



В.П. Воробйов*

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ У СВІТЛІ ДОСВІДУ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Питання про доцільність розробки концептуального документу, який визначав би основні засади, принципи та напрямки державної морської політики, виникло відразу ж після набуття чинності Кодексу торговельного мореплавства України (далі — КТМ України).¹ З 1995 по 2003 рр. мали місце кілька спроб подання проекту Концепції державної морської політики² (далі — Концепція), проте всі вони виявилися безрезультатними.³ На певний час робота *de facto* призупинилася, проте в 2005 році її було активізовано та відповідним дорученням Президента України існуючий на той час проект Концепції направлено на доопрацювання⁴

Той факт, що станом на 2006 рік усе ще не досягнуто конкретного результату у формі чинного нормативно-правового акту говорить, з одного боку, про складність питання державної морської політики, а з іншого — про слабку політичну волю держави реалізовувати та розвивати потенціал України як морської держави. Пояснити такий стан речей, на думку автора, можна наступними факторами:

- 1) відсутність на державному рівні узгодженого системного бачення проблем морського та річкового транспорту України та всього морегосподарського комплексу;
- 2) як наслідок, відсутність бачення структури Концепції державної морської політики, її основних засад, принципів та змісту;
- 3) неусвідомлення державою відповідальності за долю українського морського та річкового флоту та всього морегосподарського комплексу, надзвичайної необхідності виведення галузі з кризи як важливого фактору економічного розвитку країни.

Іншою важливою обставиною є відсутність нормативних положень, на основі яких можна вивести бачення змісту поняття “Концепція морської політики”. Ще у 1996 році постановою Кабінету Міністрів України, яка на сьогодні вже втратила чинність, на Державний департамент морського та річкового транспорту (Укрморрічфлот) було покладено завдання “розробки концепції та визначення напрямів розвитку морського і річкового транспорту” та встановлено відповідні критерії: “врахування потреб населення та суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях, розвитку інших видів транспорту”.⁵ Проте вже в тексті Постанови в редакції 2000 року поняття “концепція” було усунуто та на відповідний центральний орган виконавчої влади Укрморрічфлот покладено завдання розробки “державних науково-технічних та інших програм і планів розвитку галузі”.⁶ На нашу думку, це свідчить лише про необережність вжиття

© Воробйов В.П., 2006

* аспірант Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України

¹ Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // ВВР. — 1995. — № № 47, 48, 49, 50, 51, 52. — Ст. 349.

² Напр., щодо першої спроби див. випуску з протоколу № 22 засідання Кабінету Міністрів України від 20.09.1995 р., відповідно до п. 5 якого схвалено проект Концепції морської політики України; лист Кабінету Міністрів України № 31-53/4 від 23.11.1995 р., яким передано проект до Верховної Ради України; постановою Президії Верховної Ради України № 220/96-ВР “Про перелік питань для розгляду на п’ятій сесії Верховної Ради України у червні 1996 року” від 05.06.1996 р. проект Концепції і основних напрямків морської політики України було включено до порядку денного сесії Верховної Ради України. Згодом проект було відкликано Кабінетом Міністрів України // <www.rada.gov.ua>.

³ Горчаков С. К вопросу о государственной морской политике // Судоходство. — 2004. — № 4-6.

⁴ У п. 4 доручення Президента України від 01.10.2005 р. (вих. № 1-1/1032) вказується на необхідність підготовки за участю Національної академії наук України Концепції морської політики України для подальшого її затвердження.

⁵ Питання Державного департаменту морського і річкового транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 р. № 260 // ЗП України. — 1996. — № 8. — Ст. 235.

⁶ Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту, затвержене постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. № 584 // ОВУ — 2000. — № 13. — Ст. 530.



терміну в попередній редакції без належного на те обґрунтування та мети. До цього часу поняття концепції державної морської політики так і не з'явилося на нормативному рівні.⁷

Отже, в цій статті автор здійснив спробу визначити, якими повинні бути сутність Концепції державної морської політики України, її основні засади. В самій Концепції необхідно визначити законодавчі методи вирішення основних проблем морської політики в Україні, спрогнозувати та проаналізувати можливі наслідки їх застосування. На нашу думку, рівень спрямованості проекту Концепції на такі проблеми та ефективність запропонованих засобів їх розв'язання повинні слугувати основним критерієм якості цього документу. Саме такий підхід до побудови концептуальних основ морської політики можна простежити в праві Європейського Союзу. Прийняття всіх нормативно-правових актів та розробка інших документів інституцій ЄС в сфері морської політики були викликані конкретними нагальними проблемами, пов'язаними з морським сектором економіки держав-членів ЄС, та передбачали відповідні шляхи їх вирішення.⁸

Розробники ж проекту Концепції державної морської політики України намагаються охопити якомога більш широке коло питань, пов'язаних в тій чи іншій мірі із морегосподарським комплексом. Проте в результаті цього губиться суть та відволікається увага законодавця від дійсно нагальних проблем, які потребують термінового вирішення. У проекті не визначається обґрунтованого критерію пріоритетності напрямків державної морської політики. Це, в свою чергу, може призвести до декларативності та примарності реалізації положень Концепції в результаті її прийняття в теперішньому вигляді.

Основні проблеми торговельного флоту та морської політики України чітко усвідомлюються на рівні експертів галузі. Зокрема С. Бондаренко,⁹ К. Ільницький,¹⁰ Л. Капелюшний,¹¹ С. Козлов¹² та інші¹³ пропонують ґрунтовний аналіз причин кризового становища українського торговельного флоту та примарності перспектив становлення іміджу України як морської держави. Всі вони в цілому мають схоже бачення суті проблем та шляхів виведення морського сектору економіки з кризи.

Зокрема, до таких проблем можна віднести низьку конкурентноздатність суднобудівельної галузі на світовому ринку; надмірне державне втручання, що перешкоджає становленню ринкових відносин у сфері морегосподарської діяльності; непривабливість українського прапора і, як наслідок, зменшення торговельного флоту тощо. Проте розробка більш концептуальних проблем, про які йшлося вище, не є поширеною у вітчизняній науці, та лише окремі їх аспекти стали предметом уваги таких авторів, як О.М. Шемякін¹⁴ та С.В. Горчаков¹⁵. Взагалі ще не досліджувалося питання розробки концепції державної морської політики України з проекцією на досвід Європейських Спільнот та їх держав-членів.

⁷ Слід звернути увагу на те, що розвиток морського та річкового транспорту є лише складовою великого комплексу питань, що повинні охоплюватись Концепцією державної морської політики, про що більш детально буде йтись нижче.

⁸ Див. напр.: Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03) // Official Journal. — С 013. — 17/01/2004 — р. 000-0012.

⁹ Бондаренко С. Навіщо морській галузі регулювальник? // Дзеркало тижня. — 2003. — № 29 (454). — 2-8 серпня.

¹⁰ Ільницький К. Як вижити торговельному флоту під українським прапором. прощання з великодержавною мрією // Дзеркало тижня. — 2005. — № 24 (552). — 25 червня-1 липня.

¹¹ Капелюшний Л. Нашу гавань залишають кораблі ... // Дзеркало тижня. — 2005. — № 13 (541). — 9-15 квітня.

¹² Козлов С. Мінтранс України: час "Х" // Юридична газета. — 2004. — № 16 (28). — 31 серпня.

¹³ Дергачов В. Шельф, остров и Дунай // Судходство. — 2005. — № 11; Котлубай А. Флаг дешёвый или национальный // Судходство. — 2005. — № 11.

¹⁴ Див. наприклад: Шемякін О., Благодельський С. Імплементация міжнародних норм і стандартів у сфері використання Світового океану: деякі сучасні проблеми // Право України. — 2004. — № 4. — С. 142.

¹⁵ Див. Горчаков С.В. «Морской проект для...» (23.12.2005 г.); Горчаков С.В. «Государственная или национальная?» (23.05.2005 г.) // Форум Сергея Горчакова. Дискуссионный лист «О морской жизни». — 2005 // <<http://www.morehod.ru>>.



Найбільш комплексним документом інституцій ЄС, який дає уявлення про бачення морської політики в ЄС, є дослідження “Спільна морська транспортна політика”, підготовлене Генеральним директором досліджень Європарламенту в 1996 р.¹⁶ Зокрема, в ньому визначаються наступні цілі морської політики ЄС: збільшення товарообігу та пасажиропотоків із третіми країнами, охорона навколишнього середовища, безпека пасажирів, вантажів, а також осіб, працюючих у секторі. Вкрай важливим також визнається створення умов для рентабельності капіталовкладень у сферу судноплавства. Крім того, за предметним обсягом дослідження охоплює багато інших питань, як то суднобудування, вільну конкуренцію та доступ до ринків морських перевезень, працевлаштування в морському секторі економіки, соціальний розвиток приморських регіонів тощо. Документ містить огляд основних напрямків та стану вирішення проблем в окреслених секторах та визначає необхідність запровадження подальших заходів.

Важливо визначити, наскільки корисним може бути досвід ЄС та його держав-членів для вирішення окреслених вище проблем морської політики України.

Найбільш гострою в Україні є проблема розвитку торговельного судноплавства, у тому числі збільшення національного тоннажу. Серед основних причин втрати флоту під українським прапором, експерти називають різке зменшення вантажопотоків після розпаду СРСР у результаті певного колапсу економіки та виробництва. Фактично у флоту не стало роботи. За умов відсутності ринку морських перевезень, ефективної державної політики та контролю, несприятливих умов оподаткування весь флот почав поступово переходити у власність або фрахтуватися судноплавними компаніями, зареєстрованими в “зручних юрисдикціях”.¹⁷ У результаті торговельний флот скоротився з 5,3 млн. тонн дедвейту (375 морських суден) в 1991 році, до 1,2 млн. тонн станом на початок 2005-го року. Лише 7-8 % вантажів, що проходять через українські порти, перевозяться національним тоннажем.¹⁸ Слід також додати, що існують зовсім протилежні оцінки щодо динаміки зміни обсягів тоннажу. Так, Ігор Горобець, голова Держфлотінспекції України, в інтерв’ю журналу “Порти України” наполягає, що станом на 1 квітня 2005 року в Держаному судовому реєстрі України було зареєстровано 3475 суден сукупним тоннажем 2,63 млн. т. в порівнянні із 2078 суднами сукупним тоннажем 2,271 млн. т.¹⁹ На жаль, проект Концепції не передбачає стратегії виходу з цієї проблеми, не зважаючи на те, що у вступній його частині сама проблема як така констатується та декларується її надзвичайна актуальність.

В ЄС вже з 70-х років виникла проблема відтоку тоннажу до юрисдикцій “зручного прапору”. Наприкінці 80-х років у багатьох європейських країнах було вжито заходів щодо підтримки національного торговельного флоту. З одного боку, вони стосувалися надання фінансової підтримки через спеціальні фонди у формі державної допомоги, а з іншого, — у створенні так званих других реєстрів суден із застосуванням для них більш ліберального правового режиму. Такі другі реєстри складаються, у першу чергу, з «офшорних» реєстрів, розміщених на територіях держав-членів ЄС, які володіють певним ступенем автономії стосовно такої держави-члена та “міжнародних” реєстрів, які існують паралельно із основними національними судовими реєстрами на загальнодержавному рівні, та адмініструються центральними органами влади відповідної держави.²⁰ “Офшорні” реєстри створені таким чином на Антильських островах (Нідерланди),

¹⁶ The Common Maritime Policy European Parliament Directorate-General for Research, Working Document, L-2929 Luxembourg, // <www.europarl.eu.int/workingpapers/tran/w14/default_en.htm>.

¹⁷ Див. також: *Воробійов В.П.* Правові аспекти діяльності судноплавних компаній в офшорних зонах // Доповіді учасників науково-практичного семінару “Правове регулювання офшорної діяльності”. — Київ: Інститут міжнародних відносин КНУ імені Тараса Шевченка, 2002. — С. 12.

¹⁸ *Ільницький К.* Вказ. праця.

¹⁹ *Горобець І.* Какої он, торговий флот України? // *Порти України.* — 2005. — № 3 (53).

²⁰ Commission communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03) // Official Journal. — С 013. — 17/01/2004. — p. 0003-0012.



острові Мен, Гібралтарі, Бермудських островах та Кайманових островах (Великобританія). Класичні ж “міжнародні реєстри” існують в Данії, Німеччині, Італії, Португалії та Іспанії.²¹ Проте це саме по собі не зупинило процес відтоку тоннажу під “зручні прапори”. Не дала також позитивного ефекту спроба гармонізувати норми щодо державної підтримки судноплавства у формі видання Європейською Комісією (далі — Комісія) відповідних цільових рекомендацій. Загалом, такі рекомендації видавалися тричі — в 1989, 1997 та 2005 рр.²² У результаті відсутності позитивного ефекту від перших рекомендацій 1989 р. держави-члени ЄС із середини 1990-х років почали переходити на ставку єдиного податку на тоннаж. Першою на систему єдиного податку на тоннаж перейшла Греція.²³ Пізніше цьому прикладу почали слідувати Нідерланди та Норвегія (1996 р.), Німеччина (1999 р.), Великобританія (2000 р.), Данія, Іспанія, Фінляндія, Ірландія, Бельгія та Франція (2002 р.). Станом на січень 2004 р. Італія також розглядала можливість запровадження такої системи оподаткування. В результаті цих та інших заходів в рамках рекомендацій Комісії 1997 р. загальний процес відтоку тоннажу призупинився і, більше того, розпочався помітний процес нарощування тоннажу в окремих категоріях суден, зокрема контейнеровозів.²⁴

Російська Федерація також вжила законодавчих заходів у напрямі створення другого (міжнародного) реєстру суден, які, зокрема, передбачають перехід на систему єдиного податку на тоннаж, хоча ще рано оцінювати їх ефект.²⁵

В Україні Проект Закону про Український міжнародний реєстр суден було підготовлено ще у 2001 році, але процес його прийняття загальмувався.²⁶ В Плані заходів на 2005 рік, спрямованих на виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України “Назустріч людям”, передбачалося розглянути даний законопроект²⁷, проте до цього часу його так і не подано до Верховної Ради.

В даному контексті Інститут держави і права ім. Корецького НАН України запропонував п. 2.2 проекту Концепції державної морської політики України “Цілі та стратегічні завдання державної морської політики” сформулювати наступним чином: “Створення в Україні міжнародного реєстру суден та створення для іноземних судновласників привабливих умов оперування під українським прапором; створення відповідних законодавчих, організаційних та інших передумов”, доповнити новими положеннями п. 3.2 “Розвиток торговельного мореплавства” стосовно створення

²¹ Відповідно в тому ж порядку: Danish International Register of Shipping (DIS), the German International Shipping Register (ISR), the Italian International Shipping Register, the Madeira International Ship Register (MAR), the Canary Islands register.

²² Financial and fiscal measures concerning shipping operations with ships registered in the Community, SEC(89) 921 final, 3.8.1989 // <<http://europa.eu.int>>.

²³ Греція не має розмежування реєстрації на два реєстри. Тут створено однакові умови для реєстрації суден внутрішнього та міжнародного плавання як грецьких так і іноземних судновласників. Завдяки рівним сприятливим умовам її флот суден, дедвейтом більш ніж 3000 т. за своїм тоннажем посідає 1 місце в ЄС та становить 58 % тоннажу або 21 % від загальної кількості суден, зареєстрованих в державах-членах ЄС // <<http://www.fita.org>>.

²⁴ Commission Communication C(2004) 43 — Community guidelines on State aid to maritime transport (2004/C 13/03) // Official Journal. — С 013. — 17/01/2004. — р. 0003-0012.

²⁵ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с созданием Российского международного реестра судов: Федеральный закон РФ от 20.12.2005 г. № 168-ФЗ // <<http://www.morvesti.ru/register.htm>>.

Проте в самій РФ він критикується як недосконалий і тому навряд чи матиме очікуваний ефект. Зокрема зазначається, що не дивлячись на ліквідацію податку на майно стосовно суден, усе ще не створюються умови ведення бізнесу в сфері морських перевезень, хоча б мінімально адекватні тим, що існують у більшості міжнародних (других) реєстрів третіх країн, під прапорами яких плаває більшість російських суден (Суханов Н. “Опоздали с Российским Международным реестром судов” (25.01.2006 г.) // <<http://www.surpr.ru>>).

²⁶ Ільницький К. Вказ. праця.

²⁷ Про заходи щодо виконання у 2005 році Програми діяльності Кабінету Міністрів України “Назустріч людям”: постанова Кабінету Міністрів України від 06.05.2005 р. № 234 // ОВУ. — 2005. — № 19. — Ст. 996.



міжнародного реєстру суден, запровадження єдиного податку на тоннаж, інших заходів підтримки національного тоннажу. При цьому доцільно було б повернутися до проекту Закону “Про міжнародний реєстр суден” і доопрацювати його в контексті зазначених вище проблем.

Із розвитком тоннажу флоту українських судновласників тісно пов’язана проблема його конкурентоспроможності та активної участі на міжнародному фрахтовому ринку. В політиці багатьох країн завжди відбувалося змагання доктрини вільного доступу до ринку морських перевезень та протекціоністської політики по відношенню до національного тоннажу. В 70-х роках ХХ ст. на рівні ООН було ухвалено Конвенцію про Кодекс поведінки лінійних конференцій.²⁸ Ця Конвенція, або як її ще називають “Кодекс ЮНКТАД”, покликана створити баланс між протекціоністською політикою та принципом свободи морських перевезень вантажів, та одночасно виступає інструментом захисту інтересів країн, що розвиваються, сприяння розвитку їх національних торговельних флотів. Конвенція регламентує порядок створення і діяльності картелів між судновласниками, які надають послуги лінійних перевезень вантажів на одному і тому ж маршруті з метою уникнення цінової конкуренції. В ній встановлено формулу розподілу вантажу 40/40/20, тобто, відповідно до ст. 2 Конвенції передбачається резервування вантажу для торговельних флотів двох країн-учасниць по 40 % для кожної, а в межах решти 20 % дозволяється вільна конкуренція судновласників третіх країн. На наш погляд, слід вивчити питання про можливість використання механізмів у межах даної Конвенції для підвищення участі українського торговельного флоту в міжнародному ринку морських перевезень вантажів. Із одного боку, це гарантуватиме можливість контролювання українськими судновласниками 40 % зовнішніх морських контейнерних перевезень (при тому, що за даними Мінтрансу²⁹ останні роки позначається різке збільшення об’ємів експортно/імпортних вантажів, які проходять через українські порти); з іншого — дозволило б в перспективі із збільшенням національного тоннажу вільно конкурувати на лініях контейнерних морських перевезень між третіми країнами — учасницями Конвенції.

Необхідно, однак, відмітити окремі недоліки та слабкі місця Конвенції. По-перше, вона поширюється лише на контейнерні лінійні перевезення вантажів, а на сьогоднішній день ці перевезення становлять досить незначну частку на фоні збільшення за останні роки перевезень насипних/наливних вантажів. По-друге, її дія на практиці поширюється лише на лінійні конференції (картели), які здебільшого діють між країнами Східної Європи та Західної Африки. Іншими словами, ані секторально, ані географічно Конвенція не відіграє значної ролі на міжнародному ринку морських перевезень вантажів та не може слугувати значним стимулом для розвитку національних торговельних флотів.³⁰ Проте, на думку автора, все ж слід провести аналіз доцільності приєднання до Конвенції та не відмовлятися від участі в ній навіть заради незначних переваг для українського морського торговельного флоту. Пропозиції стосувалися доповнення в цьому плані п. 3.2 проекту Концепції.

Ще однією вкрай важливою проблемою української морської політики є створення належного механізму імплементації актів Міжнародної морської організації (ІМО) в національну правову систему України та проблема їх статусу в ієрархії нормативно-правових норм національного законодавства. Нагадаємо, що головним напрямком діяльності ІМО є забезпечення безпеки

²⁸ Code of Conduct for liner conferences Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, Geneva, 6 April 1974 // <http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html>.

²⁹ Тематична доповідь “Підсумки роботи транспортно-дорожнього комплексу та галузі зв’язку за 2005 рік” від 20.02.2006 р. //Прес-служба Міністерства транспорту і зв’язку України <www.mtu.gov.ua/mintrans/document/48481/buklet.doc>.

³⁰ Discussion Paper on the review of the Regulation 4056/86 applying EC competition rules to maritime transport — Ad hoc advisory committee meeting, 13 July 2005 // <<http://europa.eu.int>>.



перевезень пасажирів та вантажів морем, а також охорона навколишнього морського природного середовища від забруднення. Норми і стандарти цієї організації становлять основу для міжнародної системи безпеки судноплавства, тому їх належна імплементація і дія в межах кожної національної правової системи є питанням великої уваги і стурбованості всієї спільноти морських держав. В ІМО щороку приймається величезний масив актів: резолюцій та рекомендацій, додатків до конвенцій, кожен із яких стає важливим елементом міжнародної системи безпеки судноплавства та охорони морського природного середовища від забруднення. В Україні ж на сьогоднішній день так і не створено ефективного механізму імплементації та забезпечення дії цих норм, особливо резолюцій та рекомендацій ІМО. Від цього залежить імідж України як морської держави і відповідно рівень довіри до флоту під українським прапором. На нашу думку, зазначена проблема та основні підходи до її вирішення також мають знайти відображення в положеннях Концепції.

Текст проекту Концепції доцільно доповнити положеннями стосовно стратегії захисту інтересів України на світовому ринку міжнародних морських перевезень від недобросовісної практики окремих країн. Зокрема, йдеться про випадки, коли певна країна, або група країн ухвалюють законодавство, або укладають угоди, які значною мірою обмежують доступ до ринків морських перевезень. На рівні ЄС порядок протидії недобросовісній практиці третіх країн у сфері торговельного мореплавства визначається Регламентом Ради (ЄЕС) 4058/86 щодо координованих дій із забезпечення вільного доступу до перевезень вантажу в морській торгівлі. Зміст координованих дій визначається ст. 4 Регламенту, серед яких, зокрема, передбачається дипломатичне представництво інтересів перед країною, чії дії погрожують обмежити доступ до морської торгівлі, та контрзаходи щодо судноплавної компанії чи судноплавних компаній такої третьої країни чи інших країн, які отримують невинуваті переваги від відповідних дискримінаційних заходів. До таких контрзаходів можуть належати: накладання обов'язку отримувати дозвіл на навантаження, перевезення чи розвантаження вантажів у портах, застосування квот до обсягів перевезень та накладання додаткових податків і зборів.³¹ Також Регламентом визначається необхідність відповідності таких заходів нормам міжнародного права, принципу пропорційності та обмеженості дії у часі. В Україні не створено належних механізмів відстоювання національних інтересів в сфері доступу до ринків морських перевезень інших, ніж дипломатичних. Більше того, як доводить практика, суто дипломатичні заходи не завжди є достатньо ефективними. Існує лише загальне законодавство про заходи у відповідь на дискримінаційні та/або недружні дії інших держав, митних союзів або економічних угруповань (напр., ст. 29 Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність"³²), яке не враховує специфіки сфери морських перевезень вантажів та пасажирів та в цілому застосовується до традиційної торгівлі товарами та послугами.

Актуальною також є проблема накладання арештів на українські судна приватних судноплавних компаній у порушення норм чинної редакції Конвенції ООН про арешт суден про уніфікацію певних правил щодо арешту суден 1952 року³³.

Важливим завданням також є необхідність спільно із Міністерством транспорту та Міністерством закордонних справ визначити доцільність приєднання до низки конвенцій і протоколів ІМО, в яких Україна не бере участі.

³¹ Council Regulation (EEC) № 4058/86 of 22 December 1986 concerning coordinated action to safeguard free access to cargoes in ocean trades // Official Journal. — L 378. — p. 0021-0023.

³² Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон Української РСР від 16.04.1991 р. в редакції Закону України від 07.01.2006 р. // ВВР УРСР. — 1991. — № 29. — С. 377; ВВР. — 2006. — № 5. — С. 129.

³³ Проблема ще полягає в тому, що Україна так і не приєдналася до Конвенції про уніфікацію певних правил щодо арешту суден 1952 року (Ницевич А., Лебедєв В. и др. Арест морских судов // Порты Украины. — 2001. — № 6. — С. 38).



Фахівці відмічають низький рівень забезпечення правозастосування у сфері морського права та низьку кваліфікацію суддів з питань морського права. В якості важливого фактору становлення ринкових відносин у морському секторі, верховенства права та гарантування належного рівня правового захисту для господарюючих суб'єктів відзначається також необхідність створення системи спеціалізованих судів у сфері морського права. При цьому важливо врахувати позитивний досвід Франції, Сполученого Королівства, інших держав-членів ЄС, які мають глибокі традиції і досвід організації такої системи спеціалізованих судів.

У процесі підготовки пропозицій до проекту Концепції державної морської політики України розглядалися також такі проблеми, як розвиток суднобудування та судноремонту, державна допомога суднобудівній галузі та судноплавству в цілому, створення ефективних механізмів охорони навколишнього морського середовища від забруднення з суден, контролю за безпекою судноплавства.

Отже, загально-методологічні питання концепції державної морської політики України не є достатньо розробленими. У вітчизняній науці немає чіткого бачення структури, змісту, мети та природи документу. Сам проєкт Концепції не є проблемно-орієнтованим. У ньому автори намагаються охопити якомога більш широке коло питань, пов'язаних із регламентацією діяльності морегосподарського комплексу в цілому та торговельного мореплавства зокрема. Основними законодавчими кроками, що мають бути передбачені Концепцією державної морської політики в зв'язку з вище викладеним є: створення в Україні міжнародного (другого) реєстру суден, запровадження єдиного податку на тоннаж: створення програм державної матеріально-технічної та фінансової підтримки розвитку судноплавства, в т.ч. суднобудування; приєднання до Конвенції про кодекс поведінки для лінійних конференцій 1974 р. та розробка стратегії належної участі українського торговельного флоту на міжнародному ринку морських перевезень; впровадження програми захисту інтересів суден, що плавають під українським прапором від недобросовісної практики третіх країн, створення ефективних механізмів імплементації норм міжнародного морського права, в першу чергу, норм і стандартів ІМО в національне законодавство України і нарешті, запровадження системи спеціалізованих судів в сфері морського права. На концептуальному рівні слід визначити такі напрямки державної морської політики України як пріоритетні. Не менш важливим є створити дієві механізми, через які запропоновані положення Концепції державної морської політики України на основі координації зусиль усіх зацікавлених сторін, у т. ч. науковців та експертів галузі будуть впроваджуватись в життя.

*Стаття рекомендована до друку відділом міжнародного права та порівняльного
правознавства Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України
(протокол № 8 від 18 квітня 2006 року)*

