію обговорено на засіданні кафедри морського та митного права Одеської національної юридичної академії. Положення, висновки та пропозиції, що містяться в дисертації, доповідалися на: 10-й (62-й) звітній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії (27–28 квітня 2007 р., м. Одеса), міжнародній науково-практичній конференції „Треті

Прибузькі юридичні читання” (23–24 листопада 2007 р., м. Миколаїв), міжнародній науково-практичній конференції „Верховенство права на міжнародному та національному рівнях” (9–10 жовтня 2008 р., м. Київ), міжнародній науково-практичній конференції „Четверті Прибузькі юридичні читання” (28–29 листопада 2008 р., м. Миколаїв), міжнародній науково-практичній конференції „Молодежь и наука: реальность и будущее” (3 березня 2009 р., м. Невинномиськ, Російська Федерація), міжнародній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії (5–6 червня 2009 р., м. Одеса).

Публікації. Основні наукові результати дисертаційного дослідження викладено у 8 статтях, 3 з яких опубліковано у наукових фахових виданнях, перелік яких затверджено ВАК України.

Структура роботи. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, що включають дев’ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел (432 найменування). Загальний обсяг дисертації становить 215 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 48 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **Вступі** розкриваються сутність і стан наукової проблеми та її значущість, обґрунтовуються необхідність проведення дослідження, актуальність і доцільність роботи для розвитку юридичної науки в Україні. Висвітлюється зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначаються мета і завдання дослідження, його об’єкт і предмет. Описуються методи дослідження, його теоретична основа. Розкриваються наукова новизна результатів дослідження, їх практичне значення. Наводяться відомості щодо апробації результатів дослідження та їх публікації.

Перший розділ „Міжнародно-правові та національно-правові засади набуття Україною правового статусу „держава прапора” містить три підрозділи, в яких досліджуються питання, що стосуються з’ясування місця та ролі міжнародно-договірного регулювання, зокрема нормотворчої діяльності Міжнародної морської організації (далі – ІМО) у сфері встановлення правил, стандартів і процедур, що стосуються контролю технічного стану морських суден, правових підстав та наслідків набуття Україною правового статусу „держава прапора”.

У **підрозділі 1.1. „Міжнародно-правове регулювання відносин, пов’язаних із забезпеченням безпеки т орговельного мореплавства, у сфері конт ролю т ехнічного ст ану морських суден”** досліджуються обставини, зміст і правові наслідки міжнародно-договірної діяльності у сфері забезпечення безпеки торговельного мореплавства шляхом прийняття міжнародних конвенцій, зокрема Міжнародної конвенції про охорону людського життя на морі та нормотворчої діяльності Міжнародної морської організації.

Зазначено, що ще у грудні 1913 р. у Лондоні відбулася міжнародна конференція, що вперше оформила юридичні засади безпеки мореплавства й охорони людського життя на морі у вигляді міжнародної угоди. Звернуто увагу на те, що Конвенція SOLAS 74 містить правила, які встановлюють обов'язки щодо організації контролю за технічним станом морських торговельних суден. Визначено зміст поняття „належний технічний стан морського торговельного судна”. Наголошено, що однією із загальних закономірностей, що характеризують міжнародне управління, є тенденція підвищення ролі норм, які приймаються міжнародними організаціями щодо управління суспільними процесами, що для досягнення однієї з найважливіших цілей – забезпечення безпеки судноплавства – у 1948 р. було створено Міжнародну морську консультативну організацію (теперішнього часу – ІМО). При цьому, основою нормотворчої діяльності ІМО є прийняття багатосторонніх конвенцій.

У підрозділі 1.2. *„Національно-правові засади та наслідки набуття Україною правового статусу „держави прапора”* досліджується зміст нормативно-правових актів України, що встановлюють правові підстави й наслідки набуття Україною правового статусу „держави прапора”.

Конвенція UNCLOS 82 наділяє „правом судноплавства” будь-яку державу, яка побажає цим правом скористатися (побажає реалізувати це право). Тобто „держави прапора” – це держава, яка реалізувала своє право на судноплавство, держава, яка надала будь-якому судну право плавати під своїм прапором у відкритому морі.

Наголошується, що виконання обов'язків держави прапора має здійснюватися за умови додержання при цьому загальновизнаних міжнародних правил, процедур і практики. Серед інших, до обов'язків такої держави стосовно суден, які плавають під її прапором, визначено обов'язок ефективно здійснювати юрисдикцію і контроль із технічних питань, зокрема в тому, що стосується конструкції, оснащення й придатності судна до плавання. Це слід сприймати як обов'язки щодо здійснення: а) функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства; б) функцій технічного регулювання у галузі торговельного судноплавства; в) державного контролю у галузі торговельного мореплавства щодо технічного стану морських суден.

У підрозділі 1.3. *„Трансформація функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства в умовах глобалізації”* досліджуються зміст і сутність понять „глобалізм”, „глобалізація”, „державне управління” та оновлення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства в умовах глобалізації.

Поділяється думка про те, що саме „вузьке” розуміння державного управління має бути переважаючим у галузевих державно-управлінських дослідженнях, включаючи й адміністративно-правову науку, тому для досягнення мети дослідження обрано вузьке тлумачення державного управління з виокремленням наведених у роботі його аспектів.

Аналізується визначення поняття, яке охоплюється терміном „глобалізм”. Доводиться, що під впливом глобалізму відбувається зміна характеру і змісту функцій державного управління, а такий вплив слід розуміти як процес „глобалізації”. Підтримано твердження про „інтернаціоналізацію” внутрішніх функцій держави, тобто про надання внутрішнім функціям значного міжнародного аспекту та про їхню тісну взаємодію із зовнішнім середовищем, про взаємозв’язок внутрішньої і зовнішньої політики держави. Звідси випливає, що внутрішні функції держави не можуть розвиватися виключно на власній основі, визначатися цілями, завданнями, що базуються тільки на національному інтересі без урахування інтересів міжнародного співтовариства.

Другий розділ „Система і компетенція органів державного управління щодо контролю технічного стану морських суден” складається з чотирьох підрозділів, в яких розглядаються питання стосовно правових та організаційних засад технічного регулювання; системи і компетенції державних органів України щодо контролю технічного стану морських суден.

У *підрозділі 2.1. „Організаційно-правові засади технічного регулювання в Україні”* досліджено нормативно-правові акти України, в яких встановлено загальні положення, що стосуються технічного регулювання; систему та компетенцію державних органів, які здійснюють функції технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден.

Акцентується увага на тому, що технічне регулювання слід розглядати як правове регулювання відносин у галузі торговельного мореплавства стосовно обов’язкових вимог до об’єкта технічного регулювання, зокрема, щодо: а) встановлення обов’язкових вимог до об’єкта технічного регулювання; б) застосування та виконання обов’язкових вимог до об’єкта технічного регулювання; в) перевірки дотримання обов’язкових вимог до об’єкта технічного регулювання шляхом оцінки відповідності та/або „ринкового нагляду”.

Зазначається, що технічне регулювання охоплює правове регулювання відносин у сфері стандартизації – як діяльності, результатом якої є підвищення ступеня відповідності об’єкта стандартизації (морського судна) його функціональному призначенню, що полягає у встановленні положень для загального і багаторазового застосування щодо наявних, чи можливих завдань.

Досліджено процедуру підтвердження відповідності у законодавчо регульованій галузі торговельного мореплавства (діяльності, яка може становити небезпеку для життя та здоров’я людей, тварин, рослин, а також майна та охорони довкілля). Такі процедури запроваджуються відповідними технічними регламентами. Зазначається, що підтвердженням відповідності є видача документа на основі рішення уповноваженого органу, яке приймається після встановлення факту виконання вимог, передбачених чинними нормативно-правовими актами.

У підрозділі 2.2. *„Державний контроль у галузі торговельного мореплавства: організаційно-правові засади”* проаналізовано організаційно-правові засади державного контролю; повноваження державних органів та їх посадових осіб; обов’язки та відповідальність суб’єктів господарювання під час здійснення державного контролю; принципи і порядок здійснення державного контролю у галузі торговельного мореплавства.

Зазначено, що з приводу співвідношення понять „контроль” і „нагляд” єдиної думки в адміністративній науці немає. Не дає можливості зробити певні висновки навіть дослідження змісту нормативно-правових актів. При цьому, підтримано думку про те, що поняття „контроль” слід відрізняти від поняття „нагляд”, виокремлюючи певні види нагляду: судовий, прокурорський та адміністративний.

Зроблено висновок про можливість розглядати державний контроль у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден: а) як вид діяльності органів виконавчої влади з державного управління у цій сфері; б) як вид діяльності органів виконавчої влади з державного контролю у цій сфері; в) як здійснення органами виконавчої влади, що мають відповідні повноваження, позавідомчого (надвідомчого) спеціального контролю стосовно забезпечення законності з метою створення безпечних умов здійснення торговельного мореплавства.

У підрозділі 2.3. *„Характеристика повноважень органів виконавчої влади щодо контролю технічного стану морських суден”* досліджується зміст нормативно-правових актів, положення яких визначають компетенцію органів виконавчої влади, що забезпечують та здійснюють функції державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Зазначено, що Кабінет Міністрів України, як вищий орган виконавчої влади, забезпечує вирішення питань щодо укладення та виконання міжнародних договорів України.

Звернуто увагу на те, що завданнями Міністерства транспорту та зв’язку (далі – Мінтрансзв’язку), як центрального органу виконавчої влади, є (щодо змісту дослідження) здійснення державного управління у галузі торговельного мореплавства. Відповідно до покладених на нього завдань, Мінтрансзв’язку: здійснює державний контроль за додержанням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки торговельного мореплавства; організовує й виконує роботи із стандартизації, сертифікації, метрології у галузі транспорту; у межах своєї компетенції укладає міжнародні договори України та забезпечує дотримання й виконання зобов’язань, взятих за міжнародними договорами України; бере участь у діяльності міжнародних організацій та забезпечує виконання зобов’язань, що випливають із членства в таких організаціях.

Наголошено, що Державна адміністрація морського і річкового транспорту (далі – Укрморрічфлот) є урядовим органом, який діє в системі Мінтрансзв’язку. Укрморрічфлот відповідальний перед Кабінетом Міністрів

України, підзвітний і підконтрольний Міністрові транспорту та зв'язку. Основними завданнями Укрморрічфлоту є (щодо змісту дослідження) здійснення державного нагляду за забезпеченням безпеки судноплавства та здійснення контролю за додержанням суб'єктами господарювання вимог законодавства і міжнародних договорів України з питань торговельного мореплавства.

У *підрозділі 2.4. „Національне класифікаційне товариство України: адміністративно-правовий статус і функції”* досліджуються історичні, правові та організаційні засади створення та становлення національного класифікаційного товариства України; адміністративно-правовий статус і функції товариства.

Констатується, що початком класифікаційної справи можна визначати 1899 р. – рік набуття чинності першим у Росії нормативним документом з класифікації суден. Подальший розвиток класифікаційної справи привів до створення в 1913 р. товариства „Русский Регистр” (в 1923 р. його було перейменовано на „Регистр Союзу РСР”). 11 грудня 1931 р. було створено „Регистр СРСР” (із цієї дати Регистр судноплавства України починає свою історію). Зазначено, що з метою підвищення ефективності державного нагляду за безпекою судноплавства, а також зміцнення правопорядку й посилення охорони навколишнього середовища 29 квітня 1991 р. було створено Українську державну інспекцію Регистру та безпеки судноплавства (далі – Держфлотнагляд УРСР).

8 червня 1998 р. було утворено Регистр судноплавства України (далі – РС України) – національне класифікаційне товариство, яке здійснює технічний нагляд, проводить класифікацію морських і річкових торговельних суден, що плавають під Державним прапором України, нагляд за виконанням вимог міжнародних конвенцій, угод і договорів, в яких бере участь Україна. Зазначено, що відповідно до положення про його створення, РС України згідно з укладеними угодами виконує технічний нагляд за суднами, що експлуатуються, шляхом проведення періодичних і позачергових оглядів, та видачу документів про придатність суден до плавання. Встановлено, що метою нагляду за технічним станом суден є визначення і забезпечення придатності суден до безаварійної експлуатації протягом терміну їх служби, або контроль за зміною технічного стану суден. Наголошено, що термін „технічний стан” слід розуміти як сукупність параметрів, що змінюються в процесі експлуатації і тому підлягають об'єктивному контролю. Отже, це сукупність параметрів, яка характеризується у певний момент часу ознаками, встановленими технічним оглядом і зафіксованими технічною документацією.

Зазначено, що „Порядок для судновласників (власників) щодо огляду суден Регистром судноплавства України для реєстрації” було встановлено з метою виключення випадків розбіжностей бази даних по суднам Регистру судноплавства України з даними про державну реєстрацію під Державним прапором України; правильного інформування українських судновласників

(власників) про необхідність проведення державної реєстрації та певного технічного нагляду приналежних їм суден.

Третій розділ „Правові підстави та процедури надання повноважень „визнаним організаціям”, їх склад і співробітництво у забезпеченні виконання державами прапора обов’язків щодо контролю технічного стану морських суден” містить два підрозділи, в яких досліджуються правові підстави та процедури визнання організацій, які матимуть повноваження з виконання функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства щодо контролю технічного стану морських суден; склад таких організацій; організаційно-правові аспекти міжнародного співробітництва у забезпеченні виконання державами прапора обов’язків щодо контролю технічного стану морських суден.

У підрозділі 3.1. „Правові підстави та процедури надання повноважень, які стосуються виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден” аналізуються положення міжнародних і українських національних нормативно-правових актів, які містять положення стосовно надання повноважень визнаним організаціям, що здійснюватимуть функції державного управління у галузі виконання обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Наголошується на тому, що умови та процедури з надання таких повноважень мають регулюватися з метою забезпечення однаковості перевірок і дотримання встановлених стандартів. Тому, надання повноважень слід здійснювати з дотриманням відповідних положень документів ІМО, зокрема таких як: „Керівництво щодо надання повноважень організаціям, які діють від імені Адміністрації” (Резолюція А.739(18)) і „Специфікації функцій визнаних організацій, які діють від імені Адміністрації, щодо оглядів і надання свідоцтв” (Резолюція А.789(19)). Особливу увагу звернуто на те, що у цих документах поняття

„Адміністрація” слід співвідносити з поняттям „Уряд”, зокрема Уряд певної країни, під прапором якої судно має право плавання. При цьому зазначається, що обидві резолюції посилаються на положення, які дістали свого закріплення у Конвенції SOLAS 74 і Конвенції MARPOL 73/78.

Досліджено визначення поняття, яке охоплюється термінологічним словосполученням „адміністративний договір”. Запропоновано визначення поняття „адміністративний договір із надання повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден”.

Підтримано твердження про відсутність переліку видів адміністративних договорів або більш чітких критеріїв, які мають бути закріплені у законодавстві, що зумовлює труднощі в ідентифікації договорів як адміністративних.

Виокремлено декілька розумінь поняття “адміністративний договір із надання повноважень щодо здійснення функцій державного управління у сфері виконання Україною обов’язків держави прапора з контролю технічного стану морських суден”.

У підрозділі 3.2. *„Склад, повноваження і співробітництво „визнаних організацій” у забезпеченні виконання державами прапора обов’язків щодо контролю технічного стану морських суден”* досліджено питання стосовно правових підстав визначення складу і повноважень визнаних організацій, які здійснюють функції державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден.

Встановлено, що здійснення технічного нагляду за суднами, які мають право плавання під прапором України згідно з вимогами міжнародних договорів України щодо оформлення відповідних документів від імені Уряду України було доручено декільком класифікаційним товариствам (за їхньою згодою). Мінтрансв’язку, зокрема, було доручено укласти, відповідно до своєї компетенції, двосторонні угоди із зазначеними класифікаційними товариствами за формою, що встановлена ІМО.

Звернуто увагу на те, що цей документ ІМО (див. Резолюцію А.739(18)) не містить „форми” двосторонніх угод. Письмова угода або рівноцінна юридична домовленість оформлюється на підставі Циркулярного листа MSC/Circ.710/MERC/Circ.307 „Типова Угода щодо надання повноважень визнаним організаціям, які діють за дорученням Адміністрацій”.

Особливу увагу звернуто на те, що Укрморрічфлот, який виконує за дорученням Мінтрансв’язку функції Морської адміністрації України та має повноваження здійснювати контроль з метою перевірки додержання вимог законодавства та міжнародних договорів України, має змогу виконувати свої повноваження, по-перше, тільки в установленому Мінтрансв’язку порядку; по-друге, тільки через підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління зазначеного Міністерства. Але такі положення національного законодавства не відповідають вимогам документів ІМО.

Надається загальна характеристика діяльності Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (The International Association of Classification Societies – IACS).

Доведено, що IACS є неурядовою морською організацією, яка має можливість розробляти та затверджувати технічні правила та процедури. Діяльність IACS здійснюється у відповідності до загальних принципів, які викладено у Статуті (IACS Charter). Метою створення IACS було об’єднання зусиль для забезпечення безпеки на морі та попередження забруднення морського довкілля шляхом розробки загальної політики своєї діяльності, координації зусиль, уніфікації вимог и правил провідних класифікаційних товариств. Зазначено, що набуття класу від будь-якого товариства-члена IACS надає неабиякі „привілеї”: найбільший рівень безпеки суден, пільгові тарифи

на страхування суден, найбільші ставки фрахту, що є передумовою покращання рентабельності суден та судноплавної компанії в цілому.

Надається загальна характеристика діяльності держав прапора відповідно до т.зв. „Меморандумів щодо порозуміння” (Memorandum of Understanding-MOU). Зазначається, що на виконання Резолюції ІМО А.682(17) „Регіональне співробітництво по контролю суден і зливів із суден” у світі було створено 9 регіональних угод про здійснення державного портового контролю (Port State Control – PSC). При цьому наголошується, що сторони таких угод не розробляють вимог до суден, оскільки такі вимоги вже встановлено у положеннях чинних міжнародних конвенцій у галузі торговельного мореплавства.

Особливого наголосу дістало положення про те, що до суден, які не виконують конвенційні вимоги, застосовуються певні засоби впливу, наприклад, затримання – заборона судну виходу з порту.

Зазначено, що за результатами інспектування суден кожен регіон державного портового контролю формує так звані „білі”, „сірі” та „чорні” списки. „Чорний” список – це перелік держав прапора, які не взмозі виконувати свої конвенційні обов’язки стосовно забезпечення належного контролю суден, що мають право плавати під їх державним прапором, зокрема щодо контролю їх технічного стану.

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукової проблеми, що виявляється в необхідності виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден шляхом удосконалення адміністративно-правових засад виконавчо-розпорядчої діяльності відповідних органів державної влади.

1. Сучасний стан вирішення наукової проблеми створення адміністративно-правових засад виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден слід визначати як незадовільний з огляду на виникнення загрозливих явищ у господарській діяльності у галузі торговельного мореплавства, які виявляються, зокрема: у підвищенні рівня аварійності морських суден з технічних причин, у затриманні українських суден в морських портах з причин невідповідності їх технічного стану встановленим вимогам та, як наслідок, внесення України до „чорного” списку держав прапору, які мають надвелику кількість „субстандартних” суден (суден, що становлять загрозу безпеці людському життю на морі та морському середовищу).

2. Обов’язок стосовно здійснення ефективного контролю технічного стану морських суден є правовим наслідком набуття Україною правового статусу „держава прапора”. Це впливає із того, що спільні інтереси людства потребують вирішення спільними зусиллями глобальних проблем, які

створюють загрозу його безпеці. Успішне вирішення таких проблем можливе тільки за умови принципів згоди та обов'язкового виконання міжнародно-правових зобов'язань і внутрішнього національного законодавства.

3. Одним із факторів, що визначають загальний рівень безпеки торговельного судноплавства, є технічний стан транспортного засобу – морського судна. При цьому твердження „морське судно знаходиться в належному технічному стані” має розумітися як таке, що свідчить про те, що експлуатаційний стан і умови життя на судні відповідають вимогам міжнародних конвенцій і воно придатне до виходу в море без небезпеки для того виду експлуатації, для якого його призначено.

4. Уповноваження державами прапора організацій діяти від їх імені щодо оглядів та перевірок суден за вимогами, що викладені у конвенціях ІМО („визнані організації”) є сталою міжнародною практикою, яка дістала свого правового закріплення у відповідних документах ІМО. Отже, положення про те, що Укрморрічфлот, який виконує за дорученням Мінтрансв'язку функції Морської адміністрації України та має повноваження здійснювати контроль з метою перевірки додержання вимог законодавства та міжнародних договорів України, але має змогу виконувати свої повноваження тільки через підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління зазначеного міністерства, є хибним.

5. „Адміністративний договір із надання повноважень на здійснення функцій державного управління у галузі торговельного мореплавства стосовно виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден” – це: а) вид адміністративно-правового договору; б) правочин, укладений на підставі адміністративно-правових норм, правовий режим якого визначається наявністю сторони, що має державно-владні повноваження; в) двостороння угода, зміст якої становлять права та обов'язки сторін, що впливають із владних управлінських функцій суб'єкта владних повноважень, який є однією із сторін угоди, та загальнодержавним (публічним) інтересом якої є забезпечення безпеки особи, суспільства і держави у сфері торговельного мореплавства; г) підстава виникнення адміністративно-правових відносин щодо контролю технічного стану морських торговельних суден, зміст яких пов'язано з реалізацією державної виконавчої влади у формі виконання обов'язків держави прапора.

6. З метою приведення положень національного законодавства щодо контролю технічного стану морських суден у відповідність до положень міжнародних документів із цього приводу слід внести зміни до ст. 26 „Технічний нагляд за суднами” Закону України „Про транспорт”. Отже, не можна ототожнювати поняття „Адміністрація” держави прапора і поняття „центральный орган виконавчої влади у галузі транспорту”.

7. Резолюція ІМО А.739(18) „Керівництво щодо надання повноважень організаціям, які діють від імені Адміністрації” не містить „форми” двосторонніх угод. Письмова угода або рівноцінна юридична домовленість,

оформлюється на підставі Циркулярного листа MSC/Circ.710/MERC/Circ.307 „Типова Угода щодо надання повноважень визнаним організаціям, які діють за дорученням Адміністрацій”.

8. З метою удосконалення адміністративно-правових засад виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден слід внести зміни до структури органів виконавчої влади України та доповнити зміст функціональної компетенції визнаних організацій:

реорганізувати Регістр судноплавства України у структурний підрозділ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики (центрального органу виконавчої влади із спеціальним статусом). Визначити адміністративно-правовий статус цього підрозділу як „урядового органу державного управління” (департамент, служба, інспекція);

установити, що функції з технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану морських суден здійснюються виключно цим урядовим органом державного управління;

установити, що функції з технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства стосовно контролю технічного стану українських суден (суден, зареєстрованих в Україні та таких, що плавають під Державним прапором України), здійснюються виключно цим урядовим органом державного управління.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Сергійчик В.О. IACS: організаційно-правові засади діяльності / В.О. Сергійчик // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. праць / ОНЮА. – О., 2007. – Вип. 36. – С. 391–395.

2. Сергейчик В.А. Торговое судно: нормативно-правовое определение понятия / В.А. Сергейчик // Актуальні проблеми політики : зб. наук. праць / ОНЮА. – О., 2008. – Вип. 35. – С. 72–83.

3. Сергійчик В.О. Правові підстави та процедури технічного огляду суден у випадках проведення їх реєстрації у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України // Митна справа. – 2009. – № 3. – С. 55-57.

4. Сергейчик В. Международно-правовые основы технического надзора государства флага: “UNCLOS 82” / В. Сергейчик // Визначальні тенденції генези державності і права : зб. наук. праць за матеріалами міжнар. наук.-практ. конф. „Треті Прибузькі юридичні читання” (Миколаїв, 23-24 листопада 2007 р.) / ОНЮА, Мик. навч. центр [та ін.] – Миколаїв : Вид-во „Іліон”, 2007. – 732 с. – С. 613–615.

5. Сергійчик В.О. IACS: організаційно-правові засади діяльності / В.О. Сергійчик // Правове життя сучасної України : тези доповідей 10-ї ювілей. звіт. наук. конф. проф.-виклад. і аспірант. складу (Одеса, 27-28 квіт. 2007 р.) / ОНЮА. – О. : Фенікс, 2007. – С. 391-393.

6. Сергейчик В. Морское судно: определение понятия / В. Сергейчик // Сучасний вимір держави та права : зб. наук. праць за матеріалами міжнар. наук.-практ. конф. „Четверті Прибузькі юридичні читання” (Миколаїв, 28-29 листопада 2008 р.) / ОНЮА, Микол. навч. центр [та ін.] – Миколаїв : Вид-во „Іліон”, 2008. – 504 с. – С. 407 – 408.

7. Сергейчик В.А. Международно-правовая унификация процедур инспекторских проверок морских судов / В.А. Сергейчик // Молодежь и наука: реальность и будущее : зб. науч. трудов по материалам междунар. научно-практ. конф. (г. Невинномысск, 3 марта 2009 г.) / НИЭУП [и др.] : в 9 т. – Т V: Юридические науки. – Невинномысск : НИЭУП, 2009. – 423 с. – С. 341-343.

8. Сергійчик В.О. Технічний огляд суден у випадках проведення їх реєстрації: організаційно-правові засади / Сергійчик В.О. // Правове життя сучасної України : тези доповідей Міжнар. наук. конф. професор.-виклад. і аспірант. складу (Одеса, 5-6 червня 2009 р.) / ОНЮА. – О. : Феникс, 2009. – 792 с. – С. 304-305.

АНОТАЦІЯ

Сергійчик В.О. Виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Одеська національна юридична академія, Одеса, 2010.

У дисертації наведено теоретичне узагальнення і запропоновано нове вирішення наукової проблеми, що виявляється у необхідності забезпечення ефективності виконання Україною обов’язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських торговельних суден шляхом удосконалення адміністративно-правових засад виконавчо-розпорядчої діяльності відповідних органів виконавчої влади. Визначено міжнародно-правові та національно-правові підстави й наслідки набуття Україною правового статусу „держави прапору”. Аналізується чинне законодавство України, яке містить положення стосовно складу та повноважень органів виконавчої влади, що здійснюють функції технічного регулювання. Досліджено історичні, правові та організаційні підвалини створення й становлення національного класифікаційного товариства „Регістр судноплавства України”; його правовий статус, функції і повноваження.

Запропоновано зміни у складі центральних органів виконавчої влади України щодо технічного регулювання у галузі торговельного мореплавства та визначено їхню функціональну компетенцію.

Ключові слова: безпека судноплавства, держава прапора, „Адміністрація” держави прапора, адміністративний договір, технічне регулювання, технічний стан судна, вимоги міжнародного договору України, стандарти ІМО, обов’язки держави прапору щодо контролю технічного стану морських суден.

АННОТАЦИЯ

***Сергейчик В.А.* Исполнение Украиной обязанностей государства флага по контролю технического состояния морских судов. – Рукопись.**

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.07 – административное право и процесс; финансовое право; информационное право. – Одесская национальная юридическая академия, Одесса, 2010.

В диссертации приводится теоретическое обобщение и предлагается новое решение научной проблемы, которая проявляется в необходимости обеспечения эффективности исполнения Украиной обязанностей государства флага по контролю технического состояния морских торговых судов путем усовершенствования административно-правовых основ исполнительно-распорядительной деятельности определенных органов исполнительной власти.

Определены международно-правовые и национально-правовые основания и последствия приобретения Украиной правового статуса „государство флага”. Осуществлен анализ действующего законодательства Украины, содержащего положения, касающиеся состава и полномочий органов исполнительной власти, которые реализуют функции технического регулирования. Исследуются исторические, правовые и организационные основания создания и становления национального классификационного общества „Регистр судоходства Украины”; его правовой статус, функции и полномочия. Определены правовые основания предоставления полномочий признанным организациям, которые выполняют функции государственного управления в сфере исполнения обязанностей государства флага по контролю технического состояния морских судов. Установлены состав и компетенция признанных организаций в Украине.

Предложено определение понятия, которое охватывается терминологическим словосочетанием „административный договор по предоставлению полномочий по выполнению функции государственного управления в сфере исполнения Украиной обязанностей государства флага по контролю технического состояния морских судов” – это: вид административно-правового договора; сделка, заключенная на основании административно-правовых норм, правовой режим которой определяется наличием стороны, имеющей государственно-властные полномочия; двустороннее соглашение, содержание которого составляют права и обязанности сторон, которые вытекают из властных управленческих функций, которые, в свою очередь, являются функциями одной из сторон соглашения, и общегосударственным (публичным) интересом которого является обеспечение безопасности личности, общества и государства в сфере торгового мореплавания; основание возникновения административно-правовых отношений по контролю технического состояния морских торговых судов, содержание которых связано с реализацией государственной исполнительной власти в форме исполнения обязанностей государства флага. Предложено реорганизовать Регистр судоходства Украины в структурное подразделение центрального органа

исполнительной власти со специальным статусом и определить его правовой статус – правительственный орган государственного управления; установить, что функции по техническому регулированию в сфере торгового мореплавания осуществляются исключительно этим органом; установить, что функции по техническому регулированию в отношении украинских судов осуществляются исключительно этим органом.

Ключевые слова: безопасность судоходства, государство флага, „Администрация” государства флага, административный договор, техническое регулирование, техническое состояние судна, требования международного договора Украины, стандарты ИМО, обязанности государства флага по контролю технического состояния морских судов.

SUMMARY

Sergiychik V.O. Executing by Ukraine the Flag State’s duties on control of the seagoing vessels’ technical conditions. – Manuscript.

The Thesis on obtaining of a scientific degree of Candidate in Law on a specialty 12.00.07 – the Administrative Law and Process, the Financial Law, the Information Law. – Odessa National Academy of Law, Odessa, 2010.

The theoretical generalization and a new resolving of the scientific problem arising from the necessity to ensure an effective executing by Ukraine the Flag State’s duties on control of the seagoing vessels’ technical conditions by the improvement of the juridical administrative basis of the certain executing power bodies’ activity are adduced in the dissertation. The juridical international and national grounds and consequences of the assuming by Ukraine the “Flag State” status are defined. The existing legislation which contents the rules on the structure and the proxies of executing power bodies realizing functions of the technical regulation is analyzed. The historical, juridical and organizational grounds of the national classification company “Перістр судноплавства України” creation and formation as well as its legal status, functions and proxies are investigated.

The fulfilling of changes in the structure and defining of the functional competency on technical regulation in merchant shipping of the central executing power bodies are proposed.

Key words: safety of shipping, flag state, flag state’s Administration, administrative agreement, technical regulation, vessel’s technical conditions, Ukrainian international contract’s requirements, standards of IMO, the flag state’s duties on technical control of seagoing vessels.