

DOI: <https://doi.org/10.35774/app2019.03.059>
УДК 341.1/8

Микола Ребкало,

кандидат наук з державного управління,
доцент кафедри теорії та історії держави
і права, конституційного права, Академія
Державної пенітенціарної служби

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9633-5811>

ПЕРІОДИЗАЦІЯ ПРОЦЕСУ ФОРМУВАННЯ УКРАЇНСЬКОГО МОРСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА В УМОВАХ ПРИВЕДЕННЯ ЙОГО ДО СТАНДАРТІВ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

Запропоновано авторський погляд щодо потреби у періодизації морського законодавства України у процесі приведення його до міжнародних морських стандартів. У процесі дослідження визначено характерні риси, які притаманні кожному із визначених етапів, та сформульовані певні висновки з цього приводу.

Ключові слова: відкрите море; територіальне море; морська економічна зона; морські порти; берегові споруди; морські спори; імплементація міжнародних норм.

Бібл.: 7.

Ребкало М.

Периодизация процесса формирования украинского морского законодательства в условиях приведения его к стандартам международного морского права

Изложена авторская позиция относительно потребности в периодизации морского законодательства Украины в процессе приведения его к международным морским стандартам. В ходе проведенного исследования определены характерные черты, присущие каждому из этапов и сформулированы выводы по этому поводу.

Ключевые слова: открытое море; территориальное море, морская экономическая зона; морские порты; береговые сооружения; морские споры; имплементация международных норм.

Rebkalo M.

Periodization of formation process of Ukrainian maritime legislation in conditions of its bringing to the international maritime law standards

The article proposes an author's view on the need for periodization of the maritime legislation of Ukraine in the process of bringing it into international maritime standards. In the course of the study the characteristic features, which are inherent to each specified stage and formulated certain conclusions in this regard were conducted in the article.

The time interval during which the study was conducted, the author conditionally divided into three stages. In the course of the characteristics of each identified stage, the main organizational and legal measures by various levels of government were analyzed. It is established that the first stage was characterized by the creation of a normative base on the basis of such principles as universality, democracy, anti-discrimination. At the second stage, the formation process of Ukrainian maritime law was marked by the factors: creation of the bill, which laid the essential provisions of major international maritime acts; the program of international law adaptation into the Ukrainian legislation were created and implemented; Ukraine has received its own jurisprudence regarding the resolution of international maritime disputes. The third stage is characterized by activation of activities of the Verkhovna Rada of Ukraine, executive bodies for the implementation of the Ukrainian maritime legislation of international norms and their application in order to regulate the territorial sea exploitation, coastal structures, sea vessels and the implementation of maritime security measures. The article formulates the conclusions in which the author summarized the following: specificity of Ukraine's implementation of international maritime law norms is to recognize the mechanism of governing the international community's relations on the World Ocean; Ukraine has taken an inevitable course towards the implementation of international maritime standards in the current legislation; It is noted that the legislative work and practice of law enforcement bodies of all state power branches is essential for the formation process of the Ukrainian maritime legislation, but it has not yet acquired the appearance of a consistent system; in the course of implementing measures to update the Ukrainian maritime legislation, the President's participation is minimized. The author believes the proposed periodization to serve for systematization of the Ukrainian maritime legislation in the future.

Keywords: open sea; territorial sea; maritime economic zone; seaports; coastal structures; maritime disputes; implementation of international norms.

Постановка проблеми. З перших років своєї незалежності Україна проголосила себе морською державою і з цього приводу країни світової спільноти не висловлювали сумнівів, оскільки: по-перше, географічно Україну омивають Чорне та Азовське моря (5 областей і Автономна Республіка Крим мають вихід до цих морів); по-друге, берегова лінія сягає понад 2,7 тис. км, їй належать 14 заток, 6 проток, 13 морських портів; по-третє, Україна має власний торговий і військовий флот і на її території є суднобудівні й судноремонтні підприємства; по-четверте, вигідне географічне розташування портів України може зробити її морськими воротами для всієї Східної Європи. Підтверджуючи статус України як міжнародної морської держави органи законодавчої та виконавчої державної влади здійснюють комплекс нормотворчих та нормозастосовних заходів стосовно формування в державі належної системи морського законодавства. Об'єктивно така ситуація потребує наукової розробки різних проблем, у тому числі й пов'язаних з імплементацією норм міжнародного морського права в українське законодавство.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню питань територіального моря та формування морської зони України в різні роки новітньої історії України присвячували свої дослідження В. Кисловський, М. Трюхан, А. Скаридов, А. Ніцевич і Н. Мельников. У працях згаданих авторів приділялася увага особливостям формування морського права України, аналізувалися питання, пов'язані з уніфікацією міжнародних норм, розглядалися проблеми, які мають вияв на етапі приведення українського морського права до міжнародних морських стандартів та шляхи їх вирішення. В. Гомонай досліджував періодизацію законодавства України в процесі приведення останнього до вимог країн-членів Євросоюзу. О. Єлезаров розглядав проблемні питання щодо кодифікації морського права як на міжнародному, так і національному рівнях. Т. Короткий аналізував особливості механізму міжнародно-правової заборони забруднення морського середовища та шляхи вдосконалення кримінально-правової відповідальності у випадку шкідливого впливу на його стан. Загалом проблемні аспекти формування морського законодавства України відповідно вимог чинного міжнародного морського права знаходяться у полі зору як науковців, так юристів, які працюють у цій сфері. Зазначимо, що чинне морське законодавство України постійно поповнюється відповідними законодавчими та підзаконними актами. Така ситуація спонукала автора до аналізу українського морського права з метою його періодизації, що може позитивно вплинути на процес систематизації національного морського законодавства.

Мета дослідження. На основі дослідження результатів діяльності Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, інших центральних органів виконавчої влади здійснити періодизацію процесу формування українського морського законодавства та проаналізувати особливості кожного з її етапів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перед людством завжди виникало багато проблем стосовно використання природних багатств морів та океанів які вимагали колективного рішення. Через це протягом останніх сто років міжнародною спільнотою сформовано комплекс правових норм задля врегулювання міжнародних морських відносин. Іншими словами створена система норм, які у сукупності утворюють галузь міжнародного морського права і яке є волею країн, що беруть участь у міжнародних відносинах з метою вирішення проблем, пов'язаних з експлуатацією багатств морів та океанів та збереженням морської екосистеми [1, с. 6]. Як вже зазначалося вище Україна є морською державою і тому це спонукало її взяти на себе зобов'язання максимально адаптувати національне законодавство до стандартів міжнародного морського права.

Враховуючи те, що Україна як незалежна держава існує відносно невеликий проміжок часу, автор вважає за доцільне проаналізувати процес імплементації норм міжнародного морського права в національне морське законодавство за певними проміжками часу (етапами) – по 10 років кожен. Перший етап, на думку автора слід розпочати з 1991 р. і умовно закінчити у 2000 р., другий – з 2002 по 2010 р., а третій – з 2011 р. до сьогодні.

Одним із перших кроків у цьому напрямі було прийнята у листопаді 1992 р. Постанови Верховної Ради України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції по пошуку і рятуванню на морі 1979 р.». У цьому ж році було також ратифіковано Верховною Радою України Конвенцію про режим проток.

Значущим кроком щодо впровадження норм міжнародного морського права стала Постанова Верховної Ради України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки» (1993 р.). Цей правовий акт фактично відкрив Україні шлях до членів клубу міжнародних морських держав. Значною подією для нашої держави, на думку автора стало прийняття Постанови Верховної Ради України «Про участь України в Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969 року» та Постанови Кабінету Міністрів України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок

1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 року до неї». Згадані акти надали можливість Україні вживати заходів, які є необхідними і достатніми для запобігання, зменшення або усунення різних загроз, що можуть спричинити шкоду (в тому числі й шкідливими речовинами або стоками) узбережжю, поверхні води, морському дну внаслідок морської аварії або інших форс-мажорних обставин.

Наступним державним правовим заходом було прийняття у 1994 р. Закону України «Про транспорт». Відповідними статтями цього акту визначено правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності різних видів транспорту, в тому й числі морського, а також конкретизовано його склад, землі, механізм технічного нагляду за суднами й інше [2].

У лютому 1994 р. Верховною Радою України було затверджено ще дві Постанови «Про ратифікацію Конвенції про захист Чорного моря від забруднення» та «Про участь України у Конвенції про збереження морських живих ресурсів Антарктики 1980 року». Згідно з першою – Україна стала суб'єктом власності частини Чорного моря (територіальне море) та виключної економічної зони. Упродовж цього Україна зобов'язалася забезпечити виконання норм Конвенції в межах території Чорного моря, де вона здійснює свій суверенітет, без шкоди для прав і зобов'язань перед іншими державами чорноморського басейну. Ратифікацією іншої Конвенції підтверджено статус України як держави, що здійснює науково-дослідну діяльність в Антарктиді і відповідно до цього наша держава зобов'язується забезпечити заходи з охорони навколишнього середовища і захисту екосистеми Антарктиди.

У 1995 р. в Україні було прийнято Закон «Про виключну (морську) економічну зону України», згідно з яким унормовано питання делімітації морської економічної зони нашої держави, визначено підвалини співробітництва України з іншими державами в межах економічної зони, сформовано механізм відповідальності за порушення правил поведіння у виключній (морській) зоні та інше [3].

1996 р. став доленосним для України, оскільки саме 28 червня цього року було прийнято Конституцію України, яка містить у собі норми, що стосуються й морського права. Так, у ч. 1 ст. 13 наведено перелік об'єктів права власності Українського народу, серед яких є й природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України.

Сутнісною подією цього етапу став Кодекс торгового мореплавання України (1995 р.), прийняття якого було ініційовано Президентом України, і який став одним з перших кодифікованих законодавчих актів, що охоплює норми міжнародного морського права та особливості їх реалізації в Україні.

У 1999 р. було затверджено Закон 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». Зазначений законодавчий акт містить певні заяви, які стосуються: по-перше, вирішення спорів винятково арбітражем; по-друге, Україна (з певними зауваженнями) не визнає обов'язкових процедур для розгляду спорів щодо розмежування морських кордонів, спорів, пов'язаних з історичними затоками та спорів стосовно військової діяльності; по-третє, наша країна заперечує проти будь-яких заяв, які можуть спричинити недобросовісне тлумачення положень згаданого міжнародного акта й інше.

У 2000 р. проголошено Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», де встановлено правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням вантажів різними видами транспорту, в тому числі й морським та річковим [4].

Отже, для першого етапу характерні кардинальні організаційно-правові зрушення щодо впровадження в національне законодавство норм міжнародного морського права на основі таких принципів, як універсальність, демократичність, антидискримінаційність. Нормативні акти приймалися, на нашу думку без дотримання «правила важливості» їх для українського законодавства, а навпаки з урахуванням потреби певного нормативного акта для конкретної ситуації, іншими словами за «правилом необхідності».

У 2003 р. було запропоновано законопроект «Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України», чим фактично розпочато другий етап формування українського морського законодавства. Законопроектом передбачалося встановлення статусу і правового режиму внутрішніх вод, територіального моря та прилеглої зони України, включаючи і права України в її внутрішніх водах, територіальному морі та прилеглої зоні, а також порядок їх реалізації згідно з Конституцією України, загальновизнаними принципами і нормами міжнародного права, міжнародними договорами і законами України. Але цей законопроект так і не було прийнято. На нашу думку, такий стан незадовільно відобразився на удосконаленні українського морського законодавства, що в сучасних умовах могло б позитивно вплинути при рішенні питання повернення Україні брутально анексованого Росією Кримського півострова.

2004 р. ознаменувався прийняттям Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». В програмі поряд з іншим передбачено

питання митного регулювання на морському та річковому транспорті [5]. Це детермінувало виникнення підзаконних актів Уряду України та інших органів центрального виконавчого рівня. Так, у січні 2004 р. набула чинності Постанова Кабінету Міністрів «Про встановлення граничних термінів прохідного митного транзиту товарів». Трохи раніше відповідним наказом Міністерства транспорту України встановлено порядок запровадження тимчасових обмежень перевезень зернових вантажів. Упродовж цього Державна митна служба України затвердила порядок здійснення митного контролю за переміщенням через митний кордон України товарів та інших предметів з використанням морського, річкового й поромного видів транспорту.

Важливим для України з точки зору практики застосування норм міжнародного морського права був судовий процес між нашою країною та Румунією у Міжнародному суді ООН. У 2004 р. Румунія подала позов проти України стосовно делімітації морських кордонів виключної економічної зони і розділу континентального шельфу в Чорному морі поблизу острова Зміїний. 3 лютого 2009 р. суд виніс рішення, яке встановило кордони морської економічної зони Румунії та України. Слід зазначити, що офіційно обидві сторони висловили задоволення рішенням суду, хоча політичні інсинуації щодо цього питання виникають і сьогодні як у Румунії, так й Україні.

Отже, другий етап формування українського морського права ознаменувався такими чинниками: по-перше, спроба прийняти власний законодавчий акт, яким передбачалося врегулювати такі ключові поняття міжнародного морського права, як внутрішні води, територіальне море та прилегла морська зона України; по-друге, затверджена програма адаптації міжнародного права в законодавство України, де була й імплементація норм морського міжнародного права; по-третє, Україна отримала судову практику у вирішенні спорів у Міжнародному суді ООН з питань міжнародного морського права.

На третьому етапі морське законодавство України все ще поповнювалося низкою нормативно-правових актів. Так, у 2012 р. Законом України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» доповнено Господарський та Цивільно-процесуальний кодекси щодо визначення підсудності судів при винесенні рішення про арешт морського судна [6].

Законом України «Про морські порти України» (2013 р.) врегульовано порядок будівництва, розширення морських портів в Україні та здійснення на їх території господарської діяльності [7]. А перелік морських портів, відкритих для заходження іноземних суден, визначено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26 червня 2013 р. № 466-р «Про затвердження переліку морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден». До цього переліку було включено такі морські порти, як: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь. Упродовж цього Кабінет Міністрів додатково своїм розпорядженням від 11 липня 2013 р. № 495 деталізував порядок відкриття та закриття морських портів.

У 2017 р. Кабінет Міністрів України затвердив розпорядження «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»)» задля адаптації українського законодавства до законодавства Європейського Союзу у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту. З метою здійснення безпеки на морському та річковому транспорті, забезпечення державного нагляду, надання адміністративних послуг в цьому напрямі розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17 липня 2014 р. № 300 утворено Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті.

Окрім того, центральний орган виконавчої влади у сфері транспорту затвердив підзаконні акти, якими врегульовано такі питання:

– порядок проведення аварійно-рятувальних робіт, звільнення від виконання вимог міжнародних конвенцій під час конвенційної сертифікації суден України;

– встановлено правила контролю суден з метою підтримання безпеки мореплавства, льодового проведення суден, пожежної безпеки на морських суднах України, контролю за безпекою мореплавства та технічної експлуатації портових гідротехнічних споруд, надання послуг із запобігання і ліквідації розливу шкідливих речовин у морських портах України та інше.

– визначено порядок огляду підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку моряків, розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, механізм здійснення технічного огляду за промірними роботами на акваторіях, підхідних каналах та судноплавних шляхах воднотранспортного комплексу України й інше.

Отже, третій етап характеризується продовженням впровадження Верховною Радою України норм міжнародного права в українське законодавство та прийняттям нових законодавчих актів у цьому напрямі,

а з боку виконавчої гілки влади простежується активізація щодо застосування норм міжнародного морського права з врегулювання окремих сторін діяльності, пов'язаної з експлуатацією територіального моря, берегових споруд, морських суден та забезпечення безпеки у цьому процесі.

Висновки. Викладена вище періодизація процесу формування українського морського законодавства дає змогу визначити такі її особливості.

По-перше, специфічність імплементації Україною норм Міжнародного морського права полягає у визнанні нормативних правил, вимог та принципів, що стосуються не тільки басейну Чорного та Азовсько-го морів, а й водного простору Світового Океану.

По-друге, українське морське законодавство формується на принципах універсальності, демократичності, антидискримінаційності, що підтверджує прагнення нашої держави створити національне законодавство на підвалинах міжнародного морського права.

По-третє, проведена Верховною Радою України нормотворча робота, а Кабінетом Міністрів України та іншими суб'єктами державної виконавчої влади діяльність щодо реалізації норм права має кардинальне значення як для оновлення, так і вдосконалення українського морського законодавства, але цей процес ще не набув вигляду послідовної системності.

По-четверте, у процесі формування українського морського законодавства простежується мінімізація ролі Президента України, який, на думку автора, з огляду на свій конституційно-правовий статус може не тільки брати участь у цьому процесі, а й суттєво сприяти його удосконаленню.

Запропонована у статті періодизація може бути застосована для систематизації українського морського законодавства, а також, на думку автора, має перспективи для подальшої наукової розробки.

Список використаних джерел

1. Щипцов О. О. Вплив державної морської політики України на імплементацію міжнародного морського права у сфері безпеки торговельного мореплавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 «Міжнародне право». Одеса : Нац. ун-т «Одеська юридична академія», 2012. 19 с.
2. Про транспорт: Закон України від 10 лист. 1994 р. № 232/94-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 трав. 1995 р. № 162/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
4. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квіт. 2000 р. № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. Ст. 222.
5. Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 берез. 2004 р. № 1629-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна: Закон України від 20 груд. 2011 р. № 4190-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 29. Ст. 342.
7. Про морські порти України: Закон України від 17 трав. 2012 р. № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7 Ст. 65.

References

1. Shchypstov, O.O. (2012). *Vplyv derzhavnoi morskoi polityky Ukrainy na implementatsiiu mizhnarodnoho morskoho prava u sferi bezpeky torhovelnogo moreplavstva [Influence of the State Maritime Policy of Ukraine on the implementation of international maritime law in the field of merchant shipping safety]*. Extended abstract of candidate's thesis. Odessa: «Odessa Law Academy» National University [in Ukrainian].
2. Zakon Ukrainy pro transport : pryiniaty 10 lyst. 1994 roku № 232/94-VR [Law of Ukraine About transport from November 10 1994, № 162/95-BP (1995, January 11). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].
3. Zakon Ukrainy Pro vykliuchnu (morsku) ekonomichnu zonu Ukrainy : pryiniaty 16 trav. 1995 roku № 162/95-BP [Law of Ukraine About exclusive (maritime) economic zone of Ukraine from May 16 1994, № 162/95-BP (1995, September 1). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].
4. Zakon Ukrainy Pro perevezennia nebezpechnykh vantazhiv : pryiniaty 6 kvit. 2000 roku № 1644-III [Law of Ukraine About transportation of dangerous goods from April 6 2000 № 1644-III (2000, May 13). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].

5. Zakon Ukrainy Pro Zahalnodержavnu prohramu adaptatsii zakonodavstva Ukrainy do zakonodavstva Yevropeiskoho Soiuzu : pryiniaty 18 ber. 2004 roku № 1629-IV [Law of Ukraine About the nationwide Program of Adaptation of Ukrainian Legislation to the Law of the European Union from March 18 2004, № 1629-IV (2004, April 20). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].
6. Zakon Ukrainy Pro vnesennia zmin do deiaknykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vyznachennia pidsudnosti sprav pro aresht na morski sudna : pryiniaty 20 hrud. 2011 roku № 4190-VI [Law of Ukraine On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on the Determination of Jurisdiction of Cases of Arrest of Maritime Vessels from December 20 2011, № 4190-VI (2012, May 16). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].
7. Zakon Ukrainy Pro morski porty Ukrainy : pryiniaty 17 trav. 2012 roku № 4709-VI [Law of Ukraine About seaports of Ukraine from May 17 2012, № 4709-VI]. (2013, June 13). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy – Bulletin of Verkhovna Rada of Ukraine*. Kyiv: Parlam. vyd-vo [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 14.08.2019.