
МОРСЬКЕ І ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО



Андрущенко С. В.,
помічник судді Господарського суду
Одеської області,
аспірант кафедри морського та митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.221.25.28

РЕЖИМ МОРСЬКОГО ПОРТУ: ГЕНЕЗА МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Статтю присвячено дослідженню історичного розвитку міжнародно-правових норм про режим морських портів. Зазначається, що процес створення всесвітньо погоджених правил про режим морських портів не завершився прийняттям загальновизнаної угоди. Сучасна практика визначення режиму морських портів, зокрема режиму суден під іноземними прапорами, характеризується погодженням його правил між державами на двосторонній основі. Також відзначається комплексність та багатовекторність поняття «правовий режим порту».

Ключові слова: порт, морський порт, режим морського порту, міжнародні угоди про режим морських портів, юрисдикція.

Sergiy Andrushchenko. Seaport Regime: the Genesis of Internationally-Legal Provision. – Article.

The article is devoted to the study of the historical development of international legal norms on the regime of seaports. It is noted that the process of creating world – wide agreed rules on the regime of seaports did not end with the adoption of a generally accepted agreement. The current practice of determining the regime of seaports, in particular the regime of ships under foreign flags, is characterized

by the harmonization of its rules between the states on a bilateral basis. Also, it is noted the complexity and multi – vectoring of a concept “legal regime of a port”.

Keywords: port, seaport, regime of sea ports, international agreements on the regime of sea ports, jurisdiction.

Андрущенко С. В. Режим морского порта: генезис международно-правового обеспечения. – Статья.

Статья посвящена исследованию исторического развития международно-правовых норм о режиме морских портов. Отмечается, что процесс создания всемирно согласованных правил о режиме морских портов не завершился принятием общепризнанного соглашения. Современная практика определения режима морских портов, в частности режима судов под иностранными флагами, характеризуется согласованием его правил между государствами на двусторонней основе. Также отмечается комплексность и многовекторность понятия «правовой режим порта».

Ключевые слова: порт, морской порт, режим морского порта, международные соглашения о режиме морских портов, юрисдикция.

У всі часи морські порти відігравали роль провідного важеля формування державності прибережних країн. Завдяки розташуванню на узбережжі морів та океанів саме у прибережних поселеннях здійснювався набагато прогресивніший розвиток торгівлі та ремесел, формувалися перші держави, а розвиток мореплавства означав поширення юрисдикції на віддалені та багаті ресурсами колонії. Саме період Великих географічних відкриттів, що стали можливими внаслідок розвитку мореплавства та, звісно, облаштування спеціальних місць на узбережжях, де можливим і зручним було розвантаження та навантаження великих суден, їх ремонт тощо, – морських портів, заклав основи економічної стабільності сучасних європейських країн та став запорукою становлення великих держав Північної та Південної Америки.

Дійсно, значення морських портів для прибережних держав важко переоцінити. Їх важливість та, подекуди, місто- та державоутворюючий характер не зменшується і сьогодні, а головним при цьому є забезпечення ефективного та безпечного функціонування морських портів усіх регіонів світу, в т.ч. і для України. Відомим і справедливим є вислів графа О. Ланжерона: «Порт – це саме існування Одеси...» [1]. А ефективність порту та приваблення до нього суднопотоків, а отже і збільшення податкових надходжень до бюджету країни, прямо залежить від встановленого в порту режиму, що поєднує правила від-

відання (заходження) до порту, перебування і переміщення в межах морського порту, режим у пункті пропуску через державний кордон України, режим майна в морському порту. Крім того, водна поверхня порту – води порту України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря – відповідно до ст. 6 Закону України «Про державний кордон України» [2], є внутрішніми водами України, у яких також діє відповідний правовий режим, що має суттєві відмінності від режимів інших, встановлених Україною видів морських просторів – територіального моря, виключної (морської) економічної зони, континентального шельфу. Як зазначається у літературі, правовий режим, встановлений у внутрішніх морських водах, охоплює не лише права прибережної держави в цих водах, але і права та обов'язки іноземного судна під час його перебування в таких водах. Такого роду кореспондуючий характер прав і обов'язків іноземного судна і прибережної держави полягає в тому, що судно і екіпаж під час його перебування в порту мають право на захист зі сторони законів прибережної держави і відповідно зобов'язані дотримуватися цих законів [3, с. 34].

Отже, правовий режим порту – різнопланова та багатовекторна категорія і стосується не лише прибережної держави (держави порту), а й суден, що відвідують такі порти, несуть різні прапори (фактично є територією держав, прапор яких піднімають). Природно, що в морських портах правила держав цих портів поширюються на суда, що заходять до них, зобов'язуючи до дотримання встановлених національних режимних правил. Це зумовило на певному етапі розвитку мореплавства необхідність вироблення міжнародно погоджених норм стосовно режимів морських портів. Дослідженню міжнародного співробітництва у цій сфері зазвичай приділяється недостатньо уваги і окремі згадки про нього містять розділи підручників, наукових та окремих монографічних видань (за авторством А. Л. Колодкіна, В. М. Гуцуляка, Ю. В. Бобрової [4], Г. Г. Іванова [5] та деяких інших), присвячені розглядові правового режиму внутрішніх вод, що, на наш погляд, є недостатнім через значну фрагментарність та залишення поза увагою окремих етапів їх розробки та впровадження у договірну практику держав. Саме це і обумовило обрання мети цієї статті та визначення основних етапів і результатів міжнародного співробітництва у визначенні та закріпленні правил про режим морських портів.

Початком формування міжнародно-правових норм, якими було б визначено режим морських портів, вважається 1898 рік, коли Інститутом міжнародного права був схвалений проект правил про режим суден в іноземних портах [6]. Найбільш суттєвими вважаються його ст. ст. 29 та 30, якими було закріплено наступні норми: «Судна усіх національностей, у силу перебування в порту або в тій частині моря, в якій встановлено той самий режим, підпорядковуються територіальній юрисдикції незалежно від того, відбуваються події на суші або на борту»; «місцева влада повинна утримуватися від втручання, якщо не є потрібним її сприяння або якщо вчинений проступок не зачіпає порядку і спокою в порту».

Розробка цих норм відбувалася у поєднанні з виробленням правил про поширення юрисдикції прибережної держави на близькі до її узбережжя морські води, і хоча розрізнення внутрішніх морських вод та територіального моря у той період вже почало проводитися, але відчутної різниці правових режимів досі не було, при цьому режим морських портів вже давно потребував міжнародного узгодження. Складені у період середньовіччя звичаєві правила та окремі двосторонні договори, зокрема договір гетьмана Б. Хмельницького з султаном Туреччини 1649 р. про свободу судноплавства та заходження українських суден до всіх портів Туреччини [7, с. 403], вже не відповідали розвиткові міжнародної торгівлі та мали потребу в багатосторонньому міжнародному погодженні. Останнє обумовлювалося також і випадками закриття торговельних портів держав, що заважало розвиткові морської торгівлі. І хоча проект 1898 р. не набув форми міжнародного договору, він все ж поставив на порядок денний питання про режим морських портів, дозволив обговорити на міжнародному рівні проблему забезпечення вільного доступу до них суден під усіма прапорами.

Наступний період міжнародного конституювання режимних правил для морських портів розпочався більш ніж через 20 років потому, у 1921 році, під час проведення під егідою Ліги Націй Першої конференції з питань сполучень та транзиту (10 березня – 31 квітня 1921 р.) було прийнято Конвенцію і Статут про свободу транзиту [8]. Відповідно до ст. 2 Статуту, «заходи, що здійснюються Договірними Державами, для регулювання і транспортно-експедиторського обслуговування перевезень через території, що перебувають під їх суверенітетом або владою, полегшуватимуть вільний транзит залізницею або водними шляхами маршрутами, зручними для міжнародного

транзиту. Не будуть застосовуватись розрізнення, що ґрунтуються на громадянстві осіб, прапорах суден, місцях походження, відправлення, ввезення, вивезення або призначення, або на будь-яких обставинах, що стосуються власності товарів або суден, пасажирських або товарних вагонів або інших засобів транспорту». Таким чином, на пряму не стосуючись питань доступу суден до морських портів та встановлення у них режимних правил, Статут все ж передбачив правило, яке стосувалося заходження до морських портів з транзитною метою.

Під час Другої конференції Ліги Націй, скликаної у 1923 р., було прийнято єдиний до теперішнього часу міжнародний договір, спеціально присвячений режиму морських портів, – Міжнародну Конвенцію і Статут про міжнародний режим морських портів [9]. Останній уособив у собі складену на той час практику ставлення до суден під іноземними прапорами в морських портах світу та режим у них. Так, згідно зі ст. 3 Статуту, кожна Договірна Держава, зобов'язується надати суднам інших Договірних Держав ставлення, рівне тому, яким користуються її власні судна або судна будь-якої іншої держави в морських портах, що знаходяться під її суверенітетом або в її підпорядкуванні, стосовно свободи доступу до порту та його використання, так само як і повного користування пільгами, що стосуються судноплавства і комерційних операцій, які надаються в порту суднам, їх вантажам та пасажирам. Рівне поводження, що надається таким чином, повинне стосуватися будь-якого устаткування і споруд, таких як надання причалів, вантажного та розвантажувального устаткування, а також зборів та мита, встановлених і стягваних від імені або на користь Уряду, офіційних влад, концесіонерів або уповноважених осіб різного роду. А ст. 1 Статуту було передбачене поширення його норм на «всі порти, які зазвичай часто відвідуються морськими суднами та які використовуються для зовнішньої торгівлі». Але Конвенція і Статут не отримали значної підтримки держав та сьогодні не вважаються загальноновизнаними [10, р. 216]. Також дослідники зазначають про деякі прогалини та аспекти, які не врегульовані нормами Статуту з достатньою однозначністю, а саме: чи усі торговельні судна мають право доступу до порту з законною метою та незалежно від їх громадянства або права власності; не визначено тип портів та тип суден, для яких надається право доступу, а також обставини, за яких у праві доступу може бути відмовлено, та процедури, які регулюють право доступу до портів [11].

Цими угодами, власне, і обмежується загальне міжнародно-правове забезпечення режиму морських портів, і це, незважаючи на те, що мореплавство внаслідок притаманної йому специфіки має яскраво виражений міжнародний характер, а стабільне його здійснення потребує того, щоб судна, за можливістю, безперешкодно та з дотриманням мінімальних формальностей заходили до морських портів [12, с. 7].

У 1928 році другий проект про режим суден в іноземних портах Інституту міжнародного права був схвалений на його Стокгольмській сесії [13]: головно метою обох проектів, розроблених цією організацією (1898 р. та 1928 р.), було врегулювання проблеми юрисдикції держави стосовного іноземних суден в портах і, отже, встановлення режиму морських портів як прояву цієї юрисдикції [4, с. 50]. Проект 1928 р. містив наступне важливе положення: «будь-яке іноземне судно у силу того, що воно знаходиться в порту або в морських просторах, в яких встановлений той самий режим, підпорядковується юрисдикції прибережної держави щодо правопорушень, вчинених на борту цього судна, а також на суші членами екіпажу (ст. 33). Стаття 34 цього ж Проекту містила певні обмеження цього загального принципу: «Діяння, вчинені на борту іноземних суден в порту, що становлять лише порушення дисципліни і професійних обов'язків моряків, належать до компетенції суду держави прапора. Територіальні влади втручаються кожного разу, коли ситуація вимагає їх втручання або коли вчинене діяння порушує спокій в порту». Останнє положення сьогодні використовується у багатьох двосторонніх угодах у сфері торговельного мореплавства і набуло статусу загальновизнаного правила.

Наступним етапом формування норм про режим морських портів стала Гаазька конференція Ліги Націй з кодифікації міжнародного права 1930 р. Так звана Дискусійна база № 27 містила положення, якими було врегульовано окремі аспекти режиму в морських портах, зокрема щодо встановлення правил застосування кримінальних законів держави порту. Проте цю Дискусійну базу було виключено з обговорення через те, що конференцію було присвячено обговоренню режиму територіального моря і, за позицією окремих держав, визначати у цьому контексті межі дії юрисдикції прибережної держави в морських портах було непослідовним та не відповідало тематичному спрямуванню роботи конференції. Було також запропоновано з метою визначення питань юрисдикції у портах та їх режиму внести зміни та доповнення до Конвенції та Статуту про міжнародний режим морських

портів 1923 р., проте це здійснено не було і подальші намагання визначити на міжнародному рівні режим морських портів вщухли майже на тридцять років, до 1959 року, коли Міжнародним морським комітетом було розроблено проект конвенції, присвяченої міжнародно-правовому режиму суден в іноземних морських портах. Пропозицію про розроблення конвенції внесли Італійська та Югославська національні асоціації морського права [14, с. 3]. Міжнародний морський комітет звертався з низки питань до національних асоціацій морського права: по-перше, з питання про необхідність вироблення такої конвенції та, по-друге, з різних питань міжнародно-правового режиму суден в торговельних портах. На питання про необхідність вироблення конвенції про режим морських портів позитивно відповіла невелика частина всього складу Міжнародного морського комітету та питання було скеровано до подальшого вивчення.

У 1962 р. Міжнародний морський комітет знову звернувся до обговорення проблеми прийняття конвенції про режим морських портів та прийняв резолюцію із зазначенням про інтерес, який було проявлено до вивчення «міжнародно-правового режиму суден в іноземному порту, особливо з питань, що стосуються юрисдикції над торговельними суднами в іноземному порту», а Адміністративній Раді Комітету було запропоновано продовжити вивчення «режиму суден в іноземних портах відповідно до діючої процедури роботи Міжнародного морського комітету» [14, с. 4].

Наступний проект конвенції про режим морських портів було розроблено у 1974 році та подано до Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization, IMO*). Цим проектом було передбачено повну підпорядкованість судна правопорядку, встановленому прибережною державою. Положеннями проекту передбачалося також право прибережної держави затримувати судна-порушники місцевих законів або правил, а також здійснення щодо них переслідування у випадку виходу з порту. Проект передбачав полегшений режим для судна, яке зайшло до порту в пошуках притулку. За всієї своєї проробленості, проект не отримав підтримки в Юридичному комітеті *IMO* та був відхилений [15, с. 588].

Необхідно пригадати, що ні Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. [16], ні Конвенція ООН з морського права 1982 р. [17] не містять правил щодо визначення режиму морських портів. Звісно, у цих Конвенціях згадується про внутрішні води,

проте жодних статей, присвячених правовому режиму морських портів не наведено. Цю обставину відзначає і професор М. Хаяші: жодне посилання на внутрішні води не передбачає загального режиму або статусу внутрішніх вод як таких [18, р. 492-493] та зазначає про на існування у зв'язку з цим значної прогалини у кодифікації морського права, що примушує держави шукати інших шляхів для визначення та погодження режиму в морських портах. І така практика, запроваджена ще у 20-х роках ХХ ст., має місце. Вона полягає в укладанні двосторонніх угод про торговельне мореплавство, що, за висновками дослідників, є достатньо зручною для налагодження двосторонніх відносин між державами, в цих угодах отримують своє закріплення режимні правила морських портів [19]. Двосторонні угоди укладаються державами з метою більш докладного регулювання відносин, які виникають у сфері міжнародного торговельного судноплавства, в них знаходить свій прояв багато звичаєвих норм, які існують як у практиці міжнародного торговельного мореплавства, так й у взаєминах конкретних держав. Практика застосування таких угод свідчить, що вони є надійною правовою основою для зміцнення зв'язків між країнами, незалежно від їхнього соціального ладу або ступеня розвитку національного торговельного флоту [20]. Такі угоди можуть передбачати надання або національного режиму, або режиму найбільшого сприяння, а в деяких випадках включати елементи обох режимів [21, с. 224-225]. Так, наприклад, Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство 2000 р. [22] передбачає надання національного режиму, а Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство 1997 р. [23] – режим найбільшого сприяння. А Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт 2003 р. [24] – «національний режим найбільшого сприяння», який характеризується словом «вільно» щодо всіх видів діяльності та користування послугами. В інших випадках за відсутності двосторонніх угод про торгівлю і мореплавство іноземним суднам надається загальний режим, без будь-якої дискримінації, але менш пільговий, ніж режим для вітчизняних суден [21, с. 225].

Таким чином, та практика, від якої на початку кодифікаційних намагань у сфері міжнародного погодження правового режиму морських портів намагалися відійти держави, в решті решт повернулася,

адже вироблення єдиного, одноманітного правового режиму всіх або майже всіх морських портів світу впродовж ХХ століття успіхом не увінчалось. Не вдалося його погодити й у попередні часи. Звісно, права держав і режим внутрішніх вод та портів – національна сфера впливу прибережної держави, і укласти на всесвітньому рівні угоди з певними правилами чи обмеженнями власних прав жодна держава навряд чи погодиться і у майбутньому.

ЛІТЕРАТУРА

1. Адміністрація Одеського морського порту. Історія. Етапи становлення. URL: <http://www.port.odessa.ua/ua/istoriya/etapi-stanovlennya>
2. Про державний кордон України: Закон України від 04.11.91 р. // Відомості Верховної Ради України. 1992. № 2. Ст. 5.
3. Поляков К. И. Историко-правовой анализ развития международно-правового режима торговых портов // Ученые записки Орловского государственного университета. 2013. №4 (54). С. 33-36.
4. Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007. 637 с.
5. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. – М.: Транспорт, 1988. 125 с.
6. *Règlement sur le régime légal des navires et de leurs équipages dans les ports étrangers,* adopted by the Institute of International Law at its 1898 session at The Hague URL: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k57323161/f61.item.r=ports>
7. Лисовский В.И. Договор гетмана Богдана Хмельницкого с султаном Турции о свободном плавании торговых судов по Черному морю // Советский ежегодник международного права, 1959. – М.: Изд-во АН СССР, 1960. С. 401-405.
8. Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921 // League of Nations, Treaty Series, 1921, № 171.
9. Convention on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December, 1923 // League of Nations Treaty Series. 1926 – 1927. № 1379.
10. Abdulkadir O. Abdulrazaq, Sharifah Zubaidah Syed Abdul Kader Right of Ship Access to Port State Under International Law: All Bark with No Bite // Australian Journal of Basic and Applied Sciences, 6(11): 214-222, 2012. URL: http://irep.iium.edu.my/28408/1/AJBAS_2012.pdf
11. Justin S.C. Mellor, 2002. “Missing the Boat: The Legal and Practical Problems of the Prevention of Maritime Terrorism” American University International Law Review, 18 Am., (2002) 341.
12. Кузнецов Т.В., Аверочкина Т.В. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии // Митна справа. 2009. № 1. С. 5-11.
13. IDI resolution on the “*Règlement sur le regime des navires de mer et de leurs équipages dans les ports étrangers en temps de paix*”, Stockholm Session, 1928. URL: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9764824k/f11.item.r=Règlement%20sur%20>

- le%20regime%20des%20navires%20de%20mer%20et%20de%20leurs%20équipages%20dans%20les%20ports%20étrangers%20en%20temps%20de%20paix
14. Колодкин А. Л. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах // Морское право и практика. Информационный сборник. Вып. 135. – М. – Л., 1965. С. 3-18.
 15. Международное право: учебник /отв. ред. В. И. Кузнецов, Б. Р. Тузмухамедов. – М.: Норма, 2007. 944 с.
 16. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне, 1958 / Работа комиссии международного права. Изд. IV. – Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 174 – 183.
 17. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
 18. Hayashi M. Jurisdiction over Foreign Commercial Ships in Ports: A Gap in the Law of the Sea Codification // Ocean Yearbook / Ed. By A. Chircop and M. McConnel. Chicago and London, 2004. № 18. P. 488-511.
 19. Аверочкина Т.В. К вопросу о правовом режиме судна в морском порту. Материалы докладов XVI Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов» (г. Москва, 14-17 апреля 2009 г.). Москва: МАКС Пресс, 2009. С. 5-7. URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2009/30_9.pdf
 20. Иванов Г. Г. Соглашения о торговом судоходстве // Словарь международного морского права / отв. ред. Ю. Г. Барсегов. – М., 1985. С. 220.
 21. Милехина Е. В. Открытие портов для захода иностранных торговых судов // ОБЩЕСТВО И ПРАВО. 2011. № 1 (33).С. 223-226.
 22. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство від 06.11.2000 р. // Офіційний вісник України. 2007. № 3. Ст. 133.
 23. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство від 30.10.1997 р. // Офіційний вісник України. 2007. № 2. Ст. 85.
 24. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт від 02.04.2003 р. // Офіційний вісник України. 2004. № 32. Ст. 2203.

