

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет магістерської та  
аспірантської підготовки  
Кафедра екологічного права і контролю

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

рівень вищої освіти «магістр»

на тему: «Міжнародно-правове регулювання морських перевезень»

Виконав студент І курсу, групи МЕПП-67  
спеціальності

8.18010005 «Екологічна політика і право»  
(шифр і назва напрямку підготовки, спеціальності)

Білоус Євгеній Вікторович  
(прізвище та ініціали)

Керівник роботи к.юр.н., доцент  
Швидченко Ірина Георгіївна  
(прізвище та ініціали)

Рецензент к.е.н., доцент  
Дем'яненко Світлана Георгіївна  
(прізвище та ініціали)

## АНОТАЦІЯ

Тема кваліфікаційної магістерської роботи «Міжнародно-правове регулювання морських перевезень». Автор: Білоус Євгеній.

Тема є актуальною, оскільки проблема міжнародно-правового регулювання морських перевезень на сьогоднішній день постає досить гостро, основним аспектом цього питання є правове регулювання морських перевезень.

Мета роботи – дослідження особливостей нормативно-правового регулювання морських перевезень, як міжнародного так і в Україні.

Відповідно до мети були поставлені наступні завдання:

- проаналізувати нормативно-правову базу реалізації політики у сфері морських перевезень;
- ознайомлення з міжнародною політикою морських перевезень;
- аналіз проблеми міжнародно-правового регулювання у сфері морських перевезень.

Об'єкт дослідження – міжнародно-правове регулювання у сфері морських перевезень.

Предмет дослідження – міжнародно-правова база реалізації політики у сфері морських перевезень.

Теоретичною основою дослідження стали міжнародно-правові документи, закони і нормативно-правові акти України та професійна література, щодо морських перевезень.

Робота складається з п'яти розділів, висновків та посилань. Загальний обсяг роботи 95 сторінок.

При написанні роботи використано літературних джерел 30 та 7 нормативно-правових документів.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** судноплавство; правила; морські перевезення; закон; кодекс; імплементація; регламентація.

## SUMMARY

Theme of master's thesis "International regulation of shipping." Author: Eugene Bilous.

The theme is relevant, because the problem of international legal regulation of shipping today appears quite sharply, the main aspect of this issue is the regulation of shipping.

Purpose - to explore the features of legal regulation of maritime traffic, both international and Ukraine.

For the purpose were as follows research: to analyze the regulatory framework of policy implementation in the maritime sector; acquainted with the international maritime transport policy; analyze problems of international legal regulation in the field of maritime transport ..

Object of study - the international regulation of shipping.

Purpose of the study - the international framework of policy implementation in the maritime sector.

The theoretical basis of the study were international instruments, laws and regulations of Ukraine.

The work consists of five chapters, conclusions and references. The total volume of 95 pages. When writing of literature used 7 and 30 legal documents.

KEY WORDS: shipping; rules; marine transportation; law; code; implementation; regulation.

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	6
1 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....	8
1.1 Поняття й особливості договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу морським транспортом .....	8
1.2 Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства.....	15
1.3 Міжнародні канали.....	20
1.4 Міжнародний район морського дна .....	22
1.5 Міжнародно-правовий механізм захисту та збереження морського середовища .....	26
1.6 Міжнародні морські організації .....	35
2 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ .....	39
2.1 Правове регулювання міжнародних морських перевезень.....	39
2.2 Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню моря з суден.....	42
2.3 Гаазькі правила.....	46
2.4 Правила Вісбі .....	50
2.5 Гамбурзькі правила .....	51
3 ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ .....	54
4 ВІДНОСИНИ, ПОВ'ЯЗАНІ З РИЗИКОМ МОРЕПЛАВСТВА .....	59
5 МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ .....	64

5.1 Правове регулювання морського перевезення в Україні.....	64
5.2 Склад і характеристика морського транспорту України.....	70
5.3 Зовнішньоекономічні зв'язки України .....	73
5.4 Основні проблеми та перспективи розвитку морського транспорту України .....	75
5.5 Вплив морських перевезень нафти і нафтопродуктів на екологічний стан чорного моря .....	78
5.6 Проблеми морських перевезень та шляхи їх вирішення .....	80
ВИСНОВКИ .....	87
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ .....	90

## ВСТУП

Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу. У міжнародних морських перевезеннях участь беруть не тільки морські держави, але й "сухопутні", які намагаються мати свій флот. Серед країн, де морські перевезення становлять суттєву статтю доходу, є зокрема, Греція, Норвегія, Японія. Україна також прагне стати такою державою. Сприяти цьому повинна, зокрема, затверджена Кабінетом Міністрів України Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. В ній, наприклад, щодо морського транспорту передбачено облаштування поромної переправи Іллічівськ-Поті, яка почала працювати з грудня 1996 р.

Сьогодні в Україні перевезенням наливних та сухих вантажів великої номенклатури, а також пасажирів займаються сім державних, орендних і акціонерних компаній. Чорноморське та Азовське морські пароплавства, компанії - Дунайська, "Укрферрі", Українське морське пароплавство, "Укртанкер", "Укррифер", Керченська поромна переправа. Вісімнадцять морських портів України забезпечують перевалку сухих та наливних вантажів, обслуговування пасажирів, здійснення інших функцій.

Перші спроби уніфікувати правила морських перевезень були зроблені у середині ХІХ століття. Напочатку ХХ століття приймаються багатосторонні міжнародні договори. До них належать декілька так званих Брюссельських конвенцій з морського права, що були прийняті з 1910 по 1968 рр. Вони готувалися міжнародною неурядовою організацією, створеною у 1897 р., за назвою Міжнародний морський комітет. Для своєї діяльності він об'єднав національні асоціації морського права.

Однією з найважливіших є Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. Вона ґрунтується на

засадах Гаазьких правил про морське перевезення вантажів, прийнятих у 1924 р. і має найбільший уніфікаційний ефект. Україна дотримується норм зазначеної Конвенції. Вона регламентує морське перевезення вантажів без надання морським перевізникам усього судна або його частини. За цих умов відносини між учасниками перевезення оформляються коносаментом.

Практично умови морських перевезень вантажів визначаються у договорах фрахтування (чартеру), які укладають з морським перевізником при наданні для перевезення усього судна, чи коносаменту на перевезення окремих партій вантажів, на звороті якого є відомості про умови перевезень. Конвенція 1924 р. не передбачає регулювання відносин за договором фрахтування (чартеру). Тому цей договір регулюється диспозитивними нормами національного законодавства. У випадку незбереження вантажу морський перевізник відповідає за вину. Для пред'явлення до нього вимог діє річний строк давності. При перевезенні вантажів з використанням коносаменту необхідно оголошувати його вартість. Перевізник не відповідає за навігаційну помилку (помилку капітана, матроса, лоцмана у судноволодінні чи управлінні судном).

У деяких питаннях національне законодавство різних морських держав мало розвинене, оскільки окремі відносини виникли недавно. Наприклад, недостатньо врегульована в актах держав буксировка, хоча питання портового буксирування повинне регламентуватися законодавством прибережної держави.

Серед нормативних актів України у сфері морських перевезень безперечно важливе значення має Кодекс торговельного мореплавства України. Був прийнятий 23.05.1995 р., введений в дію 12.07.1995 р., останні зміни 20.06.2007 р.

# 1 ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Людство почало експлуатувати морський простір з транспортною метою здавна. Розвиток торговельного мореплавства у XVIII ст. потребував особливої ретельності в оформленні взаємовідносин між власниками вантажу та судна. І вже на початку XIX ст. прийняття перевізником вантажу для транспортування морем почали оформляти особливою розпискою, названою згодом "коносамент". Поступово у міжнародному судноплаванні утворилися дві форми організування перевезень - лінійна (регулярна) і трампова (нерегулярна). Міжнародні перевезення стали оформляти коносаментом, який видає морський перевізник вантажовідправникові у момент передання вантажу перевізнику.

Водночас у середині XIX ст. між США та Великою Британією виникли розбіжності у поглядах на коносамент (у США переважали інтереси вантажовласників, Великій Британії - перевізників). Це призвело до непорозумінь. Англійські суди замість абсолютної відповідальності практично звільняли від неї перевізника, а суди американські почали розглядати питання про усунення й обмеження відповідальності як явища, що суперечить публічному праву[1].

## 1.1 Поняття й особливості договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу морським транспортом

Під договором морського перевезення вантажу необхідно розуміти договір, за яким перевізник або фрахтівник зобов'язані перевезти довірений відправником вантаж із порту відправлення у порт призначення і видати його уповноваженій для отримання вантажу особі (одержувачеві), а відправник або



фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Причому фрахтувальником і фрахтівником визнавали осіб, котрі уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Водночас історично склалося, що поняття договору фрахтування суден подібне до договору морського перевезення вантажу, хоча й самостійного правового інституту морського права. Так, у законодавстві окремих країн договір фрахтування на рейс визначають як договір, коли фрахтівник (судновласник) за винагороду надає все судно або його частину в розпорядження фрахтувальника для здійснення одного або декількох рейсів. Передбачено також, що судно або його частини фрахтівник надає з метою перевезення вантажу.

Самостійне правове регламентування договорів фрахтування і договорів морського перевезення вантажу простежується в морському праві країн англо-американської системи права, зокрема Англії, США, Італії, Нідерландів, Швейцарії, Ліберії та окремих африканських країн. У законодавстві інших країн передбачено: якщо вантаж перевозять на трамповому судні, то відносини учасників морського перевезення можуть регулюватися двома договорами - фрахтування і перевезення вантажу. Причому відносини фрахтівника (судновласника) та фрахтувальника регулює договір фрахтування (чартер), а перевізника з одержувачем вантажу - умови договору морського перевезення, передбачені в коносаменті.

Договір фрахтування судна та договір морського перевезення вантажів визнаються різними правовими інститутами не у всіх країнах. Наприклад, російське морське законодавство не визнає самостійного договору фрахтування на рейс, а передбачає лише два види договору морського перевезення вантажу. Сучасне ж українське морське законодавство визнає наявність двох форм договору морського перевезення вантажу. Отже, договір морського перевезення вантажу може бути укладений: з умовою надання для перевезення всього судна, частини його або визначених суднових приміщень (чартер); без такої умови.

Крім відмінних рис, форми (види) договору морського перевезення вантажу мають і загальні особливості, скажімо, їх економічна мета - одна і та сама - переміщення вантажу морським шляхом з одного порту в інший.

З наведеного визначення договору морського перевезення вантажу випливає, що учасниками договору є перевізник або фрахтівник, відправник чи фрахтувальник, а також одержувач; сторонами договору морського перевезення є перевізник або фрахтівник і відправник чи фрахтувальник, а одержувач - це третя особа, на користь якої й укладено договір.

Перевізник - особа, котра від свого імені зобов'язується за винагороду перевезти вантаж у порт призначення і видати його одержувачеві. Такою особою може бути і власник судна, й інша особа, що експлуатує судно на законній підставі від свого імені. У випадку укладення чартеру перевізник вважається фрахтівником. У його обов'язки входить надати все судно або його частину для перевезення вантажу. Ним може ставати власник судна або інша особа, яка експлуатує його від імені власника.

Отже, сторона, що виконує перевезення (перевізник), може бути в тому самому морському підприємстві й фрахтівником, коли укладає чартер, і перевізником, коли видає коносамент.

Іншою стороною в договорі фрахтування судна є фрахтувальник. Вантажовласник може самостійно відправляти вантаж і бути фрахтувальником судна чи відправником вантажу. Це не усуває, однак, можливості того, що фрахтувальником і відправником можуть бути різні особи в одному морському підприємстві. Наприклад, фрахтувальником за певними умовами укладеного контракту може виявитися покупець. У цьому випадку продавець товару зобов'язаний доставити і завантажити товар на борт зафрахтованого покупцем судна, тобто стати відправником. І саме відправникові перевізник видасть коносамент на пред'явлений до перевезення вантаж. І саме він відповідальний перед перевізником за збитки внаслідок несвоєчасного передавання, неправильності або неповноти документів, які вимагають портові, митні, санітарні правила, та за інші недоліки, внаслідок котрих заподіяно збитки

вантаж. Угода, укладена покупцем товару зі судновласником, у цьому випадку стане договором фрахтування, а відносини між відправником і перевізником, оформлені коносаментом, можна вважати відносинами за договором морського перевезення вантажу, де в кожній зі сторін є самостійні права й обов'язки.

Особу, яка на законних підставах може вимагати видачі вантажу в порту призначення, називають одержувачем. Одержувач - законний власник коносаменту. Якщо коносамент виписано на пред'явника, то одержувачем є особа, котра законно володіє коносаментом. Якщо коносамент іменний, то одержувачем вантажу повинна бути особа, зазначена в коносаменті, або особа, якій іменний коносамент переданий на підставі іменного передатного напису. Під час складання ордерного коносаменту законний власник його, а отже, і одержувач - це особа, за розпорядженням котрої виданий коносамент, або особа, котрій ордерний коносамент перейшов за іменним або передатним написом.

Договір морського перевезення вантажу має бути укладений письмово. Письмовою формою договору передбачено (разом зі звичайною письмовою формою) телеграму, телекс, факс та ін. У міжнародних нормативних документах не існує прямої вказівки стосовно письмового укладання морського перевезення вантажу. Однак аналіз положень Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р. і Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. дає змогу дійти висновку про те, що письмова форма договору морського перевезення вантажу є бажаною, адже наявність та зміст договору морського перевезення вантажу можуть бути підтверджені саме письмовими доказами. Такими нормами є правила, закріплені в пункті 3 "а" і 3 "в" статті 3 Конвенції 1924 р., пункті 3 статті 10 Конвенції 1978 р. А в письмовій формі, відповідно до правил пункту 8 статті 1 Конвенції 1978 р. допустимі також телеграма і телекс.

Під час перевезень у закордонному сполученні договір перевезення вантажу оформляють чартером і коносаментом або лише коносаментом. І саме договором у цьому випадку є тільки чартер, оскільки коносамент - це

односторонній документ, складений і підписаний перевізником. Він є одним із тих письмових документів, що засвідчують наявність та зміст договору морського перевезення вантажу.

Основними джерелами морського права у сфері морського перевезення пасажирів є Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961р., Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р., Протокол 1976 р. до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р.

Визначення договору морського перевезення пасажирів майже дослівно повторює визначення договору перевезення пасажирів, що зазначено в статті 910 Цивільного кодексу України. Тому можна дійти висновку: договір морського перевезення пасажирів значно схожий із договорами перевезення пасажирів іншими видами транспорту. Одночасно специфіка перевезення пасажирів морем визначає й особливості правового регулювання відносин, які виникають у зв'язку з тим, що вони відображені в правилах, зазначених і в національних морських законодавствах різних держав, і в міжнародних нормативних документах. Наприклад, для перевезення пасажирів морем специфічні вимоги, обумовлені мореплавністю пасажирського судна, самими умовами перевезення пасажирів і їхнього багажу, обсягом відповідальності сторін за договором.

Як засвідчує договір морського перевезення пасажирів, його сторони - це перевізник і пасажир. У національному морському праві України не визначено поняття сторін договору морського перевезення пасажирів, але ці поняття відповідають пункту 1 "а" і пункту 4 статті 1 Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 р. - до неї 1994 р. приєдналася Україна. Так, під перевізником, згідно з пунктом 1 "а" Конвенції 1974 р., розуміють особу, котрою (або від імені котрої) укладений договір перевезення, незалежно від того, здійснюється фактично перевезення нею самою чи перевізником, що її заміняє. Пасажиром, відповідно до пункту 4 Конвенції, визнають особу, яку перевозять на судні: за договором морського

перевезення або за згодою' перевізника для супроводу машини або живих тварин, що є предметом договору перевезення вантажів.

Отже, пасажирами фактично повинні вважатися всі особи, котрі правомірно перебувають на борту судна під час рейсу, крім капітана, інших членів екіпажу й осіб, що виконують на судні обов'язки, пов'язані зі забезпеченням діяльності судна.

За договором морське перевезення пасажира може супроводжуватися перевезенням його речей - багажу. Відповідно до пункту 5 статті 1 Конвенції багаж означає предмет або автомашину, які перевозить перевізник згідно з договором перевезення, за винятком речей або автомашини, перевезених за договором фрахтування, коносаментом чи іншим договором, що належать головно до перевезення вантажів і живих тварин.

Багаж пасажира зазвичай прийнято розподіляти на каютний і багаж наступний, хоча і на цьому самому судні, але окремо від пасажира (у камері схову, вантажному трюмі або на палубі).

Під поняттям "перевезення", стосовно пасажира і його каютного багажу, варто розуміти період часу перебування їх на судні, час посадки і висадження, а також доставки пасажира водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, використовуване для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником. Визначення часу (періоду) перевезення фактично має вагоме значення (для встановлення відповідальності перевізника, вирахування вартості проїзду і под.), тому період перевезення не можна ототожнювати з терміном дії договору перевезення. Уже зазначалось, щодо періоду перевезення входить час фактичного перебування пасажира на судні, час посадки на судно та висадження, а договір перевезення пасажира діє з моменту видачі пасажирові квитка і може охоплювати період чекання подачі судна для посадки пасажира, перерви, здійснені пасажиром у дорозі, й саме перевезення в тому значенні, в якому його розуміють.

Отже, юридично договір морського перевезення пасажирів та його багажу - це консенсуальний договір. Права й обов'язки сторін виникають з моменту, коли сторони дійшли згоди про укладання договору.

Безквитковий проїзд не спричиняє договірних відносин з морського перевезення пасажирів, тому особа, що не має квитка (або прирівняного до нього документа), не є пасажиром і не має права вимагати від перевізника надання послуг з перевезення та ін.

Права й обов'язки сторін за договором морського перевезення пасажирів. Двосторонній договір морського перевезення пасажирів містить визначені обов'язки та права перевізника й пасажирів.

Обов'язки перевізника випливають із самої сутності договору. Так, перевізник зобов'язаний до початку перевезення упорядкувати судно, щоб воно було придатне до плавання та безпечного перевезення пасажирів, завчасно й належно спорядити його, забезпечити всім необхідним до плавання, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані впродовж усього часу морського перевезення пасажирів. Обов'язком перевізника є також здійснення перевезень визначеним судном і відповідно до розкладу. Якщо з особливих непередбачених причин судно не заїде в порт, зазначений у розкладі, перевізник зобов'язаний доставити пасажирів в найближчий порт, а потім судном або іншим видом транспорту відправити його безкоштовно в порт призначення. Відхилення від маршруту та розкладу перевізник може зробити лише за згодою пасажирів.

Перевізник зобов'язаний забезпечити пасажирів безпечною посадкою, висадженням зі судна, а також безпечним перебуванням на ньому. Це досягається не лише справністю самого судна та його механізмів, а й дотриманням визначеного порядку, правил техніки безпеки. Перевізник зобов'язаний надати пасажирів назване в квитку судно, місце на ньому, а також усі зручності, передбачені договором, наприклад, додаткове обслуговування пасажирів у дорозі (організоване харчування, побутові послуги, екскурсії).

Перевізник повинен відповідно до ст. 191 КТМ України застрахувати пасажирів від нещасного випадку. Страховий збір з пасажирів входить у вартість квитка.

Обов'язки пасажирів, як і обов'язки перевізника, безпосередньо пов'язані з сутністю договору. Так, до основних обов'язків пасажирів належить внесення перевізникові плати за проїзд. Її розмір визначають згідно з категорією наданого місця, відстанню, характером лінії й іншими чинниками. Пасажир зобов'язаний вчасно з'явитися на посадку, дотримуватися паспортних, митних, санітарних норм і правил, а за нанесення збитків перевізникові - відшкодувати їх. Усі пасажирів мають зберігати порядок, що діє на морському транспорті, а також правила техніки безпеки та пожежної безпеки [2].

## 1.2 Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства

Міжнародні протоки - це природні вузькості, що з'єднують частини відкритого моря або ВЕЗ і використовуються для міжнародного судноплавства й повітряної навігації.

На процес формування міжнародно-правового режиму міжнародних проток вплинуло рішення Міжнародного Суду ООН в англо-албанській справі про інцидент у протоці Корфу 1949 р.

Фабула цієї справи така. 15 травня 1946 р. англійські крейсери "Оріон" і "Суперб", проходячи в південному напрямку через протоку Корфу, були обстріляні албанською батареєю. П'ять місяців по тому, 22 жовтня 1946 р., ескадра британських військових кораблів покинула порт Корфу і попрямувала на вихід через однойменну протоку в північному напрямку. Попередньо англійські кораблі очистили протоку від мін. Однак неподалік затоки Сандра два британських кораблі наскочили на міни, зазнали значних ушкоджень і вийшли з ладу. 13 листопада 1946 р. англійські тральщики знову здійснили операцію з очищення протоки від мін, витривавши при цьому 22 міни. Міжнародний Суд ООН повинен був дати відповідь на питання, чи було

порушено суверенітет Албанії діями британських військових кораблів у протоці Корфу 22 жовтня й 13 листопада 1946 р.

Міжнародний Суд ООН у своєму рішенні, зокрема, зазначив: "На думку Суду, відповідно до міжнародного звичаю, що здобув широке визнання, держави в мирний час мають право направляти свої військові кораблі через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства і з'єднують дві частини відкритого моря, без попереднього дозволу прибережної держави за умови, що такий прохід буде мирним".

Міжнародний Суд ООН також підкреслив, що вирішальними критеріями для визначення, чи є протока міжнародною є: а) географічне положення протоки, що має з'єднувати дві частини відкритого моря та б) її дійсне використання для міжнародного судноплавства. У доктрині міжнародного права перший критерій одержав назву "географічний", а другий - "функціональний". Причому при аналізі функціонального критерію варто враховувати кількість суден, що використовують якусь протоку, а також кількість держав, яким належать ці судна.

У наш час правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства, визначається нормами звичаєвого і договірної права. Протягом століть широке міжнародне визнання здобув звичай, про який ішлося в рішенні Міжнародного Суду ООН 1949 р. у справі про інцидент у протоці Корфу - свободи проходу суден через міжнародні протоки. Пізніше також додалася свобода польоту літаків над такими протоками. Ці свободи як норми звичаєвого права діють щодо проток Гібралтарської, Ла-Манш, Магелланової, Малаккської та ін.

До Конвенції про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. було внесено норму про неприпустимість призупинення мирного проходу іноземних суден через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства (п. 4 ст. 16).

У зв'язку з прийняттям 12-мильної ширини територіальних вод Конвенцією ООН з морського права 1982 р. з'явилася реальна можливість



перекриття територіальним морем більше 100 проток, що використовуються для міжнародного судноплавства. Для забезпечення свободи судноплавства через такі протоки та польотів над ними цією Конвенцією було введено інститут транзитного проходу. Відповідно до нього у протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства, всі судна й літальні апарати мають право транзитного проходу, якому не повинно чинитися перешкод, за винятком випадків, зазначених у Конвенції. Транзитний прохід є здійсненням свободи судноплавства та польоту єдино з метою безперервного й швидкого транзиту через протоку між однією частиною відкритого моря або ВБЗ та іншою частиною відкритого моря або ВЕЗ (п. 2 ст. 38).

При здійсненні права транзитного проходу судна й літальні апарати утримуються від будь-якої діяльності, крім властивої їхньому звичайному порядку безперервного й швидкого транзиту, за винятком випадків, коли така діяльність зумовлена обставинами непереборної сили або лиха. Зокрема, вони утримуються від будь-якої погрози силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав, що межують із протокою, або будь-яким іншим чином на порушення принципів міжнародного права, закріплених у Статуті ООН.

Режим проходу через протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, не зачіпає в інших відносинах ні правового статусу вод, що утворюють такі протоки, ні здійснення державами, що межують із протоками, їхнього суверенітету або юрисдикції над такими водами, повітряним простором над ними, їхнім дном і надрами.

Норми, що регламентують режим проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, не поширюються на ті протоки, чий правовий статус визначається спеціальними міжнародними угодами. Такі угоди діють, зокрема, щодо Балтійських і Чорноморських проток.

Правовий режим Чорноморських проток. Цими протоками є Босфор і Дарданелли, що з'єднують Чорне й Середземне моря. В 1936 р. у Монтрю (Швейцарія) було укладено Конвенцію про режим Чорноморських проток, що

діє донині, яка визначає порядок користування ними. На режим проток безпосередньо впливає стан війни або миру та відношення до війни Туреччини.

Положеннями Конвенції визначено, що торговельні судна всіх держав користуються свободою судноплавства і транзиту вдень і вночі; за прохід з кожної нетто-тонни Туреччина стягує санітарний і маяковий збори. Це правило залишається в силі й під час війни, якщо Туреччина не бере у ній участі. Якщо Туреччина є воюючою стороною, то свобода судноплавства й транзиту в протоках зберігається в денний час для держав, які не перебувають у стані війни з Туреччиною.

Режим проходу військових кораблів через протоки визначається Конвенцією залежно від їх належності до чорноморських або нечорноморських держав. Для останніх встановлено деякі обмеження. Чорноморські держави мають право проводити будь-які кораблі, за попереднім повідомленням дипломатичними каналами турецького уряду не менш ніж за 8 діб. При цьому лінкори й кораблі, прирівняні до них (водотоннажністю понад 10 тис.т або ті, що мають калібр гармат понад 203 мм), повинні проходити поодинці в супроводі не більше 2 есмінців. Тільки чорноморські держави можуть проводити підводні човни поодинці, удень і в надводному положенні за умови, що вони куплені за межами Чорного моря або якщо їм необхідний ремонт за межами цього моря. Туреччина про це повідомляється заздалегідь.

Нечорноморським державам дозволяється проводити через протоки тільки легкі надводні кораблі водотоннажністю до 10 тис.т або ті, що мають калібр знарядь до 8 дюймів. Сукупний тоннаж усіх кораблів нечорноморських держав у Чорному морі не повинен перевищувати 45 тис. т, а кораблів однієї з таких держав - 30 тис. т. Час перебування кораблів нечорноморських держав у Чорному морі не повинен перевищувати 21 доби. Туреччина при цьому повинна одержати відповідне повідомлення за 15 діб.

Під час війни, за неучасті в ній Туреччини, прохід через протоки військових кораблів воюючих держав заборонений. Коли Туреччина є

воюючою стороною, прохід військових кораблів через протоки повністю залежить від її рішення.

Останнім воєнним випадком (не вважаючи навчань), коли передбачені Конвенцією механізми були задіяні, був збройний конфлікт між Росією й Грузією в серпні 2008 р. Тоді через протоки у бік грузинських портів Батумі й Поті пройшли військові кораблі Шостого флоту ВМС США.

Необхідно зазначити, що аж до 1982 р. реалізація Конвенції 1936 р. не спричинювала серйозних проблем для торговельного судноплавства. Однак 1 травня 1982 р. Туреччина в односторонньому порядку поширила на частину протоки Босфор регламент порту Стамбул, тим самим обмеживши дію певних положень Конвенції щодо судноплавства цією протокою. Міжнародне співтовариство в цілому з розумінням поставилося до подібних дій Туреччини, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавання в Босфорі.

Надалі Туреччина пішла шляхом посилення жорсткості обмежень. Так, з метою підвищення безпеки навігації й поліпшення становища навколишнього середовища Туреччина в односторонньому порядку оголосила про введення в дію з 1 липня 1994 р. національного регламенту судноплавства в зоні Чорноморських проток. Реальні події підтверджують побоювання Туреччини. Ще до набрання чинності зазначеним регламентом 13 березня 1994 р. у протоці Босфор кіпрський танкер "Насіа" зіштовхнувся із суховантажем "Шіпброкер". Через пробоїну в борті танкера в море потрапило від 13 до 40 тис. т нафти (за різними оцінками). Пожежа тривала більше 4 діб. Рух протокою було припинено.

Відповідно до положень регламенту 1994 р. всі судна, що проходять Чорноморськими протоками, поряд з міжнародними нормами зобов'язані дотримуватися правил, які оголошені або будуть оголошені адміністрацією порту Стамбул або компетентними турецькими органами. Односторонні дії Туреччини викликали занепокоєння міжнародного співтовариства. Так, Комітет з безпеки на морі ІМО 24 листопада 1994 р. запропонував нові правила. Туреччина погодилася з ними лише частково. У травні 1999 р. Комітет за

наполяганням Туреччини розглянув питання про запровадження нових правил. Деякі держави, включаючи Росію, виступили проти цього. Україна "делікатно" промовчала. За пропозицією США Комітет більшістю голосів прийняв рішення на користь Туреччини. У листопаді 1999 р. на 21-й сесії Генеральної асамблеї ІМО було закріплено споконвічне право Туреччини встановлювати правила судноплавства в Чорноморських протоках. У протоколі сесії була зафіксована особлива думка Росії. Ще до цієї події Туреччина в односторонньому порядку ввела обов'язкову лоцманську проводку в Босфорі й Дарданеллах [3].

### 1.3 Міжнародні канали

До міжнародних каналів належать штучні водні шляхи, що з'єднують моря і океани та використовуються для міжнародного судноплавства. Вони перебувають під суверенітетом тієї держави, по території якої пролягають. Правовий режим міжнародних каналів визначається нормами міжнародного права і національного законодавства відповідної держави. Найбільше значення для міжнародного судноплавства мають Суецький, Панамський і Кільський канали.

Суецький канал з'єднує Середземне й Червоне моря. Канал було відкрито для судноплавства в 1869 р. У 1888 р. була прийнята Константинопольська конвенція щодо забезпечення вільного користування Суецьким каналом (діє дотепер). Стаття 1 Конвенції 1888 р. проголошує, що Суецький канал як у воєнний, так і в мирний час буде завжди вільний та відкритий для всіх торговельних суден і військових кораблів без розрізнення прапора. Договірні держави взяли зобов'язання застосовувати принцип рівності в усьому, що стосується користування каналом, і визнали цей принцип однією з основ Конвенції (ст. 12).

Зважаючи на конвенційне положення про відкритість каналу у воєнний час, договірні сторони погодилися, що жодні воєнні дії не допускаються ні в каналі, ні в його вхідних портах, ні в районі 3 морських миль від цих портів,

навіть якби Туреччина (Єгипет перебував тоді в залежності від неї) була воюючою стороною (ст. 4).

У 1956 р. Єгипет націоналізував Загальну компанію морського Суецького каналу, найбільшим акціонером якої була Велика Британія. При цьому не було заявлено про перегляд міжнародно-правового режиму каналу. Однак Велика Британія і Франція вбачали в націоналізації Суецького каналу загрозу його міжнародно-правовому статусу і почали проти Єгипту разом з Ізраїлем воєнні дії. Слід зазначити, що Велика Британія і Франція - учасники Конвенції 1888 р., тому блокада каналу з їхнього боку фактично суперечила положенням ст. 1 Конвенції.

Після ліквідації кризи в 1957 р. Єгипет виступив з декларацією, у якій підтвердив свій намір дотримуватися Конвенції 1888 р. Декларація була зареєстрована в Секретаріаті ООН як міжнародна угода.

Подолавши наслідки ізраїльсько-єгипетської війни 1967 р. Єгипет знову відкрив канал для міжнародного судноплавства.

При користуванні каналом судна повинні керуватися правилами, що видаються Адміністрацією Суецького каналу.

Панамський канал є міжнародним водним шляхом, що з'єднує Атлантичний і Тихий океани і проходить по території Панами. Канал скорочує мореплавцям шлях на 16 тис.км.

Ще до спорудження Панамського каналу в 1901 р. був підписаний договір між США і Великою Британією про те, що будівництво каналу відбуватиметься під протекцією США. У договорі передбачалося, що як основа режиму судноплавства й нейтралізації майбутнього каналу повинні розглядатися положення Константинопольської конвенції про Суецький канал 1888 р.

Панамський канал був побудований у 1901-1914 рр. на умовах нерівноправного договору між США і Панамою від 18 листопада 1903 р. За цим договором США одержували на вічний час право користування певними ділянками землі для будівництва, експлуатації й захисту каналу.

У 1977 р. у Вашингтоні були підписані нові договори між США та Панамою щодо Панамського каналу, що є юридичною основою для відновлення над каналом і його зоною суверенних прав центральноамериканської держави. Панамський канал контролювався США до 31 грудня 1999 р., після чого перейшов під суверенітет Панами.

Договір про постійний нейтралітет і режим Панамського каналу надає право користуватися каналом суднам і військовим кораблям усіх держав як у мирний, так і у воєнний час на рівній, недискримінаційній основі (ст. III). Разом з тим договір передбачає право швидкого й нічим не обумовленого проходу американських і панамських військових кораблів через канал. Нейтралізація каналу гарантується Панамою і США.

Нільський канал - міжнародний канал, розташований на території ФРН. Він з'єднує Балтійське й Північне моря. Довжина каналу - 98,7 км, глибина - 11,3 м. В 1939 р. Німеччина затвердила правила плавання Нільським каналом, що з деякими змінами діють донині. Відповідно до правил, плавання каналом дозволено суднам усіх держав у будь-який час доби після сплати встановленого збору. Прохід іноземних військових кораблів допускається на основі дозволу, що запитується дипломатичними каналами.

До міжнародних належить також Коринфський канал, що сполучає Егейське й Іонічне моря і проходить по території Греції через Коринфський перешийок. Він широко використовується суднами, що прямують у порти Адріатичного моря з Егейсько-Чорноморського басейну і навпаки. При цьому маршрут скорочується приблизно на 200 морських миль. Режим судноплавства в Коринфському каналі регулюється виключно грецьким законодавством. Канал відкритий для торговельних суден усіх держав [4].

#### 1.4 Міжнародний район морського дна

Конференція ООН з морського права затвердила новий інститут міжнародного морського права - міжнародний район морського дна (Район) і

визначила режим його використання, що відобразилось у Конвенції ООН з морського права 1982 р. (частина XI). Пов'язано це було з успіхами в науково-технічному розвитку, які дали змогу освоювати не тільки ресурси континентального шельфу, а й глибоководні райони Світового океану.

Під терміном "Район" розуміється дно морів і океанів та його надра за межами дії національної юрисдикції, тобто за межами континентального шельфу. Термін "ресурси" Району означає всі тверді, рідкі або газоподібні мінеральні ресурси, включаючи поліметалеві конкреції, на його морському дні або в його надрах (ст. 133). Діяльність у Районі здійснюється з метою розвідки і розробки його ресурсів. Після того як ресурси видобуті, вони розглядаються як корисні копалини.

Район і його ресурси оголошені загальною спадщиною людства (ст. 136). Тому жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права чи здійснювати їх щодо будь-якої частини Району чи його ресурсів, і жодна держава, фізична або юридична особа не може привласнювати яку б то не було їх частину. Жодні домагання такого роду або здійснення суверенітету чи суверенних прав і жодне таке присвоєння не визнаються (п. 1 ст. 137).

Усі права на ресурси Району належать усьому людству, від імені якого діє Міжнародний орган з морського дна (Орган). Ці ресурси не підлягають відчуженню. Проте корисні копалини, що видобуваються в Районі, можуть відчужуватися, але лише відповідно до положень частини XI Конвенції 1982 р. і норм, правил та процедур Органа (п. 2 ст. 137).

Відповідно до ст. 140 діяльність у Районі здійснюється на благо всього людства і з особливим урахуванням інтересів та потреб держав, що розвиваються, і народів, які не досягли повної незалежності або у іншого статусу самоврядування. Орган забезпечує справедливий розподіл фінансових та інших економічних вигід, одержуваних від діяльності в Районі, через відповідні механізми на недискримінаційній основі.

Район відкритий для використання виключно в мирних цілях всіма державами, як прибережними, так і тими, що не мають виходу до моря (ст.

141). При цьому в Конвенції 1982 р. передбачається, що діяльність у Районі повинна здійснюватися з урахуванням необхідності захисту морського середовища (ст. 145) та інтересів усіх держав у сфері торговельного і військового судноплавства та рибальства (ст. 147).

За положеннями ст. 139 держави-учасниці зобов'язуються забезпечити, щоб діяльність у Районі, яка ведеться ними, їхніми державним підприємствами, фізичними або юридичними особами, що мають національність або перебувають під ефективним контролем цих держав-учасниць або їхніх громадян, здійснювалася відповідно до частини XI Конвенції 1982 р. Якщо недотримання цих положень призведе до завдання збитків, держави-учасниці відповідають за це.

Відповідно до положень Конвенції 1982 р. Орган покликаний організувати й контролювати діяльність з розвідки й розробки ресурсів Району, здійснювану Підприємством Міжнародного органу з морського дна (Підприємством), або державами-учасницями, або державними підприємствами, що перебувають під їхнім контролем, або фізичними чи юридичними особами на основі контрактів на розвідку й розробку ресурсів Району, які видаються Органом. Підприємство, як і власники контрактів, здійснює свою діяльність у Районі на підставі затверджуваних Органом планів роботи і несе перед Органом ті самі зобов'язання, що і власники контрактів. Розвідка й розробка ресурсів Району Підприємством можуть здійснюватися разом з державами, що розвиваються, або в рамках спільних підприємств з освоєння ресурсів Району. Ця система розробки ресурсів Району одержала назву паралельної, тому що в ній поряд з Підприємством можуть брати участь держави - учасниці Конвенції 1982 р. і суб'єкти господарської діяльності цих держав.

Орган повинен проводити таку політику щодо діяльності в Районі, щоб запобігати її монополізації й сприяти розширенню участі в освоєнні ресурсів усіх держав, незалежно від їхніх соціально-економічних систем і географічного положення.



Згадані вище принципові положення щодо Району повинні бути розвинені й конкретизовані в нормах, правилах і процедурах діяльності Органу.

Головними інституціями Міжнародного органу з морського дна є асамблея, що складається з членів Органу; рада, що обирається асамблеєю й нараховує 36 членів; секретаріат. У початковий період після набуття Конвенцією 1982 р. чинності ефективна робота головних інституцій забезпечується такими допоміжними структурами Органу: юридичною й технічною комісією, фінансовим комітетом.

Загальна політика Органу визначається асамблеєю в співробітництві з радою. За загальним правилом рішення в Органі приймаються консенсусом. Рішення асамблеї або ради, що мають фінансові або бюджетні наслідки, приймаються на основі рекомендацій фінансового комітету.

Дискусії стосовно положень частини XI Конвенції 1982 р. були, напевно, найгострішими у процесі роботи III Конференції ООН з морського права. Суть дебатів зводилася до такого: держави, що розвиваються, тлумачили концепцію спільної спадщини людства щодо Району так, що його ресурси можуть розроблятися тільки під контролем спеціального міжнародного органу, який би здійснював їх видобуток і реалізовував продукцію через свій виробничий підрозділ. Підприємство і розподіляло б доходи з особливим урахуванням інтересів країн, що розвиваються. Водночас індустріально розвинуті держави, насамперед США, що володіли необхідними технічними засобами для розвідки й розробки ресурсів дна Світового океану, тлумачили концепцію спільної спадщини людства в тому розумінні, що вона передбачає вільний доступ і експлуатацію ресурсів дна на основі свобод відкритого моря.

В остаточному підсумку було вироблено компромісне рішення, що і було покладене в основу частини XI Конвенції 1982 р. Однак положення цієї частини не задовольнили США, ФРН, Велику Британію. З цієї причини зазначені держави не підписали Конвенцію 1982 р., а в серпні 1984 р. разом з п'ятьма іншими західними державами уклали сепаратні угоди з метою створення режиму розробки ресурсів Району поза Конвенцією 1982 р.

Названі суперечності істотно гальмували процес набуття Конвенцією 1982 р. чинності й ускладнювали її ефективне виконання. У зв'язку з цим 29 липня 1994 р. на сесії Генеральної Асамблеї ООН було прийнято Угоду про здійснення частини XI Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. У ст. 2 цього документа говориться, що положення угоди і частини XI Конвенції 1982 р. тлумачаться й застосовуються спільно, як єдиний акт. У випадку будь-якої невідповідності між угодою і частиною XI переважну силу мають положення угоди. У нормах угоди були враховані результати розгляду доповіді Генерального секретаря ООН про підсумки проведених у 1990-1994 рр. неофіційних міждержавних консультацій з невирішених питань, що стосуються частини XI та суміжних положень Конвенції 1982 р., і політико-економічні зміни, включаючи орієнтовані на ринок підходи, що позначилися на здійсненні частини XI. До набрання чинності угода підлягає тимчасовому застосуванню (п. 1 ст. 7). У цілому угода спрямована на створення більш сприятливих умов для діяльності в Районі індустріальних держав за рахунок скорочення переваг і пільг держав, що розвиваються, передбачених у частині XI Конвенції 1982 р.

У 1996 р. Міжнародний орган з морського дна розпочав виконання своїх функцій. Секретаріат Органу перебуває в Кінгстоні (Ямайка) [5].

### 1.5 Міжнародно-правовий механізм захисту та збереження морського середовища

Більша частина поверхні Землі вкрита водами Світового океану, що є цілісною системою, яка безпосередньо впливає на клімат планети, рослинний і тваринний світ, на процеси життєдіяльності людини. У свою чергу людина активно впливає на екологічний стан морського середовища. На жаль, науково-технічна революція призвела до низки несприятливих наслідків в екосистемі Світового океану. Інтенсифікація судноплавства, використання морів і океанів

для захоронення промислових відходів і побічних продуктів інших видів життєдіяльності людини, мілітаризація й нуклеаризація Світового океану, забруднення морського середовища річковими стоками призвели до постання гострих проблем, пов'язаних насамперед із забрудненням Світового океану. Причому ці проблеми мають яскраво виражений глобальний або регіональний характер. Тому ефективність заходів із захисту і збереження екосистеми морів і океанів може бути забезпечена міжнародно-правовими засобами.

Дотепер сформувався і продовжує розвиватися комплексний міжнародно-правовий режим захисту і збереження морського середовища, що включає регулювання як по горизонталі (залежно від джерела забруднення), так і по вертикалі (універсальне й регіональне). Значний внесок у розвиток цього режиму зробила III Конференція ООН з морського права. Прийнята на цьому форумі Конвенція ООН з морського права 1982 р. розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав з дослідження й використання Світового океану.

Найбільшу небезпеку для морського середовища становлять різні джерела забруднення, серед яких прийнято виокремлювати: джерела на суші; судна й скидання з них у процесі життєдіяльності; розвідка й розробка ресурсів континентального шельфу і Району; захоронення відходів; забруднення з атмосфери або через неї.

У 1954 р. у Лондоні на міжнародній конференції була прийнята Конвенція із запобігання забрудненню моря нафтою. Це була перша багатостороння угода із захисту морського середовища. У 1962, 1969 і 1971 рр. до Конвенції вносилися деякі поправки.

Наступним важливим кроком у цьому напрямі було прийняття у 1973 р. Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден (Конвенція МАРПОЛ). Положення Конвенції поширюються на судна будь-якого типу, крім військових кораблів і суден, що перебувають на урядовій некомерційній службі. Перевагою цього документа є закріплені в ньому єдині міжнародні стандарти щодо запобігання забрудненню морського середовища. Новим

позитивним моментом Конвенції є внесення до неї положень про "особливі райони" з більш жорстким режимом здійснення викидів, ніж в інших акваторіях. До таких районів віднесені: Середземне, Чорне, Балтійське, Червоне моря, "район заток" (Перська і Оманська затоки) і район Великого бар'єрного рифа. Контроль за дотриманням положень Конвенції, а також переслідування за її порушення покладені переважно на державу прапора судна. Змінена Протоколом 1978 р. Конвенція МАРПОЛ 73/78 включає 2 протоколи й 5 додатків. Конвенція набрала чинності з 1983 р.

На 59-й сесії Комітету з захисту морського середовища (КЗМС), що відбувалася з 13 по 17 липня 2009 р. у штаб-квартирі Міжнародної морської організації (ІМО) у Лондоні, серед інших було розглянуто такі важливі питання: запобігання забрудненню із суден, екологічно чисте оброблення суден, запобігання перенесенню небажаних водних організмів з баластовими водами суден, поправки до Конвенції МАРПОЛ.

Значну загрозу морському середовищу становлять аварії суден, особливо танкерів, навантажених нафтою. В 1967 р. відбулася одна з найбільших таких аварій, коли в результаті інциденту з танкером "Торрі Кеньон" у море вилилося 100 тис.т нафти. У зв'язку з цим у Брюсселі в 1969 р. були прийняті Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, що призводять до забруднення нафтою, і Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою.

Перша конвенція надає прибережній державі право вживати заходи до іноземних суден у відкритому морі у випадку морських аварій, що загрожують реальною небезпекою забруднення узбережжя нафтою або іншим інтересам такої держави. Вжиті заходи повинні бути співрозмірні заподіяному або потенційному збитку, не повинні виходити за розумні межі й без необхідності порушувати права та інтереси інших держав і осіб. У 1973 р. Брюссельська конвенція 1969 р. була доповнена протоколом, що містить положення про забруднення моря іншими шкідливими речовинами, крім нафти.

Друга конвенція застосовується до власників суден і плавучих засобів, що перевозять нафту наливом як вантаж, і встановлює відповідальність за збиток від забруднення, що стало результатом витоку або зливу нафти із судна внаслідок інциденту. Конвенція ґрунтується на принципі об'єктивної відповідальності, у ній також визначені випадки звільнення від неї, установлена межа відшкодування збитку (близько 16 млн дол. США), вводиться обов'язкове страхування або інше фінансове забезпечення. В 1984 р. був прийнятий протокол, що вніс зміни й доповнення до Конвенції, зокрема, була розширена просторова сфера її дії й підвищена межа розміру відповідальності. Обидві конвенції залишаються чинними.

У 1972 р. у Лондоні у процесі представницької міжурядової конференції була прийнята Конвенція про запобігання забрудненню моря скиданнями відходів та інших матеріалів. Конвенція поширюється на всі морські простори, крім внутрішніх вод, і діє щодо двох видів захоронень: 1) навмисного видалення в море з суден, літаків, платформ або інших штучних конструкцій, що перебувають у морі, відходів та інших матеріалів, зазначених у додатках I і II; 2) навмисного затоплення в морі суден, літаків, платформ та інших штучних конструкцій. Найнебезпечніші речовини й матеріали не підлягають захороненню; для захоронення інших речовин і матеріалів з небезпечними властивостями потрібний спеціальний дозвіл; менш небезпечні можуть занурюватись на дно за умови надання загального дозволу на їх захоронення. Винятки допустимі за форс-мажорних обставин, небезпеки для людського життя й реальної загрози суднам, літкам, платформам та іншим штучним споруда у морі. Конвенція набула чинності в 1975 р.

Важливе місце у справі захисту і збереження морського середовища належить регіональним угодам, які дають можливість більш послідовно погоджувати природоохоронні заходи зі специфічними особливостями того або іншого регіону. Сьогодні сформувалися три моделі регіонального правового регулювання охорони морського середовища.

Першу розробили західноєвропейські держави щодо регіону Північне море - Північна Атлантика і вона ґрунтувалася на предметному підході. У рамках цієї моделі була прийнята низка угод, що мають відносно відособлений характер, щодо запобігання забрудненню морського середовища регіону: нафтою (Угода про співробітництво 1969 р.); захоронення відходів (Конвенція Осло 1972 р.); з наземних джерел (Паризька конвенція 1974 р.); у результаті розробки ресурсів морського дна (Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1976 р.); іншими шкідливими речовинами, окрім нафти (Угода про співробітництво 1983 р.). Відмітною рисою цієї моделі є наявність самостійного міжнародно-правового акта стосовно конкретного джерела забруднення або виду забруднюючих речовин, ці акти практично не пов'язані між собою.

Другу модель обрали держави, що уклали в 1974 р. Гельсінську конвенцію із захисту морського середовища району Балтійського моря. У цьому документі містяться норми, що регулюють відносини щодо запобігання забрудненню із суден, з наземних джерел, у результаті розвідки й розробки мінеральних ресурсів морського дна, у результаті захоронень, із притягнення до відповідальності за збиток, заподіяний забрудненням, із вирішення суперечок та ін. Деталізовані заходи захисту морського середовища зазначені в додатках, що є невід'ємною частиною Гельсінської конвенції 1974 р. Специфіка цього міжнародно-правового акта полягає в тому, що він регулює практично всі питання боротьби із забрудненням моря.

Третя модель є результатом реалізації Програми регіональних морів, прийнятої ЮНЕП в 1974 р. Нині Програма охоплює 12 регіонів (Середземне море, Червоне море й Аденську затоку, Перську і Оманську затоки, район Карибського моря та ін.).

Найбільш яскравою ілюстрацією цієї моделі є співробітництво середземноморських держав. У 1976 р. на конференції в Барселоні була укладена базисна угода рамкового ("парасолькового") типу - Конвенція про захист Середземного моря від забруднення, що містить загальні зобов'язання

держав, які повинні конкретизуватися в додаткових протоколах до Конвенції. Так, було розроблено протоколи про захоронення 1976 р.; про співробітництво в боротьбі із забрудненням нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних випадках 1976 р.; про захист від забруднення з наземних джерел 1980 р.

Барселонську модель пропонується використовувати при розробці угод із захисту й охорони морського середовища басейну Північного Льодовитого океану<sup>1</sup>, що значно впливає на клімат планети й підтримання екологічного балансу Землі.

У Заключному акті Наради з безпеки і співробітництва в Європі (Гельсінкі, 1976 р.) один із розділів присвячений взаємодії держав у сфері навколишнього середовища, зокрема моря. Особливо це стосується Чорного моря, де основними джерелами забруднення є берегові стоки, відходи, що надходять у результаті розвідки й розробки морського дна. Екологічна ситуація в Чорному морі дуже складна, що спричинено забрудненням, що триває, втратою біорізноманіття й надмірним рибальським промислом. Трапляються випадки знищення рибного фонду. Інтенсивне забруднення, яке здійснювалось протягом декількох десятиліть країнами, розташованими в регіоні Чорного моря, впливає на якість води й морську фауну. Надмірне насичення Чорного моря добривами - азотом і фосфорними компонентами, що потрапляють у воду в основному із сільськогосподарських, комунальних і промислових джерел, евтрофікація (заростання водойми водоростями) призвели до зміни всієї екосистеми Чорного моря. Ці компоненти потрапляють у море із джерел, що перебувають у 17 країнах, розташованих у районі водозбору.

Для охорони навколишнього середовища в районі Чорного моря в 1998 р. було прийнято Угоду зі збереження китоподібних у Чорному та Середземному морях, в якій одним з головних питань є охорона дельфінів. Основним міжнародним документом, що регулює питання охорони Чорного моря, є Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, підписана шістьма чорноморськими державами - Болгарією, Грузією, Росією, Румунією,

Туреччиною і Україною у 1992 р. в Бухаресті (Бухарестська конвенція). Також у червні 1994 р. представники Австрії, Болгарії, Молдови, Німеччини, Румунії, Словаччини, Словенії, Угорщини, України,

Хорватії, Чеської Республіки і Європейського Союзу в Софії підписали Конвенцію про співпрацю стосовно захисту і сталого розвитку ріки Дунай. У результаті були створені Чорноморська комісія (Стамбул) і Міжнародна комісія з охорони ріки Дунай (Відень). Ці органи виконують функцію координації природоохоронних програм, здійснюваних у рамках конвенцій.

31 жовтня 1996 р. шість чорноморських держав (Болгарія, Грузія, Росія, Румунія, Туреччина, Україна) підписали "Стратегічний план дій щодо оздоровлення й захисту Чорного моря", в якому йдеться про те, що вирішення проблеми евтрофікації вимагає обмеження надходження біогенних речовин у межах усього Чорноморського басейну. Всім країнам пропонувалося домовитися про єдиний підхід до оцінки якості води та виробити стратегію поступового скорочення скидань забруднюючих речовин. Прибережні держави погодилися на покрокові скорочення, встановлюючи проміжні показники якості води.

Вирішенню екологічних проблем Чорного моря сприяє наявна мережа, створена в рамках Чорноморської екологічної програми (Black Sea Environment Programm - BSEP GEF). Мережа складається із 6 міжнародних і 36 національних центрів спеціального моніторингу та якісних екологічних стандартів (Одеса, Україна); звичайного забруднення (Стамбул, Туреччина); інтегрованого керування прибережною смугою (Новоросійськ, Росія); збереження біорізноманіття (Батумі, Грузія); екологічних аспектів судноплавства (швидкого реагування за надзвичайних ситуацій) уБерні (Болгарія); рибальства та інших живих ресурсів моря (Констанца, Румунія).

Україна - єдина держава Чорноморського басейну, де національний план захисту Чорного моря схвалений у законодавчому порядку.

22 лютого 2007 р. Верховна Рада України прийняла Закон "Про ратифікацію Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів



Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення". Мета цього Протоколу - підтримувати екосистему Чорного моря в доброму екологічному стані, а його ландшафти - у сприятливих умовах, захищати, зберігати й ефективно управляти біологічним та ландшафтним різноманіттям Чорного моря для збагачення біоресурсів. Разом із положеннями Конвенції про захист Чорного моря від забруднення Протокол є правовим інструментом для розвитку, гармонізації та посилення необхідних кроків в екологічній політиці, стратегії та заходах стосовно збереження, захисту й ефективного управління природними, історичними, культурними та естетичними ресурсами та спадщиною чорноморських держав для нинішнього та майбутніх поколінь.

Доцільність регіонального підходу до вирішення морських екологічних проблем була підкреслена в положеннях частини XII "Захист і збереження морського середовища" Конвенції ООН з морського права 1982 р. Так, ст. 197 встановлює: "Держави співпрацюють на всесвітній і, коли це доречно, на регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні або розробці міжнародних норм, стандартів та рекомендованих практики і процедур, що відповідають цій Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних рис".

Конвенція 1982 р. виходить із необхідності гармонійного поєднання міжнародно-правових норм захисту морського середовища і норм національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері.

У Конвенції 1982 р. містяться зобов'язання держав двох видів: загальні та спеціальні. Останні стосуються певних видів діяльності держав або джерел забруднення чи конкретних регіонів. Найбільша кількість норм, що містять спеціальні зобов'язання держав, стосуються запобігання забрудненню із суден.

Новелою в розвитку міжнародного морського права стало закріплення в Конвенції 1982 р. принципу "юрисдикції держави порту". Відповідно до ст. 218 будь-яка держава, до порту якої добровільно ввійшло судно, має право

застосовувати розслідування, коли це виправдано доказами, та ініціювати розгляд справи щодо будь-якого скидання з цього судна на порушення міжнародних норм і стандартів. Це певний виняток із принципу виключної юрисдикції держави прапора судна.

З метою підвищення ефективності функціонування правового механізму захисту морського середовища в Конвенції 1982 р. встановлена система заходів і процедур мирного вирішення міжнародних суперечок, пов'язаних із забрудненням або стосовно тлумачення й застосування конвенційних положень (частина XV "Врегулювання суперечок"). Якщо сторони не зможуть врегулювати суперечку за допомогою переговорів, включаючи узгоджувальну процедуру, суперечка на вимогу будь-якої сторони може передаватися на розгляд відповідно до обов'язкової процедури Міжнародному трибуналу з морського права, Міжнародному Суду ООН, арбітражу або спеціальному арбітражу, створюваному для розгляду справ з питань захисту і збереження морського середовища або судноплавства, включаючи питання забруднення із суден у результаті захоронення.

Незважаючи на низку позитивних досягнень зі створення правових механізмів для глобального й регіонального співробітництва у сфері захисту і збереження морського середовища, Конвенція 1982 р. містить чимало положень, які не можуть прямо застосовуватися унаслідок свого загального характеру, часткової невизначеності або суперечливості. Інститут санкцій за порушення міжнародних норм і стандартів із захисту і збереження морського середовища також не набув належної розробки в Конвенції 1982 р. Це свідчить про необхідність подальшого розвитку й удосконалення міжнародно-правових інструментів щодо забезпечення екологічної безпеки Світового океану [6].

## 1.6 Міжнародні морські організації

Морська діяльність стає дедалі більш складною й різноманітною, вона потребує для безконфліктного розвитку значних політичних зусиль і матеріально-технічних витрат. Розбіжності в соціально-економічному розвитку, географічному положенні, технічних можливостях держав призводять до того, що вони не мають єдиної позиції стосовно питань освоєння та використання Світового океану. Ці обставини зумовлюють необхідність створення й функціонування міжнародних морських організацій, які покликані гармонізувати міжнародні відносини у сфері морської діяльності і розробляти на основі цього норми міжнародного морського права.

Нині діє велика кількість міжнародних організацій, чия діяльність прямо або побічно пов'язана зі Світовим океаном. Основну ланку цієї групи становлять міжнародні міжурядові організації універсального або регіонального характеру. Серед них насамперед виділяються Міжнародна морська організація (ІМО), Комітет із судноплавства ЮНКТАД, Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО та Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ).

Міжнародна морська організація (ІМО) є спеціалізованою установою ООН з проблем міжнародного судноплавства, що створена в 1958 р. відповідно до Конвенції, прийнятої в 1948 р. на Міжнародній морській конференції. До 1982 р. ІМО називалася Міжурядовою морською консультативною комісією (ІМКО). За станом на 1 січня 2010 р. загальна кількість членів ІМО становила 169 держав, включаючи Україну.

Структура організації: 1) асамблея; 2) рада; 3) п'ять комітетів (із безпеки на морі, із захисту морського середовища, технічного співробітництва, з полегшення формальностей судноплавства, юридичний комітет), а також дев'ять підкомітетів; і 4) секретаріат на чолі з Генеральним секретарем.

До цілей ІМО належить: сприяння співробітництву між державами в галузі урядового регулювання і здійснення заходів щодо технічних питань міжнародного торговельного судноплавства, розробка і сприяння прийняттю найбільш ефективних і практично досяжних норм для забезпечення безпеки на морі й ефективності судноплавства; розгляд будь-яких питань судноплавства за поданнями інших спеціалізованих установ ООН; забезпечення урядів інформацією з розглянутих питань.

До компетенції ІМО також входять юридичні питання відповідальності судновласників і держав за забруднення моря, вона виконує роль апарату співробітництва урядів стосовно розробки і прийняття міжнародних адміністративних, правових і технічних норм, спрямованих на забезпечення охорони людського життя на морі, безпеки мореплавства та ефективності судноплавства.

ІМО розробила багато конвенцій у сфері своїх повноважень: Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 р., Конвенцію про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р.; Конвенцію про пошук і рятування на морі 1979 р.; Конвенцію про запобігання забрудненню моря скиданнями відходів та інших матеріалів 1972 р. та ін. Список конвенцій ІМО зі стислим викладом змісту можна отримати у відділі преси й інформації ІМО в Лондоні.

Асамблея ІМО разом з комітетом із безпеки на морі й комітетом із захисту морського середовища приймає на додаток до конвенцій рекомендації з різних питань (вантажні перевезення, технології, навколишнє середовище, радіозв'язок, підготовка кадрів і т. ін.), що не є обов'язковими для держав-членів.

Щороку наприкінці вересня відзначається Всесвітній день моря, що присвячується щораз новій темі зі сфери діяльності ІМО. Штаб-квартира ІМО перебуває в Лондоні.

Комітет із судноплавства Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) - міжнародний орган, до складу якого входять держави, що

представляють різні соціально-економічні системи та основні географічні регіони світу. Повноваження Комітету визначені резолюцією 12. Ради з питань торгівлі й розвитку ЮНКТАД, прийнятою на першій сесії 29 квітня 1965 р. Основна мета Комітету - сприяння взаєморозумінню і співробітництву держав у галузі морських перевезень, узгодження судноплавної політики урядів і регіональних груп держав, вивчення й розробка заходів із вирішення економічних проблем міжнародних морських перевезень, що вимагають міжурядового співробітництва. Комітет працює головним чином над створенням таких умов для міжнародного судноплавства, за яких воно могло б найбільш ефективно сприяти зростанню світової торгівлі держав, особливо тих, що розвиваються.

Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО (МОК) була утворена в 1960 р. Мета створення комісії полягає у сприянні розвитку наукових досліджень океанів, вивченні їхніх ресурсів, розробці юридичних аспектів проведення наукових досліджень Світового океану та освоєння його ресурсів, у тому числі підготовці необхідних міжнародно-правових актів, що регулюють відносини держав у цій сфері. У 2003 р. членами МОК були 129 держав (у 1960 р. було тільки 40 держав-членів). У діяльності МОК беруть участь майже всі провідні національні урядові морські організації й науково-дослідні інститути країн - членів МОК.

Міжнародна організація мобільного супутникового зв'язку була створена на базі Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) шляхом внесення певних змін до Конвенції про ІНМАРСАТ 1976 р. у 1998 р. на 12-й сесії Асамблеї ІНМАРСАТ. Зміни були викликані тим, що Організація додала до її первинної мети забезпечення повітряних і сухопутної мобільних супутникових служб, включаючи повітряний супутниковий зв'язок для організації повітряного руху й керування експлуатацією повітряних суден. Початкова мета організації полягала в забезпеченні космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв'язку, оповіщення про лихо й забезпечення охорони людського життя на морі, підвищення ефективності

роботи суден і керування ними, удосконалення служб морської кореспонденції й можливостей радіопередач.

Членом ІНМАРСАТ може бути будь-яка держава. Діяльність організації будується на комерційній основі. Штаб-квартира перебуває в Лондоні [7].

## 2 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ

### 2.1 Правове регулювання міжнародних морських перевезень

Обсяг перевезень морськими шляхами рік у рік зростає. Це обумовлюється не лише дешевизною морських перевезень порівняно з іншими видами транспортування, а й географічною зручністю країн, які беруть участь у морських перевезеннях.

Важливе значення для регулювання морських перевезень має міжнародне морське право як система правових норм і принципів, що регулюють відносини, які виникають у процесі використання Світового океану для торговельного і військового мореплавства, риболовецького і морського промислу, добування біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. В основі таких відносин лежить принцип свободи відкритого моря, відповідно до якого всі держави і народи мають рівні права на користування Світовим океаном.

Джерелами міжнародного морського права є Статут ООН, Женевські конвенції 1958 р. (Про територіальне море і зону, яка прилягає до нього; Про відкрите море; Про континентальний шельф; Про рибальство і охорону живих ресурсів). Брюссельська конвенція 1910 р., Лондонська конвенція 1954 р. (з поправками 1962, 1969, 1972, 1973 рр.), Конвенція охорони людського життя на морі 1960 р. Особливе значення має Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка була підписана 159 державами. Вона охоплює питання, пов'язані з мореплавством і перельотами, розвідкою і розробленням ресурсів, рибальством і судноплавством та ін. Конвенція визнане морські зони, правила проведення морських кордонів, права, обов'язки та відповідальність держав, механізм урегулювання спорів тощо.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень передбачає також з'ясування питань, пов'язаних із визначенням, по-перше, режиму торговельних суден у відкритому морі та в територіальних водах і, по-друге, режиму торговельних суден у міжнародних протоках і каналах, а також у портах.

Відповідно до ст. 1 Конвенції з цього питання (Женева, 1958 р.) під «відкритим морем» слід розуміти всі частини моря, які не входять як до територіальних, так і до внутрішніх вод якої-небудь держави і якими можуть користуватися різні держави.

«Відкрите море» вільне для доступу всіх держав, і жодна з них не має права претендувати на підпорядкування якої-небудь його частини своєму суверенітету. Усі держави користуються у ньому свободою судноплавства, рибальства, прокладання підводних кабелів і трубопроводів, а також свободою польотів.

Перебуваючи у «відкритому морі», судна повинні плавати під прапором лише однієї держави (крім випадків, передбачених у міжнародних договорах), підкорятись юрисдикції тієї держави, під прапором якої вони перебувають. Не дозволяється під час плавання або стоянки при заході в порт міняти свій прапор (крім випадків переходу права власності на судно або зміни реєстрації). Судно має свою приписку у порту відповідної держави, має прапор цієї держави і підпорядковується у відкритому морі лише її юрисдикції.

Велике значення мають питання, пов'язані з користуванням протоками (Гібралтарською, Чорноморською — Босфор і Дарданелли, Балтійською — Великий і Малий Бельт та Зунд, Магеллановою і Лаперуза). Вони мають різний міжнародно-правовий режим. Так, користування протоками Гібралтарською, Балтійською, Магеллановою і Лаперуза є вільним і безмитним. Щодо режиму Чорноморських проток, то він визначений спеціальною Конвенцією 1936 р., підписаною у Монтре. Відповідно до неї прохід через ці протоки у мирний час для всіх торговельних суден вільний, але потребує дотримання певних санітарних норм. Судна підлягають санітарному огляду з боку представників



влади Туреччини. Якщо стан судна відповідає санітарним нормам, що засвідчено відповідними документами, то воно може не зупинятись у протоках і йти своїм курсом. Якщо ж ні, то має зробити зупинку для ретельного санітарного огляду, а також сплатити вартість наданих послуг.

Відповідний міжнародно-правовий режим мають канали: Суецький, Панамський, Кільський. Прохід, наприклад, через Панамський канал регулюється правилами, встановленими США, і договорами, укладеними США з іншими державами. Незважаючи на формальне право вільного проходу через цей канал (судна будь-якої держави), адміністрація каналу має право на свій розсуд за наявності певних підстав (неналежний санітарний стан, небезпечний вантаж) заборонити цей прохід. Усі торговельні судна, які проходять через Панамський канал, підлягають контролю з боку комісії, до якої входять представники митного, карантинного й імміграційного відомств. Капітан і члени команди за порушення правил користування каналом можуть бути притягнуті до кримінальної відповідальності.

Конкретним міжнародно-правовим режимом наділені і порти. Згідно з положеннями Барселонської конференції (1921 р.) флоти всіх країн вільно користуються будь-яким відкритим портом. Крім того, всі збори в портах мають здійснюватися на умовах рівності і в розумних межах.

На конференції Комітету комунікацій і транзиту Ліги Націй були підписані Конвенція і Статут про міжнародний режим морських портів, відкритих для заходу торговельних (вантажних, пасажирських) суден у комерційних цілях. Країни-учасниці відповідно до цих документів взяли на себе зобов'язання надати вільний доступ до відкритих портів своїх та іноземних суден, а також рівні умови для їх завантаження і розвантаження, стягнення мита тощо [8].

## 2.2 Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню моря з суден

Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря с судов от 1973 г., измененная и дополненная в соответствии с Протоколом от 1978 г. (МАРПОЛ 73/78) – головна міжнародна угода щодо попередження забруднення навколишнього середовища суднами від експлуатаційних та випадкових причин.

За Конвенція запобігання забрудненню із суден (МАРПОЛ 73/78) складається з власне Конвенції та протоколів до неї, де закріплюються загальні положення про зобов'язання держав-учасників щодо запобігання забрудненню моря з суден, і шести додатків до неї, викладають Правила щодо забруднення моря конкретними забруднюючими речовинами: нафтою, шкідливими хімічними речовинами, які перевозяться наливом, речовинами, які перевозяться в упакованій формі, стічними водами, сміттям і забруднення повітряного середовища з суден.

Конвенція містить уточнюючі зобов'язання держав, під прапором яких плавають судна, і держав, у водах яких здійснюється міжнародне судноплавство, загальні визначення таких понять як судно, шкідлива речовина, скидання та інші, що доповнюються в кожному з додатків. Судами в даному Конвенцією визначенні є всі судна, включаючи судна на повітряній подушці і на підводних крилах, підводні судна, стаціонарні і плавучі платформи. Зі сфери дії Конвенції виключаються військові кораблі і державні некомерційні суду, проте учасники повинні забезпечити, щоб вони по можливості Також діяли Відповідно до Конвенції.

Конвенція передбачає, що будь-яке порушення її положень, включаючи Додатки, забороняється незалежно від місця його скоєння, і за таке порушення в законодавстві кожної держави-учасниці Конвенції, під прапором якої плаває судно, повинні встановлюватися санкції (покарання).

Крім того, забороняється будь-яке порушення положень Конвенції в межах юрисдикції будь-якої держави-учасниці Конвенції, і передбачаються санкції (покарання) за таке порушення, що встановлюються законодавством цієї держави. У разі порушень в межах його юрисдикції держава-учасник або сама повинна порушити переслідування відповідно до свого законодавства, або повідомити про вчинення такого порушення, з поданням фактів, держава прапора судна, яке в свою чергу зобов'язана повідомити про вжиті заходи направив йому первинну інформацію учасника Конвенції. Санкції, відповідно до Конвенції, повинні бути достатньо суворими, щоб припинити порушення.

У ст. 5 Конвенції встановлюється зобов'язання взаємного визнання державами-учасниками видаються судам Свідоцтв (див. Про Міжнародних свідченнях в розділах по Додатків), а також передбачаються положення про інспекцію судів на предмет наявності Свідоцтва на борту судна і затримання суден у разі їх явної невідповідності Свідоцтва або при відсутності останнього.

Конвенція передбачає співпрацю держав-учасниць Конвенції у виявленні порушень Конвенції та порядок такого співробітництва, включаючи інспектування судів, підозрюваних в скоєнні порушень (скидів), інформування один одного про інциденти (ст. 7), а також інформування Міжнародної морської організації про прийнятих законах і правилах , інциденти, приймальних спорудах у портах, накладених на порушників санкції, аваріях, забруднили довкілля і т. д.

Документ є комбінацією двох угод 1973 і 1978 рр. Міжнародна конвенція з попередження забруднення з суден, МАРПОЛ – 73, була ухвалена під егідою ІМО (Міжнародна морська організація) 2 жовтня 1973 р. на Конференції в Лондоні. До її складу входить 20 статей, 2 протоколи («Відносно повідомлень про інциденти, що тягнуть за собою скидання шкідливих речовин» і «Про арбітраж») та 6 додатків:

Додаток I – «Правила попередження забруднення нафтою». Для цілей Програми нафту означає нафту в будь-якому вигляді, включаючи сиру нафту,

рідке паливо, нефтесодержащие опади, нафтові залишки і очищені нафтопродукти (які не підпадають під дію положень Програми II до Конвенції).

Додаток передбачає жорсткі обмеження на скид нафти, нафтових залишків з танкерів валовою місткістю понад 150 тонн та інших суден валовою місткістю понад 400 тонн і повна заборона на скидання в особливих районах, які вказуються в Додатку, - в районах Чорного, Середземного, Балтійського, Північного і червоного моря, а також районах Перської затоки, Північно-Західної Європи, Антарктики і Карибського моря. Повна заборона на скидання забруднених нафтою вод існує тільки для Антарктики. Для інших місць скидання дозволений, але обставлений низкою жорстких умов.

Додаток I також встановлює правила огляду нафтових танкерів валовою місткістю понад 150 тонн та інших суден валовою місткістю понад 400 тонн і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню нафтою, відповідні вимоги до конструкції і устаткування танкерів (загальні і в залежності від року побудови), норми ведення Журналу нафтових операцій, а також контроль держави порту за виконанням експлуатаційних вимог, що пред'являються до судів.

Додаток II – «Правила попередження забруднення моря шкідливими речовинами, що перевозяться методом наливання». Конвенція вимагає, щоб танкери-хімовози, побудовані після 1 липня 1986 р відповідали правилам Міжнародного кодексу по хімовоз (МКХ). Танкери, побудовані до цього часу, повинні відповідати вимогам попередника МКХ - по хімовоз Кодексу.

Додаток II передбачає поділ перевезених наливом хімічних речовин на 4 категорії (X, Y, Z і інші речовини) в залежності від ступеня їх токсичності та потенційної шкоди, їх скидання в результаті очищення танків або зливу баласту може заподіяти шкоду морським ресурсам і здоров'ю людини. Додаток встановлює максимальні концентрації шкідливих речовин при скиданні або повністю забороняє таке скидання.

У Додатку II також встановлюються правила огляду танкерів-хімовозів і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню під час

перевезення шкідливих рідких речовин наливом; норми, які стосуються оснащення таких судів насосами і трубопроводами, використовуваними при зачистці танків; вимоги до інспектування танкерів в порту; до прийомних споруд порту; до заходів щодо запобігання інцидентів, пов'язаних з рідкими хімічними речовинами і т. д.

Додаток III – «Правила попередження забруднення моря шкідливими речовинами, що перевозяться в упаковках». У Додатку III вказується, що «шкідливими речовинами» є речовини, які визначені як забруднювачі моря в Міжнародному кодексі морського перевезення небезпечних вантажів (МКМ ПНВ). Додаток передбачає загальні правила, які стосуються пакування, маркування та ярликів, документування, розміщення і граничним кількостей шкідливих речовин, що перевозяться в упаковці.

Додаток IV – «Правила попередження забруднення моря стічними водами». Додаток IV присвячено правилам, що належать до скидання стічних вод з суден, обладнання суден, призначеному для контролю скидання стічних вод, і прийомним спорудам для прийому стічних вод в портах і терміналах, а також правилам огляду суден і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами.

Додаток V – «Правила попередження забруднення моря сміттям». Сміття, вказується в Додатку V, означає всі види продовольчих, побутових і експлуатаційних відходів, які утворюються в процесі нормальної експлуатації судна і підлягають постійному або періодичному видаленню, за винятком речовин, наведених у інших додатках до цієї Конвенції.

Додаток V встановлює суворі обмеження на скидання сміття в море в прибережних водах і особливих районах і повністю забороняє скидання сміття з пластику. Додаток також передбачає забезпечення державами-учасниками приймальних споруд для сміття в портах і терміналах. Особливими районами для цілей Програми є Чорне, Середземне, Балтійське, Північне і Червоне моря, район Антарктики, район басейнів Карибського моря, включаючи Мексиканську затоку і Карибське море, район заток.

Додаток VI – «Правила попередження забруднення атмосферного повітря з суден». Додаток VI приписує заходи щодо запобігання забрудненню із суден повітряного середовища, в тому числі озоноруйнуючими речовинами, оксидами азоту, оксидами сірки, летючими органічними сполуками; по заходи огляду суден і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню повітряного середовища; по заходи забезпечення портів і терміналів прийомними спорудами і контролю держав порту за відповідними експлуатаційними вимогами [9].

Положення конвенції поширюються на судна будь – якого типу, окрім військових. У ній передбачено єдині міжнародні стандарти з попередження забруднення морського середовища з суден, введено поняття «особливих» районів, в яких запроваджено ще більш суворий режим по відношенню забруднення, ніж для Світового океану в цілому.

### 2.3 Гаазькі правила

Питання про право перевізника мати в коносаменті умови, що знімають з нього відповідальність за свою власну провину і за провину своїх службовців, дискутувалося десятиліття. Головними учасниками дискусії були США і Великобританія; перша країна представляла інтереси вантажовласників, другий - Судновласників. У США перевізник вважався як би страховиком товарів, довірених йому для перевезення, і ніс практично абсолютну відповідальність. Дискусія охопила широкі кола в політичному і господарському житті країн, що займаються морськими перевезеннями. Сьогодні, коли відповідальність може бути застрахована, такий спір може здатися безпредметним. Але в ті часи непокрита страхуванням абсолютна відповідальність гальмувала розвиток великих судноплавних товариств. Вона в один день могла поставити на межу банкрутства судновласника. Зупинилися на компромісний варіант: відповідальність за завдані збитку при навантаженні, укладанні або доставку вантажу повинна бути покладена на перевізника, а відповідальність за

приведення судна в морехідний стан з нього знімалася за певних обставин. Компроміс знайшов своє відображення в Законі Хартера від 18 лютого 1893 року. З часом цей компроміс був сприйнятий у законодавстві інших держав і в Брюссельській конвенції. Ідея створення міжнародної типової моделі коносаменту, за допомогою якого можна було б встановити мінімальні норми відповідальності перевізника, виявилася нереалізованою. На тлі колосального зростання міжнародної торгівлі стало очевидним, що вирішення проблеми може бути досягнуто за допомогою міжнародної угоди. Перше уявлення про спосіб рішення змінюється іншим - ідеєю уніфікації законодавства. Першим кроком в обраному напрямку стало прийняття в 1922 р. Гаазьких правил. У них було закріплено більш-менш збалансований розподіл ризику між судном і вантажем, що сприяло розвитку, так званої, подвійної системи страхування. Суть її - вантажовласник (відправник або одержувач) страхує вантаж, а судно страхує відповідальність. Це означає, що у разі загибелі або пошкодження вантажу, для страховика вирішують питання про те, хто з них виплатить грошову суму і в яких пропорціях. Згідно з цими правилами перевізник відповідає за вантаж з моменту його завантаження на судно і до його вивантаження, однак він не відповідає за неморехідність судна, що виникла під час рейсу, якщо до початку рейсу, він проявив належну дбайливість у приведенні судна в морехідний стан. Правила різко скоротили можливість включення перевізником в коносамент різних застережень, до цього зведення до мінімуму його відповідальність; провели чітке розмежування між, так званими, «Навігаційними» і «комерційними» помилками капітана та інших осіб суднового екіпажу, виключивши комерційні помилки зі сфери дії «приказки про недбалість». Оскільки досягнутий на конференції в Гаазі компроміс був вироблений з великими труднощами, зацікавлені торговельні та інші кола вирішили домогтися офіційного визнання правил шляхом скликання спеціальної дипломатичної конференції та прийняття правил у формі міжурядової конвенції. У результаті такої конференції 25 серпня 1924 в Брюсселі була укладена міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил,

що стосуються коносаментів, яка набула чинності 02 червня 1931 року. Конвенція майже дослівно відтворила Гаазькі правила і зробила в подальшому вплив на законодавство багатьох країн. В даний час у конвенції бере участь значна кількість держав, причому деякі з них видали спеціальні закони, які відтворюють в тій чи іншій формі положення конвенції. Конвенція застосовується до коносаментів або будь-яких інших документів і до всіх вантажів, за винятком живих тварин і вантажу, що перевозиться на палубі судна. Морський перевізник зобов'язаний перед рейсом виявити розумну дбайливість, щоб привести судно в морехідне стан, укомплектувати екіпажем, підготувати трюми до прийому вантажу. Перевізник не буде нести відповідальність, якщо доведе, що немореходне стан був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (“приховані недоліки”). Після отримання вантажу у своє відання перевізник на вимогу відправника зобов'язаний видати коносамент, який містить основні марки, кількість місць або предметів або кількість або вага, зовнішній вигляд і видиме стан вантажу. Такий коносамент створює, якщо не буде доведено інше, презумпцію прийому вантажів до перевезення, як вони в ньому описано. Відповідно до Конвенції, відповідальність морського перевізника за втрату або пошкодження вантажу заснована на принципі презюмуємої провини. Перевізник може звільнитися від відповідальності, якщо він доведе, що втрати або збитки були викликані: ризиками, небезпеками або випадковостями на морі або в інших судноплавних водах, непереборною силою, військовими діями, рятуванням або спробою рятування життів або майна на морі, діями чи упущеннями відправника, прихованими недоліками або дефектами вантажу, недостатністю упаковки, маркування і т.д. У відступ від загального принципу відповідальності за вину перевізник не несе відповідальності за збиток, що виник внаслідок дій, недбалості або упущень капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника в судноводінні або управлінні судном (це положення відомо як “навігаційна помилка”), а також пожежі, якщо тільки він не виник внаслідок провини самого перевізника. Згідно Конвенції, жодне



відхилення від курсу проходження судна (девіація) для рятування або спроби врятувати життя або майно на море, і ніяка інша розумна девіація не вважаються порушенням договору перевезення, і перевізник не несе відповідальності за будь-які виникли в результаті цього збитки. Якщо ж перевізник несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, ця відповідальність обмежується 100 “золотими” фунтами стерлінгів (ця сума була виражена в кожній країні у своїй національній валюті) за місце або звичайну одиницю вантажу, якщо тільки характер і вартість цих вантажів не були оголошені відправником до навантаження і внесені в коносамент. За угодою сторін (відправника і перевізника) сума обмеження відповідальності може бути збільшена. Конвенція встановлює мінімальний період відповідальності перевізника: з моменту завантаження вантажів на борт судна і до моменту їх вивантаження (за згодою сторін цей період може бути розширений). Встановлено річний термін позовної давності за вимогами, що впливають із договору перевезення. Гаазькі правила, що відобразили досягнутий свого часу компроміс між інтересами перевізників і вантажовласників, мали великий успіх. Незважаючи на те, що було створено уніфіковані норми лише для деяких правил, що регламентують перевезення по коносаменту, ці норми порушували основні питання відповідальності перевізника. До недавнього часу 4 / 5 всіх морських перевезень вантажів здійснювалися на суднах, що плавають під прапорами країн-учасниць Конвенції або країн, які додали її основні правила в національне законодавство. Основне значення Гаазьких правил полягає в тому, що, встановивши мінімальну відповідальність перевізника, вони тим самим досить чітко розподілили ризики між перевізником і вантажовласником і це створило відповідну базу для страхування вантажу й страхування відповідальності [10].

## 2.4 Правила Вісбі

Свого часу Гаазькі Правила повною мірою відображали компроміс між інтересами перевізників і вантажовласників. Проте в сучасних умовах посилилася критика на адресу Гаазьких правил. Можна вказати на два основні причини цієї критики. Перша відноситься до комерційній сфері і пов'язана з недоліками самої Конвенції і необхідністю пристосувати її норми до нових умов. Так, вважається, що баланс, встановлений компромісом 1924 р., був істотно порушений наступним ходом подій. Відмова від “золотого” фунта і зниження вартості валют привело до того, що на сучасному етапі реальна сума обмеження відповідальності перевізника складає лише 1 / 10 від спочатку встановленої суми. Контейнерний революція вимагала відповіді на запитання, що є місцем при обмеження відповідальності. У торгівлі між індустріальними західними країнами використання коносаменту різко знижується, що тягне за собою звуження застосування імперативних норм Гаазьких правил. Друга причина перегляду міжнародних угод, що регламентують перевезення вантажів морем, лежить у сфері політичної і пов'язана з появою на міжнародній арені великої кількості держав, що розвиваються. Ці та деякі інші недоліки Конвенції можна було усунути шляхом внесення до неї відповідних змін. У 1968 р. був прийнятий Протокол змін і доповнень до Конвенції 1924 р. (одержав найменування Правил Вісбі), який набув чинності 23 червня 1977 року. Основні положення Протоколу зводяться до наступного: встановлено, що перевізник не може спростувати дані коносаменту, якщо коносамент переданий третім сумлінному держателю; передбачена можливість продовження строку позовної давності; встановлений термін для пред'явлення регресних позовів. Змінено правило про обмеження відповідальності перевізника: введена, так звана, “дуалістична система” - 10 тис.франків Пуанкаре за місце або одиницю або 30 франків за 1 кг ваги бруто втраченого або ушкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище. Вирішено питання і про порядок обмеження відповідальності при перевезенні вантажів у контейнері: коли використовується

контейнер, піддон або подібне транспортний пристосування, кількість місць, перераховане в коносаменті як упаковане в такому пристосуванні, вважається кількістю місць для цілей обмеження відповідальності. В інших випадках такий транспортний пристосування разом з зануреним у нього вантажем повинна розглядатися в якості одного місця. У Протоколі уточнено, що перевізник не має права скористатися обмеженням відповідальності, якщо шкода стала результатом дії або упушення перевізника, здійснених з наміром завдати шкоди або за самовпевненості і з усвідомленням можливості заподіяння збитку. Положення про звільнення від відповідальності та її межі поширені на будь-який позов до перевізника, незалежно від того, заснований позов на договорі або на заподіянні шкоди (делікти). Якщо такий позов пред'являється до службовцю чи агенту перевізника, то службовець або агент має право скористатися положеннями про звільнення від відповідальності та її межі, на які має право посилається перевізник. Значно розширена і географічна сфера застосування Конвенції 1924 року. Росія приєдналася до Правил Вісбі 6 січня 1999 року [11].

## 2.5 Гамбурзькі правила

З ініціативи країн, що розвиваються, які наполягали на створенні нового правового режиму морського перевезення вантажу, в рамках ООН була розроблена і прийнята Конвенція ООН з морського перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі Правила), які покликані замінити як Гаазькі Правила, так і Правила Вісбі. Безпосередній перегляд і підготовка проекту нової конвенції здійснювалися в ЮНСІТРАЛ з 1972 по 1976 рр. 30 березня 1978 р. в Гамбурзі була схвалена нова конвенція - Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морський перевезення вантажів 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка покликана замінити як Гаазькі Правила, так і Правила Вісбі. Ця Конвенція набула чинності в листопаді 1992 р. Гамбурзькі Правила застосовуються не тільки до коносаментів, але і до всіх інших договорів перевезення (за винятком чартеру),

до всіх вантажів (у тому числі палубним і живою твариною) і практично до всіх міжнародних перевезень. Істотні зміни внесені до норми, що визначають період відповідальності; він включає в себе весь час, протягом якого вантаж знаходиться у віданні перевізника в порту навантаження, під час перевезення і в порту розвантаження. Відповідно до Конвенції, перевізник несе відповідальність за шкоду що є результатом втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його доставці, якщо не доведе, що він, його службовці або агенти вжили всіх заходів, які могли розумно вимагатися, щоб уникнути обставин, які спричинили втрату, пошкодження або затримку та їх наслідки. На відміну від Гаазьких правил основне правило про відповідальність сформульовано в позитивній формі і виключений приблизний перелік обставин, звільняють перевізника від відповідальності. Додатково встановлено, що перевізник несе відповідальність і за затримку в доставці. Разом з тим перевізник більше не буде звільнятися від відповідальності за “навігаційної помилку”. З принципу відповідальності за вину зроблено лише один виняток: перевізник не несе відповідальності в тих випадках, коли втрата, пошкодження або затримка в доставці виникли в результаті заходів з рятування життя і розумних заходів з рятування майна на морі. Одне виключення зроблено і з презумпції вини перевізника, а саме, якщо втрата або пошкодження вантажу сталося внаслідок пожежі, перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо особа, заявляє вимогу, доведе, що пожежа виникла з вини перевізника, його службовців або агентів. Норми про обмеження відповідальності в основному слідують рішенням, схваленим Протоколом 1968 року Відмова від відповідальності за затримку в доставці, встановлене Гамбурзькими правилами, становить 250% фрахту, що підлягає сплаті за затримане кількість вантажу. Різко підвищений межа відповідальності за місце або одиницю: він становить близько 1000 дол. США. У новій Конвенції вперше отримали певну врегулювання питання застережень в коносаменті і питання гарантійних листів. Конвенція містить правило, згідно з яким перевізник, включаючи в коносамент дані про вантаж, якщо він знає або має достатні

підстави підозрювати, що ці дані неточно відповідають прийнятим вантажу, або він не мав розумної можливості перевірити ці дані, може внести в коносамент відповідне застереження. У ній він повинен конкретно вказати на ці неточності, на підстави для підозр або на відсутність розумної можливості перевірки. Будь-яке гарантійний лист, за яким вантажовідправник зобов'язується відшкодувати перевізнику збиток, що випливає з того, що перевізник видає коносамент без застережень, є недійсним щодо будь-якої третьої сторони, якій було передано коносамент. У взаєминах перевізника та відправника це гарантійний лист є недійсним за умови, що перевізник, не роблячи застереження коносаменті, має намір обдурити третю сторону. У Гамбурзькій правилах зроблена спроба врегулювати проблему наскрізних перевезень. Сформульоване в них правило ускладнено цілою низкою елементів, які в певних випадках можуть ускладнити або навіть зробити наскрізні перевезення неможливими. Для того, щоб звільнитися від відповідальності у тих випадках, коли перевезення здійснюється іншою особою, перевізник повинен вже при укладенні договору вказати конкретну ділянку шляху, на якому вона буде, здійснюватися іншою особою. Ця особа повинна бути заздалегідь відомо, перевізнику і зазначено в договорі. Ясно, що в багатьох випадках перевізник не зможе це зробити. Конвенція містить статті про юрисдикцію і арбітражі, що сформульовані таким чином, що практично зводять до мінімуму можливість розгляду спору за місцем знаходження перевізника. Нова Конвенція в 2 рази в порівнянні з Гаагськими правилами збільшила термін позовної давності: тепер він становить 2 роки. Таким чином, єдності правового регулювання морських перевезень приходить кінець. В даний час ці перевезення регламентуються Гаагськими правилами або Гаагськими правилами із змінами, внесеними Правилами Вісбі. З вступом в силу Гамбурзьких правил з'явилась третя група країн, які притримуються другого правового режиму [12].

### 3 ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМАХ

Основними видами послуг морського транспорту є:

- лінійні перевезення;
- трампові перевезення але договором рейсовий чартер;
- надання судів в користування на основі договорів тайм-чартер або бербоут-чартер.

Перевезення (лінійні хвостовиків послуги) характеризуються наступним особливостями:

- рух суден організовується на напрямках стійких вантажопотоків між певними портами і носить регулярний характер;
- перевезення виконуються за оголошеними розкладів і тарифів, які залишаються незмінними протягом досить тривалого часу. Розклади можуть бути гарантованими (на так званих термінових лініях) або оперативно уточнюватися на кілька місяців вперед в залежності від сформованого вантажопотоку (регулярні лінії);
- по лініях перевозяться вантажі різних відправників, при цьому перевезення, як правило, виконуються на єдиних для всіх користувачів "" лінійних умовах.

Найважливішу роль в світовій логістичній системі грають термінові морські контейнерні лінії, які представляють собою основу глобальних ланцюгів поставок промислової продукції. Перевезення по гарантованим розкладів і твердим тарифами створюють вигідні умови для відправників дорогих товарів, які не можуть накопичуватися в великі суднові партії. Такі відправники отримують можливість організації поставок з потрібною періодичністю і завчасного планування відповідних витрат. Чим вище частота руху суден по лінії і чим більше портів вона обслуговує, тим більше можливостей для адаптації до умов ринку отримують власники вантажів.

На лініях експлуатуються, як правило, -суддю контейнеровози максимальної місткості, які заходять в невелике число найбільших портів. Кінцеву доставку контейнерів здійснюють фідерні суду. Великі судноплавні компанії зазвичай організують кілька взаємопов'язаних ліній (сервісів), які можуть передавати контейнери один одному через перевалочні порти - хаби.

Крім термінових контейнерних ліній, існують також: регулярні лінії, які обслуговують менш напружені напрямки і менш значущі порти. На них експлуатуються універсальні суховантажні або комбіновані судна, здатні перевозити контейнери, вантажні місця "розсипом", колісну техніку, іноді - пасажирів. На таких лініях відправнику гарантується кількість відходів судів за певний період, але твердий розклад відсутня; - Ролкерні і поромні лінії.

Лінійні тарифи будуються на базі одного з двох основних принципів:

- Застосування потоварній контейнерного тарифу (Commodity Box Rate), відповідно до якого всі вантажі поділяються на певне число класів, а ставка встановлюється за один двадцяти або сорокафутових контейнер. Цей варіант застосовується на найбільш вантажонапружених контейнерних лініях;
- Використання тарифу "для будь-якого вантажу" (Freight All Kind), в якому ставка встановлюється за розрахункову тонну незалежно від виду вантажу. Подібний підхід використовується на менш завантажених напрямках для залучення вантажопотоків.

Па практиці судноплавні лінії часто застосовують складну систему поправочних коефіцієнтів і знижок до опублікованого тарифу, яка може змінюватися в залежності від конкретного напрямку перевезень і ринкової кон'юнктури.

Трампові перевезення на основі рейсового чартеру (charter party) характеризуються такими особливостями:

- Відсутність зв'язку з обслуговуванням певних напрямків або портів.  
Трампове судно (назва походить від англійського tramp - бродяга),

завершивши перевезення, може попрямувати в інший район світового океану, де його чекає новий чартер;

- Перевезення великої партії, яка належить одному відправнику. Зазвичай це повна суднова партія; також може фрахтували трюм або інші вантажні приміщення судна;
- Транспортування дешевих наливних, насипних і навалочних вантажів;
- Робота на основі разових контрактів - договорів рейсового чартеру;
- Узгодження фрахтових ставок і умов перевезення стосовно кожного окремого договору.

Договір чартеру може полягати на один або кілька рейсів, на роботу протягом певного часу або па перевезення певного обсягу вантажу. Для укладення договору часто використовуються типові чартери, що відображають особливості морських перевезень певних видів вантажів.

Договір рейсового чартеру за своєю суттю є договором перевезення. Якщо для здійснення комерційних операцій в ланцюзі постачань необхідний оборотний транспортний документ - коносамент, - то він може бути випущений перевізником і в ньому повинна бути зроблено посилання па договір рейсового чартеру, на основі якого виконується перевезення.

Па ринку трампового тоннажу послуги одночасно пропонує велику кількість перевізників, а суду можуть швидко переміщатися в райони підвищеного попиту. Встановлення тарифів ведеться із застосуванням певних правил, розроблених морським співтовариством для різних товарних сегментів цього ринку. Рівень фрахтових ставок постійно відстежується і публікується в спеціальних довідниках у вигляді так званих світових і регіональних індексів, що дозволяє учасникам ринку приймати обґрунтовані рішення при укладенні угод але фрахтування судів.

Договір тайм-чартеру (тайм-чартер пиріжка) є різновидом договору оренди, відповідно до якого судно з екіпажем наймається на певний термін. При його укладанні:



- Судно залишається у власності судновласника, який отримує від фрахтувальника фіксовану плату (відповідно до так званого тайм-чартерним еквівалентом - ставкою доходу за добу експлуатації судна) і покриває за її рахунок постійні витрати на технічне обслуговування, поточний ремонт, постачання, утримання екіпажу, страхування судна і т.п.;
- Фрахтователь організовує але свій розсуд комерційну експлуатацію судна і покриває всі змінні витрати, безпосередньо пов'язані з перевезеннями: паливо, послуги стивідорних компаній, лоцманів і буксирів, портові збори і т.д.

Оренда суден на умовах тайм-чартеру широко поширена в морському судноплаванні. Її використовують такі групи суб'єктів ринку:

- Великі промислові компанії, що забезпечують з використанням орендованого флоту постійні вантажопотоки власних вантажів;
- Лінійні судноплавні компанії, які орендують тоннаж, щоб забезпечити збільшення попиту на окремих напрямках або щоб компенсувати виведення в ремонт власних судів;
- Суднові брокери, які орендують суду на умовах тайм-чартеру для того, щоб, в свою чергу, організувати перевезення на умовах рейсового чартеру [13].

Бербоут-чартер (бербоут чартеру) являє собою наймання судна без екіпажу, як правило, на тривалий термін. Фрахтувальник несе всі витрати, пов'язані з експлуатацією судна, включаючи утримання екіпажу. Найчастіше бербоут-чартер застосовується як різновид фінансового лізингу і являє собою основну форму фінансування будівництва нових суден, коли фрахтувальником і власником судна є забезпечує будівництво банк. Після спуску судна на воду фрахтувальник вносить від 20 до 50% ціни, оплачуючи решту і відсотки протягом обумовленого договором терміну.

На морському транспорті діє велика кількість агентів, брокерів, експедиторів, логістичних провайдерів, які не тільки є посередниками при

продажу фрахтових послуг, але також організують інтермодальні перевезення і здійснюють в інтересах користувачів інтеграцію транспортних і інших логістичних послуг.

#### 4 ВІДНОСИНИ, ПОВ'ЯЗАНІ З РИЗИКОМ МОРЕПЛАВСТВА

Загальна аварія - один з найдавніших інститутів морського права (VIII ст. до Р. Х. - Родоський закон про мореплавство). Як показує багатотомна практика, регулювання відносин по загальній аварії передбачає відмову від колізійних норм і застосування уніфікованого матеріально-правового методу. В 1864 р. в р. Йорку були прийняті Йоркські правила про загальну аварію. Правила були переглянуті р. в Антверпені (1877), уточнено р. в Йорку (1890) і з тих пір носять назву Йорк-Антверпенських правил про загальну аварію. У них узагальнено звичаї, що стосуються розподілу збитків від загальної аварії (ред. 1924, 1950, 1974, 1990, 1994, 2004). Йорк-Антверпенські правила - це приватна неофіційна кодифікація однакових звичаїв торговельного судноплавства і мореплавства, згідно міжнародних звичаїв щодо того, які збитки можуть вважатися общеаварійними і як визначається їх розподіл.

За Правилами визнається сила міжнародних звичаїв і звичаїв. Звичаєм Йорк-Антверпенські правила робить "загальність і тривалість їх застосування". У доктрині висловлюється й інша точка зору - Правила, "подібно Інкотермс, формально юридично є лише відображенням існуючих звичаїв і звичаїв, що стосуються загальної аварії".

Йорк-Антверпенські правила закріплюють визначення загальної аварії: "Акт загальної аварії має місце тоді і тільки тоді, коли навмисно і розумно зроблені надзвичайні пожертвування або понесені надзвичайні витрати заради спільної безпеки з метою збереження майна від небезпеки, що бере участь у загальному морському підприємстві" (п. 1 Правила "А"). В основі поняття "загальна аварія" лежать визначення общеаварійних збитків і ідея про те, що витрати, вироблені розумно і навмисно для загального порятунку всіх учасників морського перевезення ("морського підприємства"), незалежно від

того, ким вони були зроблені, повинні розподілятися між судном, вантажем і фрахтом" пропорційно вартості належного кожному майна [14].

Загальна аварія (общеаварийные збитки) - це збитки, понесені ким-небудь з учасників морського підприємства внаслідок викиду частини вантажу за борт і підлягають розподілу між усіма учасниками морського підприємства. Для того щоб збитки були визнані загальною аварією, необхідно одночасне виконання умов:

1. Небезпека повинна бути загальною для всього морського підприємства, судна, фрахту і вантажу судном вантажу.

2. Збитки повинні бути понесені внаслідок навмисних витрат і пожертвувань.

3. Витрати та пожертви повинні бути надзвичайними. Загальна небезпека для всього морського підприємства є одним з основних умов наявності загальної аварії. Спільна небезпека - це всі пожертви і витрати, вироблені в інтересах безпеки судна, вантажу та іншого майна, що бере участь у загальному морському підприємстві (вузьке тлумачення загальної аварії).

Йорк-Антверпенські правила стверджують пріоритет "загальної користі". Загальна користь - це витрати, понесені та в інтересах рятування, і в інтересах завершення рейсу, включаючи витрати, понесені у порту-притулку: обробка вантажу, портові збори, заробітна плата і платня членів екіпажу судна, паливо, предмети постачання і заміщають витрати (широке тлумачення загальної аварії).

Застосування Йорк-Антверпенських правил залежить від угоди між сторонами договору перевезення, яке фіксується в умовах чартеру або коносаменту. Сторони вправі зміни і доповнення в Йорк-Антверпенські правила і застосовувати їх у будь-якій редакції. Більшість національних законів про загальну аварію має диспозитивний характер, що дає можливість практично необмеженого застосування Йорк-Антверпенських правил. У законодавстві деяких держав передбачено субсидіарне застосування Правил.

Диспозитивний характер національних законів - основа юридичної сили Йорк-Антверпенських правил. Їх застосування виключає дію будь-яких законів або звичаїв, що суперечать Правилам. Застереження Джексона - приклад зміни Йорк-Антверпенських правил (частка общеаварийних збитків може бути віднесена на рахунок вантажовласника і тоді, коли причиною загальної аварії з'явилася навігаційна помилка).

У 2004 р. за наполяганням Міжнародного союзу морського страхування була прийнята нова редакція Йорк-Антверпенських правил. Страховики протягом тривалого часу наполягали на заміні принципу "загальної вигоди" принципом "загальної безпеки", на звуження сфери застосування загальної аварії. Нова редакція містить окремі несприятливі для судновласників (і сприятливі для страховиків) зміни, проте вони мають обмежений характер. Редакцію Йорк-Антверпенських правил 2004 р. схвалила Ванкуверська конференція Міжнародного морського комітету.

Відсутність угоди сторін про застосування Йорк-Антверпенських правил - основа для визначення загальної аварії на базі колізійних норм: "Для вирішення питання про те, чи є проста або загальна аварія, і питання про пропорції, якій корабель і вантаж несуть на собі витрати по цій аварії, застосовується закон прапора" (ст. 288 Кодексу Бустаманте).

У більшості юрисдикції колізійні прив'язки, застосовувані при загальній аварії, відрізняються від традиційних колізійних почав. Наприклад, встановлено спеціальне колізійне поняття "порту, в якому судно закінчує рейс" - це порт, в якому перевезення вантажу іноземним судном припинилася тому, що він є портом призначення, або з-за того, що судно було не в змозі продовжувати перевезення і змушене вивантажитися у даному порту.

Закон порту вивантаження є панівною колізійною прив'язкою при визначенні роду аварії і розподілі общеаварийних збитків, оскільки існує тісний зв'язок між змістом правовідносин по загальній аварії і порту вивантаження. Поширена кумуляція колізійних прив'язок - поєднання законів порту призначення (англійська судова практика) та порту вивантаження

(континентальне право). В китайському Законі про морській торгівлі встановлено (ст. 274): "До порядку розподілу загальної аварії застосовується право місця розподілу".

Відносини по загальній аварії регулюються на конвенційному рівні: Угода Монтевідео про право, застосовне до міжнародного торговельного судноплавства (1940) - загальна аварія встановлюється і розподіляється в порту призначення, а якщо він не досягнутий, то в порту вивантаження. Вилучення з цього принципу - застосування національного закону судна, тобто закону прапора. У світовій судовій практиці прийнята множинна кваліфікація закону порту вивантаження вантажу після аварії - закон місця знаходження речі, закон безпідставного збагачення, закон місця виконання договору.

Зіткнення суден та рятування на морі регулюються на основі багатосторонніх угод. Брюссельська міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден (1910) закріплює норми, що визначають умови майнової відповідальності за наслідки зіткнення суден. Відповідальність заснована на принципі вини. Можливо несення збитків потерпілим. Конвенція вводить поняття "співмірна ступінь провини".

У різних випадках зіткнення суден (в залежності від статусу морського простору) застосовуються різні колізійні прив'язки: "Відповідальність за зіткнення суден, що сталася в порту або в територіальних водах, регулюється законом місця зіткнення. У відкритому морі зіткнення регулюється національним законом, загальним для судів, а якщо вони мають різну національність, - законом судна, яке було пошкоджено. Якщо пошкоджені обидва судна, одне з яких має румунську національність, румунський закон застосовується у випадку, якщо пошкоджене судно не бере національний закон другого судна. У румунській виключній економічній зоні зіткнення регулюється румунським законом" (ст. 141 Закону про МПРП в Румунії).

Брюссельська міжнародна конвенція для об'єднання деяких правил щодо надання допомоги і рятування на морі (1910) (з Протоколом 1967 р.) містить уніфіковані матеріально-правові та колізійні норми, що визначають дії, які є

рятуванням. Колізійні прив'язки - ті ж, що і при зіткненні суден. Передбачено застосування закону прапора судна, надав допомогу. Загальна колізійна норма при рятуванні - закон прапора судна, який здійснював рятування.

Колізійне регулювання питань рятування в національному праві залежить від місця зіткнення суден: "Зобов'язання, які виникають внаслідок надання допомоги і порятунку людей і майна, підкоряються закону місця пригоди, якщо вона відбулася в територіальних водах, і національному законом судна, чинив допомогу або здійснила рятування, якщо пригода сталася у відкритому морі. Закон, зазначений у попередньому абзаці, визначає порядок розподілу рятувального винагороди між судновласником і екіпажем рятувального судна або судна, що надала технічну допомогу" (ст. 142 Закону про МПРП в Румунії).

Інститут обмеження відповідальності судновласника являє собою специфічний інститут морського права, зумовлений ризиком мореплавання. Мета - обмеження і розумне розподіл наслідків такого ризику. Судновласник має право обмежити свою відповідальність певними межами по всім основним зобов'язанням, пов'язаним із здійсненням мореплавання. Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден (1924) закріплює принцип обмеження відповідальності судновласника.

Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власниківсуден (1957) розширює коло вимог, за яким судновласник не має права обмежити відповідальність. Це положення пов'язане з нормами про рятування на морі та відшкодуванням збитків у порядку загальної аварії. У відповідності з Законом Китаю про морській торгівлі до меж відповідальності за відшкодування збитків на море застосовується право місця знаходження суду [15].

## 5 МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

### 5.1 Правове регулювання морського перевезення в Україні

У сучасних умовах економічне підґрунтя морського перевезення вантажу передумовлено тим, що Україна як морська держава має окрему підгалузь народного господарства — морський торговельний та промисловий транспорт, морську інфраструктуру, розвинуте суднобудування, а торговельне мореплавство протягом усієї історії цивілізації зв'язувало між собою прибережні держави, розвивало морську торгівлю, встановлювало та закріплювало економічні відносини між державами. До того ж, коефіцієнт транзитності України внаслідок її гео економічного розташування є одним з найвищих у Європі. Морський та річковий транспорт України налічує сьогодні 18 державних морських портів, 8 річкових портів — акціонерних товариств. Хоча Україна за роки самостійності втратила значну частину свого торговельного та пасажирського флоту, вона все ж морська держава, і її флот здійснює значний обсяг морських пасажирських та вантажних перевезень. Між тим, у галузі морських перевезень склалася вкрай критична ситуація. Надзвичайно потужна раніше галузь була заблокована необґрунтованими економічними зобов'язаннями попередників, кабальними угодами, бартерно-заліковими схемами та паперовим сурогатом розрахунків. Унаслідок цього зарубіжні плавання її кораблів стали вкрай проблематичними через загрозу вимагання стягнень на майно за позовами зарубіжних контрагентів. Втім, з'явилися і перші втішні ознаки зростання морських перевезень. Так, морські



торговельні порти України “переробили у 2001 р. 65,3 млн. тонн вантажів, що на 5,5 відсотка більше, ніж за 9 місяців минулого року”.

На становлення і поновлення ринку морських вантажних перевезень значно впливає і законодавство. Україна є учасницею ряду міжнародних угод з морського права. Так, у березні 1994 р. вона стала повноправною учасницею Міжнародної морської організації. На розвиток внутрішнього морського й цивільного права впливає Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 р., Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів і багажу 1974 р., Конвенція ООН про морські перевезення вантажів 1978 р. і т. ін.

Загальні засади діяльності при перевезенні закріплені Законом України “Про транспорт” від 10 листопада 1994 р. У ст. 6 цього Закону вказується, що перевезення пасажирів, вантажів, багажу й пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатацію та ремонт шляхів здійснюють залізниці, пароплавства, порти (пристані), автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства, якщо це передбачено їхніми статутами. Саме важливість транспортних послуг для держави обумовлює певну долю втручання державних органів в організацію перевезень також через систему сертифікації як самих транспортних засобів, так і транспортних послуг. Такі заходи стали вельми актуальними у зв’язку із загибеллю людей при експлуатації на морських лініях України зношених кораблів. Як транспортні перевізні засоби, так і діяльність перевізника підлягають контролю. Це є одним із напрямків внутрішніх функцій і завдань держави [16].

До речі, в основному нормативному акті, що регулює морські перевезення, — Кодексі торговельного мореплавства (далі КТМ) України — вказується, що держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через Міністерство транспорту України та відповідні центральні органи виконавчої влади. При цьому Мінтранс відповідно до своєї компетенції затверджує правила, інструкції та інші нормативні документи з питань торговельного мореплавства, які є обов’язковими для всіх юридичних та

фізичних осіб. Згідно зі ст. 10 КТМ України, на Мінтранс покладено також державний нагляд за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародні договори України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів з морської справи, рятувальної і лоцманської службами. На Мінтранс України покладено такі завдання: “здійснення державного управління транспортним комплексом України; реалізація державної політики становлення та розвитку транспортного комплексу України для забезпечення своєчасного, повного та якісного задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях; забезпечення взаємодії та координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту та дорожнього комплексу; здійснення заходів щодо створення єдиної транспортної системи України; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності; забезпечення входження транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем”. Отже, можна твердити про комплексність правового регулювання перевезень і транспортної інфраструктури взагалі і про те, що договір морського перевезення вантажу є одним із напрямків регулювання функціонування транспортної системи України.

Розвитку морського торговельного флоту можуть сприяти впровадження державних стандартів, антимонопольних заходів, визначення умов користування природними ресурсами, проведення політики ціноутворення, запровадження порядку ліцензування учасників інвестиційної діяльності, система державного і регіонального замовлення чи реалізація інших заходів [17].

При розвитку й контролю морського транспорту важливо звертати увагу на охорону довкілля. Транспорти, що негативно впливають на довкілля, не можуть допускатися до експлуатації, як і не можуть заходити в порти України ті транспортні засоби, які не відповідають встановленим вимогам. Уразі

заподіяння шкоди компенсацію її необхідно обов'язково стягувати з винних осіб.

Господарська діяльність з перевезення вантажів розглядається як різновид підприємницької діяльності, спрямованої на переміщення вантажів для задоволення потреб народного господарства і громадян. Аналіз особливостей такої діяльності подає Закон України "Про підприємництво" від 7 лютого 1991 р. Відповідно до Закону України "Про внесення змін до Закону України "Про підприємництво" від 22 лютого 2000 р. підприємницька діяльність визначена як безпосередня, самостійна, систематична, на власний ризик, діяльність по виробництву продукції, виконанню робіт, наданню послуг з метою отримання прибутку, здійснювана фізичними і юридичними особами, які зареєстровані як суб'єкти підприємництва у встановленому законодавством порядку.

Підприємства транспорту як спеціальні суб'єкти підприємництва здійснюють перевезення вантажів та пасажирів і надають інші транспортні послуги на підставі державних контрактів і договорів про перевезення з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту. Для транспорту, зокрема морського, визначаються основні правові, економічні та організаційні напрямки проведення широкомасштабної структурної реформи, які в кінцевому результаті спрямовані на збереження України як морської держави, на задоволення потреб клієнтів у перевезеннях, стосуються тарифної політики та контролю за фактичними витратами і рентабельністю. Так, удосконалення тарифної політики здійснюється через диференціацію тарифів за класами якості перевезень та погодження з контрагентами.

Договір морських перевезень характеризується й загальними особливостями, які притаманні договорам перевезень взагалі. Йдеться про товарний характер перевезень і побудову їх на еквівалентно-оплатних засадах, про просторове переміщення пасажирів та вантажу "на" і "всередині" транспортного засобу, про значення транспорту як важливого засобу

комунікацій. У всіх документах простежується сильний вплив держави на формування умов договірних зобов'язань через законодавство, наявність високого рівня монополізації. У зв'язку з цим договір, з одного боку, повинен фіксувати особливості надання транспортних послуг в рамках цивільного законодавства, а з другого — зберегти субінституціональні особливості. Іншими словами, він повинен зберегти загальні прийняті підходи до регулювання транспортних зобов'язань і свою особливість, якщо точніше — традиційність регулювання спеціальним кодифікованим актом. Це пояснюється тим, що договір морського перевезення характеризується значним впливом міжнародно-правових угод.

Правове регулювання договору морського перевезення вантажу в Україні проводиться в загальному руслі регулювання договірних зобов'язань на основі ЦК України з подальшою диференціацією у спеціальному законодавстві відповідно до особливостей того чи іншого виду транспорту: повітряного, залізничного, автомобільного, річкового і морського. При такому підході норми ЦК мають спільне для всіх видів транспорту правове значення і застосовуються лише у тому разі, коли спеціальне транспортне законодавство містить прогалину у регулюванні конкретних правовідносин. Тому основою для регулювання морського перевезення вантажу є саме КТМ України. Саме цим відносинам і присвячено його розділ У “Морські перевезення” та розділ VI “Фрахтування суден”.

Крім цього, діють спеціальні норми, правила. Вони встановлюють в найзагальніших рисах модель договору морського перевезення вантажу, яка стосовно конкретних його сторін та вантажу конкретизується на рівні мононорм відповідним договором між вантажовідправником та перевізником. Самі договори відточені віковою практикою і стандартизовані у проформах. Та чи інша обрана вантажовідправником проформа при її заповненні конкретизує його права та обов'язки, а при акцепті перевізником — права і обов'язки останнього.

Договір морського перевезення вантажів як вид цивільно-правових зобов'язань має свою специфіку та різновиди. Виявляються різні позиції не тільки на практиці, але й в законодавстві, що вимагають необхідність прийняття спеціального законодавства, бо правове регулювання договору морського перевезення тривалий час здійснювалося автономно на підставі спеціального законодавства, у відриві від загальних тенденцій розвитку договірної права.

Так, поняття та конструкція змісту договору морського перевезення, розміщені в КТМ України, не збігаються. Можна наводити безліч об'єктивних та суб'єктивних причин такого стану, але в період становлення цивільного законодавства України, на принципово нових засадах договірної права, воно повинне бути взаємоузгоджене й становити єдину правову матерію навіть за умови, що окремі його субінститути об'єктивно можуть бути врегульованими поза рамками нового ЦК України. Це повністю стосується договору морського перевезення, який традиційно регулюється КТМ та значною кількістю міжнародних конвенцій. Останні, відповідно до чинного законодавства України, становлять, за умови ратифікації, невід'ємну частину національного законодавства.

З реформою цивільного права на приватноправовій основі змінюється й договірне право України. Воно набуло загальнолюдських цінностей, будується на принципах свободи договору, який "розкривається через співвідношення закону як акта нормативного і договору як акта індивідуального" й полягає у необхідності гармонізувати транспортні зобов'язання із договірним правом та міжнародною практикою.

Договір морського перевезення вантажу в праві України має єдині економічні, історичні і правові корені з іншими договірними інститутами. Договір морського перевезення вантажу не є самоціллю, а лише формою підприємницьких за своєю суттю відносин. Його предмет — транспортні послуги перевізника — є товаром, що має споживчі властивості. Чим вищий рівень останніх (а при морських перевезеннях це їх безпечність та культура),

тим краще розвивається транспортна інфраструктура і підвищується конкурентоздатність.

Таким чином, у механізмі правового регулювання морських перевезень вантажу можна виділити декілька рівнів:

- Міжнародно-правовий, що заснований на міжнародних конвенціях у сфері морського права. Ці конвенції можна, у свою чергу, поділити на дві групи: ті, до яких Україна приєдналась і ратифікувала, і ті, які не прийняті, але, з урахуванням їх значення для участі у зовнішньоекономічній діяльності, витримуються самими суб'єктами підприємництва.
- Національний рівень такого законодавства включає в себе кодифіковані нормативні акти: ЦК України, КТМ України, Господарський процесуальний кодекс, Цивільно-процесуальний кодекс. Крім цього, національне законодавство про морські перевезення включає і поточні спеціальні закони, що прямо чи опосередковано стосуються правового становища сторін договору, діяльності перевізника тощо [18].
- Локальний рівень складають нормативні акти, що їх приймають перевізники або їх об'єднання. До цих актів ми відносимо і конкретні договори морського перевезення вантажу.

Очевидно, що регулювання морських перевезень вантажу повинно здійснюватися виключно на засадах приватного права, а їх організація та безпека субсидіарно повинна забезпечуватися нормами публічного права і регуляторними механізмами ринкової економіки.

## 5.2 Склад і характеристика морського транспорту України

Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку

Босфор, Мармурове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської берегової лінії України понад 2000 км.

Основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. т і пасажирським флотом на 9,9 тис.місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20 %, руди — 10 %, зерна та продуктів помелу його — 14, нафти і нафтопродуктів — 3,5, вугілля — 5% [19].

До комплексу морського транспорту належать судна різних типів і призначень, морські шляхи й порти, судноремонтні підприємства та суднопідйомне устаткування, засоби зв'язку та електрорадіонавігації тощо. У структурі морських суден виділяють пасажирські та вантажно-пасажирські, суховантажні, наливні, комбіновані, а також риболовні, службово-допоміжні, технічні, спеціального призначення тощо. За характером лінії перевезень між портами поділяють на вантажні, пасажирські та вантажно-пасажирські; за призначенням — на каботажні (між портами однієї країни) і закордонні (між портами різних країн). Існує чотири основних типи морських судів:

- 1) вантажні судна (суховантажні, наливні, комбіновані та ін.), що виконують окремі замовлення чи працюють на регулярних маршрутах;
- 2) вантажопасажирські судна;
- 3) швидкохідні пасажирські лайнери, що мають два чи три класи для пасажирів, а також поштове і багажне відділення;
- 4) невелика кількість комфортабельних швидкісних судів, розрахованих тільки на пасажирів і пошту.

Торговий флот – сукупність судів країни разом з їхнім особовим складом, зайнятих комерційною діяльністю. Морські вантажні судна завжди були найважливішою складовою частиною торгового флоту і головною його

опорою у фінансовому змісті. Пасажирські лайнери не припиняли залучати людей, однак у цілому для суспільства перевезення пасажирів завжди мало менше значення, ніж транспортування вантажів. Численні і різноманітні судна торгового флоту розрізняються по типу і призначенню. Загальна кількість судів торгового флоту дуже велика ще і тому, що до нього зараховуються не тільки судна далекого плавання, але і безліч тих малих судів, що обслуговують акваторії рік, гаваней і морського узбережжя [20].

Великі можливості має експорт морських транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку і, якщо не буде здійснено його радикального оновлення, всього за 6—10 років його витіснять іноземні конкуренти. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, в першу чергу танкерами і метановозами.

Потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 120 нових вантажних транспортних суден вантажопід'ємністю 1 млн. т і 10-12 пасажирських суден. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберігатись і зростати шляхом розвитку суднобудівної промисловості, що дасть можливість оновлювати морський флот.

У рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортованих енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполі, Миколаєві, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську, Південному, Дніпро-Бузькому, берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту [21].

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швидкісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.



Більш інтенсивне використання паромних переправ Іллічівськ — Варна, Одеса — Батумі, через Керченську протоку дозволить розкрити можливості торгового флоту України і надання Україною транспортних послуг іншим країнам.

### 5.3 Зовнішньоекономічні зв'язки України

Морський транспорт служить для зовнішньоекономічних зв'язків. Більша частина вантажообігу морського транспорту припадає на наливні вантажі – нафту та нафтопродукти. Суховантажі мають меншу питому вагу. В їхній структурі переважають основні масові вантажі, потім – генеральні та другорядні масові.

У структурі вантажних морських перевезень значно переважають наймасовіші вантажі, які займають чільне місце і у структурі експортно-імпортних поставок України. Це руди чорних і кольорових металів, кам'яне вугілля, кокс, нафта і нафтопродукти, мінерально-будівельні матеріали [22].

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) займають незначне місце в загальному обсязі перевезень. У зв'язку з тим, що вони здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше як на 130—150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Зокрема, в Азовському морському пароплаванні в структурі цих перевезень домінує керченська залізна руда, що надходить на металургійні підприємства м. Маріуполя, а у зворотному напрямі — донецьке кам'яне вугілля і кокс. У каботажних перевезеннях серед вантажів переважають мінеральні будівельні матеріали.

Експортно-імпортні перевезення вантажів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 96%.

Найбільшу кількість міжнародних перевезень здійснюють чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південний [23].

На Одеський порт припадає більше п'ятої частини (20%) вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами є руди,

нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, хлібні вантажі (зерно), цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км від Одеси і є її дублером. Працює він переважно на забезпечення експортних поставок. У вантажообороті цього порту високу частку займають метали, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, залізна і марганцева руди. Порт Південний обслуговує в основному припортовий завод і спеціалізується на забезпеченні експорту аміаку [24].

В Чорноморському пароплаванні значний обсяг вантажних робіт виконують Миколаїв, Херсон, які спеціалізуються на відправленні залізної і марганцевої руд, будівельних матеріалів. Через Миколаївський морський порт імпортуються боксити. З листопада по березень ці порти припиняють навігацію через замерзання Дніпровського і Бузького лиманів.

Порти Азовського пароплавання — Маріуполь, Бердянськ і Керч — спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам'яного вугілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавання — Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в економічних зв'язках з країнами зарубіжної Європи, особливо Дунайського басейну [25].

Таким чином, через морські порти на експорт надходить кам'яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує машини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зокрема боксити, фосфорити, також продукцію сільського господарства і т. д.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив колишніх транспортно-економічних зв'язків призводять до перерозподілу вантажопотоків. В перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, газ у зріженому (скрапленому) вигляді. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів [26]. Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суднами, а саме танкерами та газовозами.

## 5.4 Основні проблеми та перспективи розвитку морського транспорту України

Формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Україна має 18 морських торгових портів, розташованих у басейнах Чорного, Азовського морів та у гирлах Дунаю і Дніпра. Найпотужніші порти (Іллічівськ, Південний, Одеса) концентруються навколо м. Одеса.

У зв'язку зі скороченням обсягів перевезень в останні роки, морські порти України, що здатні переробляти 120 млн. т вантажів на рік, мають сьогодні резерви переробної спроможності у розмірі 33,3%. Однак по басейнах і портах використання пропускної спроможності різне. У портах Чорноморського та Азовського басейнів задіяно 75-90% їх пропускної спроможності. Потужності Одеського нафтового терміналу (внаслідок реконструкції у 1999 р. його пропускну спроможність доведено до 25-28 млн. т) використовуються на 65-90% (переробна спроможність терміналу залежить від інтенсивності та ритмічності подачі нафти до причалів) [27]. Порти Дунайського басейну використали приблизно 20% своєї пропускної спроможності.

Якість обслуговування замовників транзитних перевезень, терміни переробки вантажів у портах визначаються станом наявної інфраструктури та ступенем пристосованості портів до вимог сьогодення. На жаль, у більшості українських портів, що були побудовані ще у минулому сторіччі (за винятком Іллічівська, Південного, Жовтневого та Усть-Дунайська) не здійснено необхідну реконструкцію[28].

Причальний фронт морських портів України має загальну довжину близько 38 км, з яких у задовільному технічному стані знаходиться лише приблизно 70%. До 30% причалів, які мають незадовільний технічний стан та експлуатуються з обмеженими технологічними навантаженнями, потребують капітального або профілактичного ремонту. Близько 2% довжини причального фронту перебуває в аварійному стані та не експлуатується.

80% портових огорожувальних споруд побудовані 50-100 років тому і тільки 20% - мають вік 20-30 років. Потребує ремонту або повної реконструкції 70% площі відкритих складських площадок, у першу чергу у портах, які здійснюють перевантаження багатотоннажних контейнерів і навалочних вантажів відкритого зберігання. Бракує закритих складів зі спеціальним обладнанням для зберігання харчових продуктів, а також хімічних вантажів тощо.

Технологічне устаткування у портах здебільшого морально застаріле, фізично зношене. Спеціалізовані комплекси для перевантаження навалочних вантажів у Миколаєві та Маріуполі експлуатуються понад 20 років і потребують значної модернізації [29].

Технічні засоби забезпечення безпеки мореплавства (радіозв'язок, центри регулювання руху суден, рятувально-координаційний центр) також потребують ремонту і модернізації. Радіозв'язок функціонує задовільно, але необхідна заміна застарілого обладнання.

Берегова інфраструктура (включаючи об'єкти службово-допоміжного та обслуговуючого призначення, мережі і споруди енергопостачання, водопостачання, каналізаційні мережі, транспортні комунікації тощо) у

нинішньому технічному стані здебільшого також потребує профілактичного і капітального ремонту.

Інтенсивність перевантаження контейнерів на спеціалізованих терміналах у портах Іллічівськ, Одеса, Маріуполь у 2 і більше разів нижча, ніж у закордонних портах.

Головними причинами цього становища є:

- відсутність стабільного вантажопотоку;
- низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт;
- недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою;
- відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що прибувають у порт або відправляються з нього;
- відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим).

Морський транспорт займає незначне місце в структурі внутрішніх перевезень але має великий транзитний потенціал. Через порти України становили транзитні перевезення, відбувається експорт російської нафти до Європи, а також контейнерні перевезення.

Комплекс морського транспорту складається з кораблів та морських портів. Зараз морський флот України нараховує близько 240 суден, але всі вони є морально та фізично застарілими, потребують значних капіталовкладень.

Морських портів в Україні налічується 18, але прибутково з них діють не більше п'яти. Інші змушені майже щорічно скорочувати обсяги основних засобів виробництва [30].

## 5.5 Вплив морських перевезень нафти і нафтопродуктів на екологічний стан чорного моря

Актуальність теми нафтового забруднення Чорного моря, особливо його північно-західної шельфової зони, зумовлена різким зростанням обсягів перевезень нафти на традиційних маршрутах і відкриттям нових маршрутів нафтових потоків.

Україна володіє могутнім портовим потенціалом. На узбережжі Чорного й Азовського морів розташовано 18 морських торгових портів (Одеський, Південний, Ренійський, Ізмаїльський, Іллічівський та ін.) і 12 портопунктів. На берегах Кримського півострова розташовані морські Євпаторійський, Севастопольський, Керченський та ін. порти. Пропускна здатність нафтогавані Одеського порту до 27 млн. тонн у рік, порту Феодосія до 4 млн. тонн у рік і порту Рені до 1 млн. тонн у рік [31]. Якщо врахувати першу чергу морського нафтоперевалочного комплексу “Південний” пропускну здатністю 9 млн. тонн, то загальна пропускна здатність українських портів на сьогодні складе 41-42 млн. тонн.

Техногенні порушення, будівельні роботи на шельфі й у прибережній частині суші, перетворення геологічного середовища порушують баланс у метастабільній геодинамічній системі, викликають ускладнення екологічної ситуації. Вимагає ретельного вирішення питання про допустимість реалізації будь-якого технічного проекту з погляду рівня екологічного ризику для людини і навколишнього середовища. Очевидна необхідність упорядкування й оптимізації шляхів доставки в Європу нафти з регіону Чорного моря, особливо з огляду на нерівномірність розподілу по узбережжі існуючої нафтотранспортної інфраструктури [32].

На відміну від багатьох інших хімічних забруднювачів, нафта ? природний продукт. Тому в багатьох морських організмів є відоме звикання до нафти. Навіть у місцях хронічного нафтового забруднення в нафтових

терміналах можна зустріти велику розмаїтість донних і планктонних тварин, а також риб. Наслідки аварійних розливів нафти залежать від якості і кількості нафти і нафтопродуктів і від тривалості їхнього впливу на живі організми. Серйозне занепокоєння викликає забруднення океанів нафтою в результаті катастрофи танкерів і викидів нафти на свердловинах, розташованих у відкритому морі. Основні джерела надходження нафтових вуглеводнів на акваторію моря - скидання і витіки з берегових джерел, трансграничні перенесення, а також еманация з глибинних горизонтів землі. Інші шляхи ? надходження з водами Азовського моря, атмосферні опади і втрати при транспортуванні нафти і нафтопродуктів при їхньому навантаженні в портах Чорного моря. На відміну від морської води, де поява високих концентрацій нафтопродуктів може мати випадковий характер, рівень забруднення донних відкладень нафтовими вуглеводнями є більш репрезентативною характеристикою, тому що відображає процеси постійного надходження нафти у даний район.

За останні роки при зростаючому об'ємі морських перевезень сирої нафти і нафтопродуктів і діяльність нафтових терміналів, аварійних ситуаціях із танкерів і суден щорічно потрапляє в Чорне море від 2 до 10 тис. тонн нафтопродуктів. Аналіз даних по аварійних ситуаціях показує, що кількість скинутих при аваріях нафтопродуктів відносно об'єму перевалки вантажів у портах України невелике і становить в середньому від 1 до 4-5 %. У найближчі 5-10 років щорічний обсяг нафтоперевезень у Чорному морі може збільшитися до 220-250 млн. тонн. При самому приблизному розрахунку, з урахуванням технологічних втрат, що оцінюються в кількості 0,01% від об'єму нафтопродуктів, що транспортуються, у морське середовище може надходити щорічно близько 20 тис. тонн. І це без урахування аварійних ситуацій, при яких надходження нафтопродуктів може перевищувати технологічні втрати в десятки разів.

Інтенсифікація судноплавства в північно-західній частині Чорного моря, розвиток нафтотранспортного комплексу визначає пріоритетною екологічною

задачею охорону морських екосистем від нафтового забруднення [33]. Екологічні наслідки для навколишнього середовища від аварійних скидань нафтопродуктів у портах України можуть бути зведені до мінімуму, якщо використовувати всі наявні в портах засоби для захисту морського середовища, здійснивши детальний перегляд існуючих систем аварійно-рятувальних робіт з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів у відкритому морі.

## 5.6 Проблеми морських перевезень та шляхи їх вирішення

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. На міжнародні морські перевезення припадає значний об'єм вантажообігу світової зовнішньої торгівлі - біля 60%. Морському транспорту належить третє місце за вантажооборотом після трубопровідного і залізничного транспорту.

Якщо обсяги світової морської торгівлі у 2008 році становили близько 7,5 млрд. тонн, то обсяги суто української морської торгівлі ледве досягли 4,5 млн. тонн, що становить близько 0,05% від світових. Тим часом у загальному обсязі морської торгівлі за 2008 рік перевезено близько 1% вантажів, які походять з України, а з урахуванням транзиту через українські порти - близько 2% вантажів.

Важливість піднесення вітчизняного торговельного судноплавства визначається провідними тенденціями сучасного економічного розвитку. Нині переважна більшість обсягів світової міждержавної торгівлі здійснюється морем, а європейська транспортна мережа за програмою "Автошляхи моря" переходить на використання головним чином водного транспорту.

Домінуючі обсяги перевезень здійснюються у закордонному плаванні, причому частка таких перевезень за останні 10 років стабільно зростає і тепер становить понад 95 %. Основні вантажі — мінеральні будівельні матеріали (особливо в каботажному плаванні).



Відповідно до тенденцій світового економічного розвитку у найближчому майбутньому очікується суттєве зростання товарообміну у напрямку Європа – країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону. Так, за оцінками експертів ЄС до 2010 року очікується збільшення товарообміну за цим напрямком на 30-35%. Очікується також зростання товарообміну за напрямком європейської осі „Північ-Південь” – за експертними оцінками до 2010 року на 25-30%. За прогнозами суттєве збільшення перевезень транзитних вантажів передбачається в тому числі і для морського транспорту.

У перші роки незалежності за обсягом перевезень Україна посідала четверте місце у світі після Росії, США та Канади. Нині водний транспортний комплекс України становлять, з морські пароплавства та АТ «Укррічфлот». Морський вантажний флот України налічує нині близько 240 суден загальним дедвейтом 3,5 млн. т..

Морський транспорт розвинений на півдні країни — на узбережжі Чорного та Азовського морів. Найбільші порти — Одеса, Чорноморськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Євпаторія, Південний, Керч, Маріуполь, Бердянськ. Саме вони забезпечують участь країни у міжнародній системі морських транспортних перевезень.

Розвиток інфраструктури морських перевезень, зокрема, розвиток морських портів, здійснюється, незважаючи на загальне зростання обсягу перевантаження у портах, повільно. При потенційній можливості переробляти на існуючих потужностях до 180 млн. тон щорічно, державні морські торговельні порти в 2007 році досягли показника лише в 123,7 млн. тон. При цьому, Одеський, Маріупольський, Іллічівський порти і порт «Южний» завантажені майже повністю, але порти Дунайського регіону, Херсонський, Бердянський, Керченський та інші порти мають значні можливості для розвитку, які не використовуються.

Оновлення основних засобів державних морських торговельних портів за рахунок як власних, так і залучених коштів здійснюється незадовільно.

За цих умов досягнення Україною високого рівня економічного розвитку значною мірою стримується відсутністю розвиненого торговельного судноплавства як надійної основи незалежності національної зовнішньої торгівлі, експорту транспортних послуг на світовий фрахтовий ринок та забезпечення національних інтересів України у складних процесах її входження у світове співтовариство.

Проблеми розвитку морського транспорту України пов'язані, насамперед, із значним моральним і фізичним спрацюванням суден і портового обладнання (особливо засобів обробки вантажів). Середній вік суден торгового флоту — більше 15 років, а деякі порти західних країн забороняють вхід суднам з таким строком експлуатації.

Переважаюча частина суден торгового флоту є малотоннажною. Так, середня водотоннажність українських суден у 3—5 разів менша від аналогічного показника в таких країнах, як США, Японія, Греція, Ліберія та ін. Зазначимо, що структурні зміни флоту в сторону збільшення середньої водотоннажності у перспективі зумовлюватимуть потребу в розв'язанні ряду проблем, які вимагають значних капіталовкладень.

Дослідження комплексу проблем, пов'язаних зі станом імплементації в Україні основ міжнародної морської політики, дозволили виявити наявність системних недоліків, які гальмують розвиток національного торговельного судноплавства, створюють загрозу як національним інтересам, так і економічній безпеці держави.

Сучасний стан морських перевезень не відповідає потребам економіки України і не забезпечує використання її транзитного потенціалу. Зберігається тенденція втрати Україною ринку транспортних послуг. Про це свідчать випереджаючі темпи нарощування імпорту послуг на морські вантажні перевезення порівняно з експортом.

Практично втрачено основний потенціал вітчизняного морського флоту, а той флот, що залишився під Національним прапором України, є неконкурентоспроможним на світовому фрахтовому ринку. Вітчизняне

суднобудування орієнтовано головним чином на виконання експортних замовлень. Технологічна, наукова і випробувальна база суднобудування морально та фізично застаріла, знос основних фондів підприємств становить від 30% до 60% і більше.

На цей час розвиток флоту стикається з низкою внутрішніх і зовнішніх проблем: економічних, фінансових, організаційних, адміністративних, інституціональних. Це призводить до таких негативних наслідків:

- невелика кількість суден у володінні національними компаніями значно обмежує сферу діяльності компаній;
- напрями руху пріоритетних (домінуючих) товарних потоків на світовому ринку відомі і розподілені між світовими лідерами-перевізниками. Конкурувати з іноземними компаніями, особливо ТНК, український флот зможе лише при наявності нових і добре обладнаних суден, для цього потрібні значні кошти: так, наприклад, балкер дедвейтом 30-40 тис.т коштує 4 млн. доларів США. Держава неспроможна фінансувати побудову нових суден для державного пароплавства і не може субсидювати цю галузь, відповідно пароплавні компанії мають розраховувати на власні ресурси;
- падіння кон'юнктури фрахтового ринку призвело до зниження норми прибутку при одночасних високих операційних витратах відносно інших галузей господарства. В останні 4-5 років кон'юнктура фрахтового ринку нестабільна, має тенденції до спаду. Насиченість цього ринку призводить до того, що ринкові фрахтові ставки забезпечують прибуток на рівні 5-6%. Лінійне судноплавство є більш дохідним, тому для судноплавної компанії важливо побудувати свою роботу так, щоб мінімізувати свої витрати або максимізувати прибуток для отримання коштів для побудови нових суден, без яких не йдеться про вихід на світовий ринок: по-перше, старі судна вітчизняних пароплавних компаній не відповідають вимогам світових конвенцій і відповідно не мають права доступу в найбільші порти світу, по-друге, ризик доставки вантажів

такими суднами значний, і відповідні витрати на страхування – також значні;

- застарілість обладнання суден знижує конкурентоспроможність українських судноплавних компаній. Одна із значних статей витрат суден – це витрати на паливо. Уроки проектування судових енергетичних установок (СЕУ) не було проблеми витрат на паливо. На 2007 рік в портах України вартість мазуту (380 cst) складала 290-321 дол./т, газойля – 545-589 дол./т (для порівняння – ціни в порту Новоросійськ склали: мазут – 228 дол./т, газойль – 523 дол./т). Добові витрати балкера-“двадцяти-тисячника” на паливо складають: на ходу 30-35 т, на стоянці 3-5 т (співвідношення важкого і легкого палива становить приблизно 4:1). Таким чином, через високу вартість палива (високі ціни плюс додаткові витрати старих СЕУ) судна вітчизняного виробництва змушені мінімізувати баластні переходи. Внаслідок цього українські судна на цей час працюють в обмеженому просторі Середземноморського басейну на грані збитків. Зовнішні проблеми пов’язані здебільшого з коливаннями на ринку перевезень. Судноплавна компанія не може вплинути на зовнішньоекономічну ситуацію, а здатна лише відреагувати на неї.

Серед фінансово-економічних проблем найвагомішою є брак коштів як на операційну, так і на інвестиційну діяльність, пов’язану з побудовою нових суден для здійснення діяльності операційної. Теоретично існує можливість використання сучасних нових суден без інвестицій в їх побудову через механізм лізингу, але практично це є майже нездійсненним. Ринок насичений, отже, вантажовідправники забезпечують мінімальний прибуток перевізникам. Частина цього прибутку у випадку експлуатації власного судна можна використати на модернізацію або для побудови нового судна. Якщо використовувати орендоване за таймчартером судно, то практично весь прибуток буде сплачено як лізингову маржу лізингодавцю, що виключає можливість акумулювати кошти для побудови власного флоту. Лізинг, як правило, доцільно використовувати для оренди контейнерів.

Держава не спроможна фінансувати судноплавство, тому шляхом вирішення економічних проблем є вдосконалення використання фондів коштів підприємства.

Відсутність виваженої державної морської політики, недостатній державний вплив та контроль за морською діяльністю виробничих підрозділів призвели до дезорганізації виробництва, розриву технологічних і господарських зв'язків з колишньою клієнтурою, суміжниками, до неефективного використання майна та втрати перспектив розвитку.

Ураховуючи важливість судноплавства для розвитку світової економіки, ЄС, ОЕСР, СОТ спрямовують свої зусилля на якнайбільшу лібералізацію діяльності в цій сфері, забезпечення суто конкурентного доступу до вантажної бази.

Особливо це стосується таких секторів світового фрахтового ринку, як перевезення нафтоналивних та насипних вантажів. Саме вони забезпечують майже весь стратегічний експорт України, і тому принципи розвитку судноплавства нашої держави повинні бути такими, які підтримуватимуть європейська та світова спільнота. Визнання та реалізація зазначеного на основі поєднання суперечливих критеріїв розвитку, що властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін, які необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України.

Насамперед це необхідність створення власної системи торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де всі ланки (виробництво, споживання, торгівля й транспортування) перебувають у тісному взаємозв'язку з торговельно-промисловим судноплавством [37].

Це особливо важливо в умовах сьогоденної гострої конкуренції, коли кожному учасникові ринку потрібно відшукати ресурси доданої вартості. Пріоритетними для української держави слід уважати передусім фрахтові ринки металу, насипних та навальних вантажопотоків, що зароджуються в Україні. Уже сьогодні помітно стійку тенденцію обмеження доступу й

витіснення з цих ринків українських виробників та перевізників. При цьому, за всіма прогнозами, стабільна цінова конкуренція лише зростатиме.

Подальший розвиток торговельного мореплавання України буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

## ВИСНОВКИ

Морський транспорт забезпечує перевезення 4/5 обсягу всього вантажу в світі. У міжнародних морських перевезеннях участь беруть не тільки морські держави, але й "сухопутні", які намагаються мати свій флот. Серед країн, де морські перевезення становлять суттєву статтю доходу, є зокрема, Греція, Норвегія, Японія. Україна також прагне стати такою державою. Сприяти цьому повинна, зокрема, затверджена Кабінетом Міністрів України Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні.

Отже, водні перевізники історично знаходилися в більш вигідному становищі порівняно з вантажовідправниками. Це давало їм можливість "диктувати умови". Наприклад, вони могли в договорах із вантажовідправниками встановлювати занадто низький рівень відповідальності або взагалі відмовлятися везти товари.

Через це для водних перевезень дуже важливе втручання держав, насамперед у порядок встановлення межі відповідальності перевізників. Щоб скоординувати заходи різних держав у цій галузі, були укладені міждержавні угоди.

Тексти деяких міждержавних угод нерідко використовуються як основа для контрактів на перевезення навіть у тих країнах, що не є учасниками конвенцій про водні перевезення.

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) 1924 р. встановлює єдині правила про коносамент. Ці правила визначають межі відповідальності перевізника. У 1968 році були прийняті поправки до конвенції. В новій редакції конвенцію звичайно називають Правила Гаага-Вісбі. У 1978 році була прийнята Конвенція ООН про міжнародні морські перевезення товарів (Гамбурзькі правила).

Морський транспорт займає незначне місце в структурі внутрішніх перевезень але має великий транзитний потенціал. Через порти України становили транзитні перевезення, відбувається експорт російської нафти до Європи, а також контейнерні перевезення.

Комплекс морського транспорту складається з кораблів та морських портів. Зараз морський флот України нараховує близько 240 суден, але всі вони є морально та фізично застарілими, потребують значних капіталовкладень.

Морських портів в Україні налічується 18, але прибутково з них діють не більше п'яти. Інші змушені майже щорічно скорочувати обсяги основних засобів виробництва.

Розвиток флоту стикається з низкою внутрішніх і зовнішніх проблем: економічних, фінансових, організаційних, адміністративних, інституціональних.

Особливо це стосується таких секторів світового фрахтового ринку, як перевезення нафтоналивних та насипних вантажів. Саме вони забезпечують майже весь стратегічний експорт України, і тому принципи розвитку судноплавства нашої держави повинні бути такими, які підтримуватимуть європейська та світова спільнота. Визнання та реалізація зазначеного на основі поєднання суперечливих критеріїв розвитку, що властиві зовнішньому та внутрішньому економічним механізмам, становить сутність змін, які необхідно провести в національній економіці для формування сучасної морської транспортної політики України.

Насамперед, це необхідність створення власної системи торгівлі з урахуванням вимог і досвіду світового ринку, де всі ланки (виробництво, споживання, торгівля й транспортування) перебувають у тісному взаємозв'язку з торговельно-промисловим судноплавством.

Це особливо важливо в умовах сьогоденної гострої конкуренції, коли кожному учасникові ринку потрібно відшукати ресурси доданої вартості. Подальший розвиток торговельного мореплавства України буде пов'язаний із розширенням ринків використання, оптимізацією складу та структури флоту



відповідно до майбутніх тенденцій і пропорцій міжнародних морських перевезень та технічних вимог, що забезпечить постійне поступальне підвищення ефективності функціонування економіки України.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 21.12.2016 р. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 01.28.2017).
2. Закон України «Про транспорт» від 12.2015 № 232/94-ВР. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 01.28.2017).
3. Гаджинский А.М. - Основи логістики., – 2006. - 27 с.
4. Шемякин А.Н., Короткий Т. Р. Правове регулювання морського перевезення вантажу та пасажирів: Навчальний посібник. — Одеса: ЛАТСТАР, 1999. — 172 с.
5. Дегтярева О.И. - Зовнішньоекономічна діяльність: Навчальний посібник // Полякова Т. Н., Саркисов С.В., 1999 р. - 124 с.
6. Новіков Д.С. - Транспорт в міжнародних економічних відносинах., 2004. – 75 с.
7. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, змінена Протоколом 1978 року до неї (МАРПОЛ 73/78) з змінами на 17 лютого 1978 р. С. 75 – 115.
8. Піонтковська О.В. Загальні тенденції розвитку міжнародного ринку транспортних послуг // Формування ринкових відносин в Україні.– 2005.– № 9.– С. 60–62.
9. Статистичний щорічник України за 2015 р. / Держ. ком.статистики України.– К., 2009. –С. 131-132.
10. Клепікова О.В. Правова природа коносаменту // Підприємництво, господарство і право. – 2001. - № 10. – С. 29-32.
11. Гринько І.С. - Зовнішньоторговельні операції. – Суми., 2004. – 245 с.
12. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №36. 9. Голос України. — 2000. — №131\_132.
13. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — №12.

14. Плущников К. И. - Транспортно-экспедиторские операции., 2007 р. – С. 135-138.
15. Саркисов С.В. - Організація та управління доставкою товарів у зовнішньоекономічних зв'язках (основи логістики): Навчальний посібник., 2008 р. – 157 с.
16. Саркисов С.В. - Транспорт і його використання в умовах ринку. – 2004 р. – 261 с.
17. Блудова Т. Глобалізація транспортної системи та поняття „транзитний потенціал країни” // Економіка України.– 2006.– № 10.– С. 73–78.
18. Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр. // <http://www.gdo.kiev.ua/files/db.php?god=2006&st=1105> (дата звернення: 05.02.2017).
19. Клепікова О.В. Правова природа договору морського перевезення вантажів // Вісник Вищого арбітражного суду України. – 2000. - № 3(11). – С. 222- 226.
20. О.В. Правова природа коносаментів // Підприємництво, господарство і право. – 2001. - № 10. – С. 29-32.
21. Клепікова О.В. Предмет і метод правового регулювання відносин, що виникають у сфері перевезення вантажів морським транспортом // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки. – 2001. - Випуск 41. – С.72-74.
22. Мироненко В.П. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів // Автошляховик України. -2004. -№ 3. - С. 13-15.
23. Кирилов С. Договір перевезення вантажу. Загальні правила, про які неможна забувати // Податки та бухгалтерський облік. -2005. -14 липня. - С. 9-14.
24. Кодекс торговельного мореплавства: Офіцій. текст із змінами станом на 1 жовтня 2000 р. — К., 2000. — 199 с.

25. Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика // Підприємництво, господарство і право. -2001. -№ 7. - С. 21-27
26. Особливості суб'єктного складу договору морського перевезення вантажу // Правова держава. - 2002. - № 4. - С.25-29.
27. Кузьмін Р.І., Кузьмін Р.Р. Співвідношення понять “підприємництво” та “господарська діяльність” // Право України. –1999. - № 5. – с. 88-91.
28. Щербина В.С. Господарське право України: Навч. посібник. – 2-е вид., перероб. і доп. - К.: Юрінком Інтер, 2001. – 284 с.
29. Закон України від 1 червня 2000 р. “Про ліцензування певних видів господарської діяльності” // Урядовий кур’єр. – 2000. – 2 серпня.
30. Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту України № 11/50 від 30. 01.2002 р. “Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом”// Офіційний Вісник України. – 2002. - № 8.URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0780-00> (дата звернення: 06.02.2017).
31. “Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення”, затверджене Наказом Мінтрансу України від 14.12. 1998 р. № 497 // Офіційний вісник України. – 1999. - № 2. – 89 с.URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0848-98> (дата звернення: 06.02.2017).
32. Закон України від 20 жовтня 1999 р. “Про транзит вантажів” // Урядовий кур’єр. – 1999. – 13 лютого.URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1172-14> (дата звернення:08.02.2017).
33. Закон України від 20 жовтня 1998 р. “Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період” // Відомості Верховної Ради України. – 1998. - № 52. – Ст. 318.URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/194-14> (дата звернення:08.02.2017).

