

«Про морські порти України» [3] терміном «режим» охоплюються встановлені правила перебування і переміщення в межах морського порту, тобто норми, що стосуються допуску на територію та в акваторію порту, здійснення певних дій (заходження, перебування, відхід, вантажні та перевантажні операції, збереження вантажів, робота персоналу тощо), підтримання порядку. До нього також включається розуміння цього терміна як сукупності правил, що застосовуються до суден, відповідно до укладених угод про торговельне мореплавство (національний режим, режим найбільшого сприяння) та забезпечення дотримання режиму вод морських портів як частини внутрішніх вод держави (відповідно до ст. 6 Закону України «Про державний кордон України») [4, с. 102–103].

Маємо пригадати, що в Законі України «Про морські порти» широко вживається термін «режим» стосовно різних об'єктів: режим об'єктів портової інфраструктури (ч. 1 ст. 2), режим використання відокремлених від основної території та акваторії земельних ділянок та водних об'єктів (їх частин) (ч. 6 ст. 8), режим перебування в морському порту (ст. 10), режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль у морському порту (ст. 11), санітарний та карантинний режим, протипожежний режим у морському порту (ч. 2 ст. 17), спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку (ч. 6 ст. 18), правовий режим майна в морському порту (ст. 23), правовий режим земель морського порту (ст. 24). І всі ці приклади вживання терміна «режим» відповідають його загальнотеоретичному значенню [4, с. 102–103]. Так, М. Матузов і О. Малько розглядають правовий режим як «особливий порядок правового регулювання, що має вираження у певному поєднанні юридичних засобів і створює бажаний соціальний стан та конкретний ступінь сприятливості або несприятливості для задоволення інтересів суб'єктів права»;

«систему умов і методів здійснення правового регулювання» [5, с. 17].

В. Настюк і В. Белевцева зазначають, що в сучасній юридичній науці «режим» розглядається як одна з найважливіших категорій юрисдикції [6, с. 11]. Т. Аверочкина обґрунтовано стверджує, що правові режими прибережних вод є формою реалізації адміністративної юрисдикції прибережної держави. Адже правила відвідання, перебування, різноманітної діяльності у прибережних водах як прояв або форма реалізації адміністративної юрисдикції держави втілюються у формуванні правового режиму того чи іншого простору [7, с. 388]. Як зазначають дослідники, юрисдикція держави у прибережних водах є наповненою як міжнародно-правовим режимом самих просторів, так і адміністративно-правовими режимами, встановленими прибережною державою [8, с. 10]. І тут з особливою актуальністю постає питання про міжнародну угоду, якою було б визначено загальні принципи побудови або змісту режимних правил морських портів, правил здійснення юрисдикції прибережної держави щодо суден під іноземними прапорами. Очевидно, що на теперішній час, за умов відсутності такого загальнопідтримуваного договору, зручною практикою стало укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство [9, с. 4, 29]. Неважко помітити, що наприкінці минулого – на початку ХХІ ст. це питання стало менш актуальним, проте його важливість і досі є підґрунтям наукового інтересу до проблематики (уже з урахуванням чинних міжнародних угод і національних законодавств, практики застосування цих правил). Отже, звернемося до історико-правничого екскурсу проблематики вироблення правових норм щодо режиму в морських портах.

Відомо, що практика держав, яка згодом стала основою для розроблення майбутніх проектів міжнародних угод, почала відстежуватися з початку ХІХ ст., здебільшого в Європі. Вона



складалася за двома основними системами: англійською та французькою.

Англійська система ґрунтується на принципах, що були законодавчо закріплені в 1854 р. Відповідні органи влади прибережної держави отримали право здійснювати юрисдикцію над іноземними суднами в портах за відсутності будь-яких угод між державами. Однак на практиці абсолютна юрисдикція прибережної держави не здійснювалося тоді, коли це стосувалося внутрішньої дисципліни на судні або відносин між капітаном, екіпажем або пасажиром [10, с. 320]. Ця позиція Англії була підтверджена й уточнена у відповіді уряду Англії для запитальника Гаазької конференції з кодифікації міжнародного права 1930 р. Також було підкреслено, що в кожному випадку державі прапора необхідно судити порушника незалежно від того, здійснюється втручання прибережної держави чи ні [10, с. 322].

Відповідно до французької системи вважається за необхідне здійснювати втручання і юрисдикцію в усіх випадках учинення злочину, незалежно від його характеру і наслідків. Основні принципи цієї системи полягають у такому: по-перше, нейтральне судно, допущене до порту прибережної держави, цілковито є предметом (об'єктом) законів, які діють у даному місці; по-друге, члени екіпажу також є предметом юрисдикції місцевих судів за злочинами, які вони скоїли, навіть на борту, проти осіб інших, ніж члени суднового екіпажу; по-третє, коли злочин скоєно членом екіпажу проти іншого члена, нейтральні права мають поважатися з погляду внутрішньої дисципліни на судні, у яку місцева влада не повинна втручатися доки сприяння не буде запитано чи спокій порту не буде порушено [11, с. 207].

На теперішній час розподіл практики на ці дві системи, звісно, уже не відповідає сучасності, адже, по-перше, уже в період Гаазької конференції Ліги Націй із кодифікації міжнародного права 1930 р. Англією зроблено

деякі заяви, що свідчили про її відхід від наведеного вище погляду. По-друге, більш зрозумілою стала нова позиція Англії, що була представлена в період Женевської конференції 1958 р. Англія ратифікувала Конвенцію про територіальне море та прилеглу зону, яка загалом мало дотримується традиційної англійської системи. По-третє, і в англійській, і у французькій практиці були наявні факти, які свідчили про змішування обох систем [12, с. 12].

Не лише національні правові системи та судова практика намагалися виробити єдиний, уніфікований підхід до встановлюваних у морських портах режимних правил і здійснення юрисдикції в них. Питання правового режиму суден в іноземних портах висвітлено також у проектах Інституту міжнародного права, що ухвалені на Гаазькій (1898 р.) та Стокгольмській (1928 р.) сесіях.

У 1923 р. під егідою Ліги Націй ухвалено Конвенцію і Статут про міжнародний режим морських портів [13], що закріпили чинний до сьогодні і такий, що став нормою звичаєвого права (для держав, що не приєдналися до цієї угоди), принцип взаємності під час встановлення режимних правил до суден у морських портах світу. Цей договір підтримано невеликою кількістю держав, нині він не вважається загальнообов'язковим. Деяку увагу досліджуваним питанням приділено під час підготовки до Гаазької конференції з кодифікації міжнародного права 1930 р. та Женевської конференції з морського права 1958 р. Однак обидві конференції не мали завдання щодо розгляду правового режиму внутрішніх вод. Тому окремі питання, що стосувалися портів, відображено в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону [14] лише тією мірою, якою вони були пов'язані з основною проблемою територіального моря.

У 1959 р. Міжнародний морський комітет опублікував Попередній проєкт Міжнародної конвенції про міжнародний режим суден в іноземних



портах. Він також звернувся до інших асоціацій для з'ясування питання про необхідність продовження вивчення режиму іноземних суден у портах. Афіньська сесія Комітету знову обговорила цю проблему та в ухваленій резолюції зазначила інтерес, проявлений до вивчення міжнародно-правового режиму суден в іноземному порту, особливо з питань, що стосувалися юрисдикції над торговельними суднами в іноземному порту [15, с. 19–20]. У 1974 р. Радянським Союзом (на основі Попереднього проекту ММК) розроблений та представлений ІМО проєкт міжнародної конвенції про режим суден в іноземних портах, який, однак, не потрапив до порядку денного та згодом був відхилений.

У Конвенції з морського права 1982 р. [16] (далі – UNCLOS'82) містяться положення, які стосуються внутрішніх вод, проте жодне з них, як і жодна стаття, не розкриває правовий режим цих вод. Професор М. Хаяші зазначає, що жодне посилання на внутрішні води «не передбачає загального режиму або статусу внутрішніх вод як таких». Автор вказує на наявність «прірви, прогалини» (gap) у кодифікації морського права. Єдина норма містить правило про право мирного проходу, що діє у внутрішніх водах, які раніше були «частиною територіального моря». М. Хаяші вважає, що UNCLOS'82 не містить положень і про режим іноземних суден у портах, за винятком кількох положень, «які стосуються захисту морського середовища і безпеки суден» [17, с. 488].

З ухваленням UNCLOS'82, норми якої мають універсальний характер, закріплено загальне правило, яке спочатку склалося як звичай. Ст. 27 Конвенції UNCLOS'82 закріплює положення, яке встановлює винятки для здійснення кримінальної юрисдикції на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море, з метою притягнення до кримінальної відповідальності будь-якої особи або для здійснення розслідування у зв'язку з будь-яким

злочином, учиненим на борту судна під час його проходу. Згідно із загальним правилом, що міститься в Конвенції 1982 р., зазвичай така юрисдикція не здійснюється. Винятками є такі підстави: 1) якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу; 2) якщо злочин має такий характер, що ним порушується спокій у країні або добрий порядок у територіальному морі; 3) якщо капітан, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернуться до місцевої влади із проханням про надання допомоги; 4) якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними або психотропними речовинами.

У двосторонніх угодах України про торговельне мореплавство (судноплавство) відображено саме ці принципи. Так, зокрема, відповідно до Угоди між Кабінетом Міністрів України й урядом Італійської Республіки про торговельне судноплавство 2012 р. [18], кожна сторона забезпечує суднам, що експлуатуються національними судноплавними компаніями іншої сторони, у своїх портах, таке саме ставлення, як і до суден під її національним прапором, що передбачає: а) вільний доступ у порти; б) вхід/вихід до/з портів; в) сплату мит і тарифів, а також оплату послуг порту; г) портові збори та податки; г) використання портового обладнання для завантаження і розвантаження; д) використання портового обладнання та послуг для завантаження та розвантаження відходів; е) посадку та висадку пасажирів, членів екіпажу та завантаження і розвантаження вантажів. Що стосується зборів за якірну стоянку, використання маяків і морських сигналів тощо, то суднам, що несуть прапор держав договірних сторін, гарантуватиметься національне ставлення. Ці положення, однак, не поширюються на порти, закриті для заходу іноземних суден, у разі їх існування. Кожна зі сторін, відповідно до свого національного законодавства,



уживає заходів для уникнення затримок суден у портах та спрощення адміністративних, митних та інших процедур, які застосовуються в портах. Положення цієї Угоди застосовуються із дотриманням національного законодавства щодо митних процедур, охорони здоров'я, безпеки суден і портів, захисту моря від забруднення, охорони життя людини, транспортування небезпечних вантажів, токсичних сполук та їх ідентифікації, а також щодо в'їзду, виїзду та перебування іноземців. Кожна договірна сторона повідомляє іншу про своє законодавство та національні правила щодо застосування цієї статті. У зв'язку із членством Італії в Європейському Союзі (далі – ЄС) Італія також повідомлятиме про правила ЄС із цих питань (ст. 4). Отже, у нормах цієї Угоди дотримуються вже згаданий раніше принцип взаємності та національний режим щодо суден під прапорами сторін. Структура та зміст таких двосторонніх угод подібні, різняться лише вид застосовуваного режиму (національний або найбільшого сприяння). Зіставляючи обидва режими, Секретаріат ЮНКТАД у доповіді «Режим іноземних торгових суден у портах» дійшов висновку, що обсяг прав і привілеїв, які надаються суднам на основі національного режиму, визначити набагато простіше, ніж за режиму найбільшого сприяння. Зокрема, можна легко перевірити, чи надається право використання портів споруд на однакових умовах як іноземним, так і національним суднам. На думку Секретаріату, одночасне надання обох режимів створить оптимальний режим, який встановлюється в даному порту, і забезпечить справедливе ставлення до всіх торгових суден незалежно від національності. У доповіді Секретаріату містилася і низка принципів щодо заходу торгових суден у порти. Для полегшення розвитку морської торгівлі пропонувалося: 1) схвалити загальне правило, згідно з яким морські порти були б

відкриті для заходу іноземних суден із законною метою; 2) схвалити міжнародні стандарти, які стосуються умов і процедур, що регламентують доступ; 3) визначити обставини, за яких у заході може бути відмовлено [9, с. 23–24]. Саме ці пропозиції, на наше переконання, могли б стати основою міжнародної конвенції про режим морських портів або доповнити вже наявні Конвенцію та Статут про міжнародний режим морських портів, які можуть бути оновлені й актуалізовані відповідно до сучасних умов світового торговельного мореплавства.

Ключові слова: порт, морський порт, режим порту, юрисдикція прибережної держави, уніфікація режимних правил портів.

Стаття присвячена визначенню можливостей укладання міжнародної угоди про режим морських портів. Розглядається генеза намагань створення такої конвенції, зауважуються можливості застосування рекомендацій ЮНКТАД щодо вироблення єдиного підходу до визначення режимних правил морських портів.

Стаття посвячена определению возможностей заключения международного соглашения о режиме морских портов. Рассматривается генезис попыток создания такой конвенции и отмечаются возможности применения рекомендаций ЮНКТАД по выработке единого подхода к определению режимных правил морских портов.

The article is devoted to the definition of the possibility of concluding an international agreement on the regime of se a ports. The genesis of the efforts to establish such a convention is being considered and the possibilities of applying UNCTAD's recommendations for developing a unified approach to the definition of regime regulations of se a ports are noted.

Література

1. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 1965. Офіційний вісник України. 2006. № 8. Ст. 492.
2. Про державний кордон України : Закон України від 4 листопада 1991 р. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 2. Ст. 5.
3. Про морські порти України : Законі України від 17 травня 2012 р. Офіційний вісник України. 2012. № 45. Ст. 1729.
4. Серафімов В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 100–111.
5. Матузов Н., Малько А. Правовые режимы: вопросы теории и практики. *Правоведение*. 1996. № 1. С. 16–29.
6. Настюк В., Белвцева В. Адміністративно-правові режими в Україні. Харків : Право, 2009. 128 с.
7. Аверочкина Т. Адміністративна юрисдикція України у прибережних водах : дис. ... докт. юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
8. Хрипко А. Административно-правовое регулирование отношений в области таможенного дела в морских пространствах (по материалам Дальневосточного региона) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2005. 19 с.
9. Додин Е., Кузнецов С., Аверочкина Т. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии. Львов : Сполом, 2009. 380 с.
10. Colombos C. *The International Law of the Sea*. London, 1967. 886 p.
11. Gidel G. *Le Droit International Public de la Mer. Le Temps de Paix*. Т. II: *Les Eaux Interieures*. Paris : Edouard Duchemin, 1932–1934. 395 p.
12. Колодкин А. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах. *Морское право и практика : информационный сборник*. 1965. № 27. Вып. 135. С. 3–18.
13. *Convention and Statute on the International Rügime of Maritime Ports 1923*. URL: <https://treaties.un.org/Pages/LONViewDetails.aspx?src=LON&id=563&chapter>.
14. *Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone 1958*. URL: https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-1&chapter=21&clang=_en.
15. Иванов Г. Правовой режим морских портов. Москва : Транспорт, 1971. 125 с.
16. *United Nations Convention on the Law of the Sea 1982*. URL: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
17. 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. McConnell*. Chicago and London, 2004. № 18. P. 488–511.
18. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Італійської Республіки про торговельне судноплавство, 2012. Офіційний вісник України. 2014. № 7. Ст. 229.