

бухти, мілини, болота, б) в інших районах – води, які омивають узбережжя, в яких міститься вимірна кількість або відсоток морської води, у тому числі протоки, затоки, лагуни, заболочені рукава заток, ставки, дельти.

Рішенням Комітету міністрів Ради Європи в рамках реалізації Загальноєвропейської стратегії біорізноманіття та ландшафтів «Прибережні і морські екосистеми» була сформована у 1995 р. Група спеціалістів із захисту прибережних районів. Ця Група запропонувала, зокрема, щоб Рада Європи зробила кроки з розробки проекту Модельного закону про стале управління прибережними зонами, який визначив би зміст концепції прибережного управління. Відповідно, у 1998 р. був розроблений і виданий такий проект, а також проект Загальноєвропейського кодексу поведінки в прибережних зонах. У попередньо посланій цим документам довідці Комісії європейських співтовариств надане визначення, відповідно до якого прибережна зона – це «смуга сухопутної та морської території, що має різну ширину в залежності від природних умов і потреб управління. Природні прибережні системи та райони, в яких людина в своїй діяльності використовує прибережні ресурси, можуть поширюватися за межі територіальних вод і вглиб суші на декілька кілометрів».

Вважаємо за доцільне віднести до категорії «прибережні води» ті морські простори, на які розповсюджується суверенітет прибережної держави, або де діють її суверенні права (внутрішні води, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона).

Горчаков С. В.

Вице-президент ОО «Коллегія юристів морського права України»

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ РЕГУЛИРОВАНИЯ СУДОХОДСТВА И ЗАДАЧА РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОГО СУДОХОДСТВА

Международно-правовой режим регулирования судоходства базируются, в основном, на положениях международных многосторонних соглашений. Среди этих многосторонних соглашений можно назвать Конвенцию ООН по морскому праву (1982 г.), международные конвенции, принятые в рамках Международной морской организации.

Следует, однако, подчеркнуть, что унифицированный международно-правовой режим использования морских судов в открытом море, сформированный многосторонними международными соглашениями, довольно жёстко закрепляет требования к безопасной эксплуатации морских судов, осуществляющих международные рейсы. При этом, уровень требований к техническому состоянию морских судов, их оборудованию и снабжению постоянно возрастает, формируя некий неснижаемый уровень издержек для судовладельцев, эксплуатирующих морские суда. Контроль выполнения требований международных конвенций, как международных обязательств государств в области поддержания безопасности судоходства, составляет содержание государственного контроля за судами, зарегистрированными в национальных реестрах. При этом, содержание такого контроля государства – флага до недавнего времени (до введения процедуры самооценки государств – флага) не было унифицировано. Ввиду этого обстоятельства ослабление прямой связи между государством флага в лице административных органов и судном, зарегистрированным в национальном реестре, напрямую отражалось на техническом состоянии судов и на уровне финансовых расходов необходимых для поддержания технического состояния судов на безопасном уровне, регламентированном международными соглашениями.

Стремление судовладельцев оптимизировать уровень издержек и снизить риски вмешательства в свою деятельность со стороны государственных структур как раз и привело к возникновению феномена «удобных флагов», что, по нашему мнению, на сегодня является частным вариантом ответа судовладельцев на всё возрастающее административное давление со стороны традиционных морских государств. При открытой конкуренции на рынке судовладельцы, использующие методы финансовой оптимизации, получают преимущество перед теми, кто таких методов не применяет.

Финансовая оптимизация при помощи перефлагирования судов под «удобный флаг», увеличивая финансовые ресурсы, остающиеся в распоряжении судовладельца, в свою очередь, увеличивает риски для членов экипажей таких судов, которые часто многонациональны.

Пример, который можно привести в этой связи относится к оборудованию судов так называемыми «чёрными ящиками», т. е. приборами регистрации данных рейса. Так, согласно требова-

ниям международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. [1], все пассажирские судна к 2002 году должны были быть оборудованы такой аппаратурой, стоимость которой 10 лет назад составляла несколько десятков тысяч долларов. На выполнение этих требований международной конвенции Морская администрация Украины (Минтранс Украины) потребовала от украинских владельцев пассажирских судов, совершающих международные рейсы, оборудовать свои суда соответствующей аппаратурой. В результате украинская компания, оперирующая грузо-пассажирскими судами, перефлагировала часть своих грузопассажирских паромов под флаг Грузии, а Грузия, в свою очередь, освободила судовладельца от выполнения этого требования международной конвенции и выдала соответствующий сертификат, сэкономив, тем самым, судовладельцу значительные финансовые средства.

Однако, такой путь поддержания конкурентоспособности национального судовладельца представляется тупиковым. Безопасность судоходства не может быть предметом компромисса, особенно при укреплении сотрудничества Украины с Европейским союзом [2]. Национальный правовой режим регулирования судоходства, который значительно отклоняется от общепринятого, закреплённого международными соглашениями, правового режима приводит лишь к санкциям в отношении судов под флагом таких стран со стороны других государств (или групп государств) [3]. Примером может служить целевая модель, введённая странами – участницами так называемого Парижского меморандума [4]. Эта целевая модель содержит множество параметров, одним из которых является именно соблюдение государством – флага судна своих обязательств по международным соглашениям в отношении контроля за техническим состоянием судов, зарегистрированных в национальном реестре. При невыполнении государством – флага своих обязательств по международным конвенциям, т. е. при значительном отклонении технического состояния судна в худшую сторону, что выявляется в рамках контроля государства-порта, государство – флага попадает в так называемый «Чёрный список» Парижского меморандума. Публикация «Чёрного списка» Парижского меморандума осуществляется раз в два года. Включение в этот список государства – флага является юридическим фактом, т. е. имеет правовое значение в международном плане. Правовое значение этого факта заключается в том, что тем самым подтвержд-

дается невыполнение государством – флага своих международных обязательств, что является основанием для применения определённых санкций административного характера.

С 1 января 2011 года в Европейском союзе вступил в силу новый режим инспекций (НРИ) Парижского меморандума, введённый директивой 2009/16/ЕС Европейского парламента от 23.04.2009 [5]. НРИ впервые предусматривает возможность запрета на вход в порты европейских стран судов «повышенного риска». Среди факторов, которые повышают риск запрета на вход в порты ЕС – флаг судна, т. е. оценка деятельности Морской администрации страны, где судно зарегистрировано.

То есть, если судно несёт флаг страны, входящей в Чёрный список, и за прошедшие 3 года более 2-х раз задерживалось инспекторами портстейтконтроля в портах ЕС, ему, скорее всего, будет запрещён вход в порты ЕС. В целях реализации НРИ разрабатывается новая информационная система ТЕТИС, которую будет поддерживать Европейское агентство по безопасности на море.

Дополнительным фактором, влияющим на соотношение национального и международного правовых режимов регулирования судоходства являются соглашения, заключённые в рамках Всемирной торговой организации. Как известно, правилами ВТО запрещаются прямые преференции национальным производителям. Такие положения императивно закрепляются в двусторонних протоколах между странами – членами ВТО.

Таким образом, с одной стороны имеется жёстко регламентированный на международном уровне правовой режим использования судов, подразумевающий некий неснижаемый уровень финансовых расходов по поддержанию безопасной эксплуатации, а с другой – имеются императивные требования отказа от преференций для национальных производителей в рамках ВТО. Какой же путь может быть выбран для поддержания (развития) конкурентоспособности национального судоходства? Многие страны вводят Международный судовой реестр, после регистрации в котором, судно пользуется специальным облегчённым налоговым режимом.

Как сообщают СМИ, Украина готовится принять закон о Международном реестре судов Украины. Но, как мы указывали выше, если государство – флага судна попадает в целевую модель, например, Парижского меморандума (а Украина находится в Чёрном

списке Парижского меморандума), то введение второго (международного) судового реестра, очевидно, не будет иметь большого смысла, поскольку, даже находясь в Международном реестре, судно, тем не менее, будет подвержено дополнительным проверкам, т. е. дополнительному административному контролю со стороны государств – членов Парижского меморандума.

Следует также отметить сложности, вызываемые различием в правовых системах романо-германской (континентальной) и англосаксонской (островной). Как известно, в англосаксонской системе права вещи (морские суда) обладают правосубъектностью и несут обязанности. В романо-германской системе права вещи правосубъектностью не обладают, а права и обязанности – это свойство только лиц, а не вещей. Сложившаяся практика показывает, что большинство многосторонних международных морских соглашений, особенно касающихся технического состояния и эксплуатации морских судов, разработаны и приняты в англосаксонской системе права, допускающей правосубъектность вещей (морских судов). Тем самым, в процессе национальной имплементации положений этих многосторонних морских соглашений возникает потребность в трансформации конвенционных требований и вменение на уровне национального законодательства обязанностей не вещам, а лицам.

Таким образом, конструируя национальный правовой режим для развития национального судоходства в Украине следует, по нашему мнению, придерживаться принципов романо-германской системы права, а именно, адресовать государственную поддержку не вещам (судам, зарегистрированным во втором реестре), а лицам, т. е. украинским владельцам и операторам судов независимо от флага (по примеру некоторых стран).

Литература:

1. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74)/ Санкт-Петербург: ЦНИИИМФ, 2002. – 600 с.
2. Воробьёв В. П. Правовые основания сотрудничества Украины и Европейского Союза в сфере морского транспорта. – рукопись диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – К.: Издательский центр Института государства и права им. В. М. Корецкого НАН Украины, Киев, 2009. – 205 с.
3. Council Directive 95/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organization and for the relevant activities of maritime administration// Official journal. – 1994. – L 319. – P.20 -27.

4. Council Directive 95/21 EC of 19 June 1995 concerning the enforcement, in respect of shipping using Community ports and sailing in the waters under the jurisdiction of the Member States, of international standards for ship safety, pollution prevention and shipboard living and working conditions (port State control) // Official journal. – 1995. – L157. – P.1-19.

5. Council Directive 2009/16/EC of 23 April 2009 on port State control // Official journal. – 2009. – L131. – P.57-100.

Самойленко Є. А.

*асистент, ДВНЗ «Українська академія банківської справи
Національного банку України»*

ДОБРОВІЛЬНЕ ОБМЕЖЕННЯ СУВЕРЕНІТЕТУ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ ЯК КОНЦЕПТУАЛЬНА ОСНОВА ПРАВА ПРОХОДУ ПО МІЖНАРОДНИХ РІКАХ

Загально визнаним у міжнародному праві є те, що води рік входять до складу державної території прирічкових країн і являються їх внутрішніми водами. Як зазначається в доктрині, в принципі держава здійснює повний суверенітет над річковими водами так само, як і над будь-якою іншою частиною своєї території [1, с. 85]. Однак, абсолютизувати територіальний суверенітет у контексті навігаційного використання державами міжнародних рік безпідставно, оскільки сам факт перетинання або розділення рікою територій двох чи більше країн спричиняє певні міжнародно-правові наслідки [2, с. 31]. Тобто з'ясування юридичної природи права проходу по міжнародних ріках цілком і повністю лежить в площині пошуку оптимальної концепції територіального суверенітету, а саме вирішення питання про характер його реалізації прибережними державами на належних їм ділянках цих рік в умовах навігаційного використання останніх іншими країнами.

Будучи зацікавленою в утвердженні власного суверенітету, держава не може не визнавати суверенітету інших держав. Існування спільних інтересів країн в тій чи іншій сфері вимагає пошуку компромісу, який би не тільки супроводжувався поступками, а й базувався на усвідомленні необхідності взаємної поваги їх суверенітету, на що варто спрямовувати потенціал міжнародного публічного права. Оскільки існує система держав, суверенітет