

8. Статут ДП «АМПУ», затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 13.03.2020 № 206. URL: http://www.uspa.gov.ua/images/Statut_AMPU_03_2020.pdf

Ключові слова: уповноважений орган, наглядова рада, державне стратегічне підприємство, морегосподарський комплекс, корпоративне управління.

Ключевые слова: уполномоченный орган, наблюдательный совет, государственное стратегическое предприятие, морехозяйственного комплекса, корпоративное управление.

Key words: authorized body, supervisory board, state strategic enterprise, marine economic complex, corporate governance.

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ СЕРГІЙОВИЧ

*Навчальний центр фахівців морського транспорту,
кандидат політичних наук*

ТОРГОВЕЛЬНЕ МОРЕПЛАВСТВО: ГЕНЕЗА ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Сьогодні, відповідно до ст. 1 діючого Кодексу торговельного мореплавства України [1] (далі – КТМ України), під торговельним мореплаством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей. Це визначення, зазнавши впливу попереднього кодифікованого акту (КТМ СРСР від 17.09.1968 р. [2]), охоплює значну сферу суспільних відносин, поширюючи на них дію КТМ України. Однак, за всієї задекларованої всеосяжності поняття, покладеного в основу головного морського закону держави, до відносин, пов'язаних з торговельним мореплаством, поряд із ним підлягає застосуванню значна кількість актів законодавства національного та міжнародного характеру. Запозичення цього визначення неможливо не помітити в КТМ інших держав, утворених у 1991 році на теренах колишнього СРСР. Так, практично тотожні визначення містяться у ст. 2 КТМ Білорусі 1999 р. [3], ст. 1 Морського кодексу Грузії 1997 р. [4] та ін.

Перші ж згадки про морську торгівлю на території сучасної України містилися в договорах князя Олега з візантійцями. Уклавши в X ст. договори з Візантією, Київська Русь фактично кодифікувала в них норми складеного на ті часи морського права. У окремих частинах текстів цих договорів доволі конкретно сформульовані зобов'язання сторін з надання допомоги та порятунку мореплавцям, які зазнали біди, забезпечення охорони майна, життя та свободи мореплавців. Схожі правила містять сучасні загальнообов'язкові конвенційні міжнародно-правові норми.

За тих самих часів в інших приморських регіонах Європи панувало т. зв. берегове право – звичаєве право, відповідно до норм якого, при аварії корабля та загибелі суден все, що викидалося морем на берег або навіть перебувало на певній відстані від берегової лінії, надходило у власність і розпорядження сеньйора або суверена, у володінні якого перебував берег. Продовж тривалого часу морська торгівля була предметом регулювання звичаєвих норм, що почали набувати певних кодифікованих форм за часів античності та перетворились до епохи середньовіччя на визнані обов'язковими в окремих географічних регіонах кодекси. Окремі екземпляри таких збірок збереглися до сьогодні у найбільших бібліотеках світу.

Новий час та Великі географічні відкриття сприяли формуванню національних законодавств у сфері морської торгівлі. Систематизоване морське законодавство Російської імперії почало складатися лише в епоху Петра I. 13 січня 1720 р. був виданий Статут про еверси, сама назва якого відображала адміністративну суть цього документа і статті якого містили адміністративно-правові норми (зокрема, стосовно капітана і прапора). Крім того, в той самий час був прийнятий Морський статут про все, що стосується доброго управління і перебування флоту на морі. В 1727 році був прийнятий Статут про ластові судна, що встановив певні вимоги до справності та надійності портових суден, їх забезпечення табельним спорядженням і до підготовки екіпажів не тільки для плавання в межах порту, але й в морі та в умовах негоди. У 1781 р. був виданий Статут про купецьке водоходство, що згодом увійшов у якості Додаткової постанови від 1830 р., до Зводу Укладень і Статутів торговельних. Згодом його було доповнено (1865 р.) Законом про корабельну реєстрацію. Управління морським судноплаством покладалося на Міністерство торгівлі. Таким чином, морські правила пов'язувалися з нормами, які регулювали господарський обіг та мали, здебільшого, приватно-правову природу. До Статуту торговельного, видання 1903 р., було включено докладні правила про морських лоцманів, правила для попередження зіткнення суден на морі та статті про місцеве управління морськими торговельними портами. На початку ХХ ст. було вирішено виокремити норми Статуту торговельного, що стосувалися морської торгівлі в окремий кодифікований акт – Укладення про торговельне мореплавання. Це засвідчило зміщення акценту в правовому регулюванні з публічного (адміністративного) до приватного права. Проект Укладення про торговельне мореплавання був підготовлений Міністерством торгівлі і промисловості в 1909 р., проте його прийняття завадила Перша світова війна. Саме початок ХХ століття прийнято вважати початком міжнародної кодифікації норм міжнародного морського права та виокремлення у внутрішніх законодавствах спеціальних інститутів, присвячених морській діяльності.

У першому Кодексі торговельного мореплавання 1929 р. [5] визначення «торговельного мореплавання» не надалося. Наступним Кодекс торговельного мореплавання СРСР 1968 р., відповідно до ст. 1 якого, під торговельним мореплаванням розумілася діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти,

для рибних та інших морських промислів, видобутку корисних копалин, здійснення буксирних, криголамних і рятувальних операцій, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей. У перші роки незалежності Україна застосовувала КТМ СРСР 1968 р., що став основою розробки КТМ України 1995 р., до якого було внесено важливі новели, однак незмінним залишилося сполучення в одному документі норм публічного (адміністративного) та приватного права. І фактично сьогодні в одному документі норми, що відображають два способи правового регулювання, побудовані на різних принципах, методах та використовують принцип автономії волі та диспозитивності сторін для приватного права і принцип підпорядкованості та метод владних приписань для публічного.

Ю.Д. Філіпов у передмові до книги «Торговое мореплавание» 1905 р. зазначав, що воно «может быть изучаемо с двух различных точек зрения: технической и экономической. В первом случае оно рассматривается, как технический процесс, агентами которого служат море и суда, а конечною целью транспорт грузов и людей из одного приморского пункта в другой. Во втором случае оно рассматривается, как процесс экономического, являющийся результатом приложения труда и капитала с целью производства транспортных услуг, имеющих на рынке известную ценность и могущих быть поэтому источником дохода в основанном на разделении труда и обмене народном хозяйстве» [6, с. 1].

У Європейському Союзі, враховуючи інтеграційні цілі та зміст його діяльності, політика у галузі морського транспорту має на меті забезпечення свободи надання послуг та конкурентоспроможності на світовій арені торговельного флоту країн ЄС. Перші нормативні акти ЄС у цій сфері були прийняті у 1980-х роках, що обумовило їхню невелику кількість та в цілому дещо обмежений вплив права Союзу на регулювання роботи морського транспорту. Основна частина відносин в цій сфері регламентується міжнародним правом [7]. При цьому визначення поняття «торговельне мореплавання» у законодавстві ЄС не міститься.

Таким чином, торговельне мореплавання, отримавши правове тлумачення лише у вітчизняному законодавстві, охоплює дуже значний блок пов'язаних з морською діяльністю суспільних відносин. При цьому, певні намагання виокремити торговельне мореплавання з усієї морської діяльності прослідковується у Морській доктрині України на період до 2035 року. Зокрема, цим документом визначено, що складовими морської діяльності є: торговельне мореплавання, морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря. А отже, можна сподіватися на певне уточнення його тлумачення й в іншій нормативній базі.

Список використаної літератури:

1. Кодекс торговельного мореплавання України від 23.05.1995 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.

2. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР от 17.09.1968 г. // Свод законов СССР. – Том 8. – С. 123.
3. Кодекс торгового мореплавания Республики Беларусь 1999 г. // Ведомости Национального схода Республики Беларусь. – 1999. – № 33. – Ст. 513.
4. Морской кодекс Грузии 1997 г. URL: faolex.fao.org/docs/texts/geo42200.doc
5. Кодекс торговельного мореплавства Союзу РСР від 14.06.1929 р. // Свод Законов СССР. – 1929. – № 41. – Ст. 366.
6. Филипов Ю.Д. Торговое мореплавание / Ю.Д. Филипов. – С.-Пб.: Гос. Тип., 1905. – 244 с.
7. Право Европейского Союза: [учебник для вузов] / Под ред. С.Ю. Кашкина. – М: Юрист, 2004. – 627 с.
8. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п>

Ключові слова: торговельне мореплавання, морське право, національне морське право, торгівля, судноплавання.

Ключевые слова: торговое мореплавание, морское право, национальное морское право, торговля, судоходство.

Key words: merchant shipping, maritime law, national maritime law, trade, shipping.

СРЕМЕНКО КРИСТИНА СЕРГІЙВНА

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

АКТУАЛЬНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ВІДНОВЛЮВАЛЬНИХ ДЖЕРЕЛ ЕНЕРГІЇ ВІДНОСНО «ПРАВИЛА СІРКИ 2020»

Морська діяльність є найефективнішою та найвигіднішою з економічної точки зору, адже 90% світових товарів проходить свій шлях до споживача за допомогою мореплавання. Враховуючи промислову цінність, вплив на навколишнє середовище є найменшим, однак з точки зору об'єму викидів, морська діяльність є однією з найшкідливіших.

У середині ХХ століття разом з підвищенням рівня благоустрою країн одночасно зростає обізнаність та, як наслідок схвилюваності населення, щодо важливості збереження навколишнього середовища. Це і стало рушійною силою на шляху до введення екологічних стандартів, та прийнятті міжнародних програм для боротьби з джерелами забруднення.

На сьогоднішній день розробка міжнародних правил та стандартів для зменшення негативного впливу внаслідок експлуатації морських судів покладена на спеціалізовану установу ООН, а саме Міжнародну морську організацію (International Maritime Organization, далі – IMO). Історично створення IMO співпало з періодом великих змін в світовому мореплаванні, а Організація з самого початку розробляла нові конвен-