

Итоги развития морского права в Украине за 20 лет независимости



с. 53

ВР приняла постановление
об отмене зимнего времени **с. 40**

Вопрос вступления Украины в Таможенный союз
в Киеве считают закрытым **с. 50**

Контейнерный рынок России на подъеме **с. 58**

Итоги развития морского права в Украине за 20 лет независимости



Н. Мельников, партнер, специалист по морскому праву



А. Ницевич, управляющий партнер, адвокат, председатель Морского Института Украины

Празднование юбилея, в особенности юбилея государственной независимости, подталкивает к мысли подвести некоторые итоги в жизни государства. Работники морской отрасли и тесно связанных с нею областей деятельности, в частности юристы, которые специализируются в сфере морского права, не могут оставаться в стороне от празднования такой знаменательной даты — 20-летия со Дня провозглашения независимости Украины.

Первое знаковое в хронологическом порядке событие, которое обращает на себя внимание, — это постановление ВР "Об участии Украины в Международной конвенции о вмешательстве в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 года" от 17.12.1993 г. В соответствии со ст. 7 Закона "О правопреемстве Украины" от 12.09.1991 г. по предложению Президента Украина признала себя связанной упомянутой Конвенцией как одно из государств-правопреемников бывшего Советского Союза. Эта Конвенция предоставляет участвующему в ней государству право принимать любые необходимые меры в открытом море в отношении судов других государств-участников Конвенции в случае серьезных аварий с целью предупредить, уменьшить или ликвидировать серьезную и непосредственную опасность, которую представляют для их берегов и соответствующих интересов загрязнение или угроза загрязнения моря нефтью. Положения этой Конвенции внесли важное изъятие в принцип исключительной юрисдикции государства флага судна в открытом море. Таким образом, Конвенция сыграла важную роль в решении проблем, связанных с загрязнением окружающей среды в результате морских аварий, столь масштабных, что они представляют угрозу для прибрежно-

го государства, хотя они и произошли в открытом море.

В 1995 г., 16 мая, был принят Закон "Об исключительной (морской) экономической зоне Украины", которым введены правила, конкретизирующие положения, предусмотренные в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. (ЮНКЛОС), подписанной в Монтего-Бее. Дело в том, что в XX в. многие развивающиеся страны Африки, Азии и Латинской Америки, стремясь к установлению контроля над ресурсами прибрежных морских районов, а также к распространению на эти районы своего суверенитета в некоторых отношениях, в частности в проведении научных исследований и защиты окружающей среды, стали внедрять в практику свои притязания. Обычно эти притязания распространялись на прибрежные воды шириной 200 морских миль. Развитие в экономическом и техническом отношениях государства, заинтересованные в разнообразной и свободной морской деятельности, возражали против таких притязаний. Компромисс был достигнут на III Конференции ООН по морскому праву, результатом которой было принятие ЮНКЛОС.

Важнейшим событием в жизни морского сообщества стало подписание Президентом Украины Кодекса

са торгового мореплавания Украины 23.05.1995 г. КТМ сыграл ключевую роль в создании морского права суверенной и независимой Украины. До этого отношения в торговом мореплавании регулировались принятым 17.09.1968 г. КТМ СССР в соответствии с постановлением ВР Украины "О порядке временно-го действия на территории Украины отдельных актов законодательства Союза ССР" от 12.09.1991 г. КТМ Украины стал одним из первых кодифицированных законодательных актов нового независимого государства и во многом способствовал становлению национального законодательства.

Усилия по созданию законодательства самостоятельной Украины увенчались принятием Конституции Украины 1996 г., в которую вошли отдельные нормы, содержащиеся в приведенных выше нормативных актах. Например, ч. 1 ст. 13 Конституции, содержащая перечень объектов права собственности Украинского народа, относит к этой категории природные ресурсы континентального шельфа и исключительной (морской) экономической зоны Украины.

Законом "О ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года и Соглашения об имплементации Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 года" от 3.06.1999 г. Украина присоединилась к ЮНКЛОС. Таким образом, в основном независимое государство Украина к концу XX в. восприняло и внедрило нормы современного публичного морского права.

Закон "О присоединении Украины к Международной конвенции о морских залогах и ипотечках 1993 года" от 22.11.2002 г. был огромным шагом вперед к вхождению в клуб морских государств, имплементирующих нормы современного морского права, содержащиеся в источниках международного права, в свою правовую систему.

Однако мы вынуждены констатировать, что далеко еще не все сделано в плане адаптации национального морского права Украины, в особенности в частноправовом аспекте, к международно-правовым стандартам. Например, морское право Украины будет отставать от мировых стандартов, пока мы не присоединимся к Международной конвенции о спасении 1989 г. Да и в публично-правовом плане не все так уж гладко. Так, 9.07.2003 г. принят в первом чтении законопроект о внутренних водах, территориальном море и прилегающей зоне Украины, однако законом он до сих пор еще не стал.

К сожалению, политическая нестабильность, постоянная смена у руля государственного управления политических сил с различной политико-правовой ориентацией приводит к тому, что подобная ситуация с рассмотрением законопроектов встречается довольно часто. Многие законопроекты до сих пор не прошли и в первом чтении. А морская общественность Украины тем временем ждет, когда мы получим стройную, развитую и непротиворечивую систему морского права. Весьма актуальный пример: проект Закона о морских портах. В настоящее время украинские порты переживают не лучшие свои времена. В то же время можно утверждать, что портовое хозяйство — такой мощный экономический рычаг, ухватившись за который вся экономика страны получит импульс для развития. Закон о портах и может тут сыграть

свою благотворную роль, если его положения хотя бы не будут мешать развитию портового хозяйства. Многие юристы, правда, не согласны с самой постановкой на повестку дня такого законопроекта. Возможно, по их мнению, реформирование системы управления портовым хозяйством путем внесения соответствующих изменений в КТМ Украины. Однако сама необходимость такого реформирования не вызывает сомнений. Конечно, много правовых новелл можно ввести и через изменение КТМ. А пока идут научные и политические дебаты, проблемы остаются без адекватного решения.

Разумеется, нельзя сказать, что вообще ничего не делается в плане совершенствования морского права в Украине. Идет работа по имплементации мировых и региональных европейских стандартов в национальную правовую систему. Так, правительство Украины внесло в парламент законопроекты, связанные с организацией присоединения Украины к Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ареста морских судов, подписанной в Брюсселе 10.05.1952 г. Работа по подготовке к присоединению к Конвенции проведена Кабинетом Министров Украины во исполнение Закона "Об Общегосударственной программе адаптации законодательства Украины к законодательству Европейского Союза" от 18.03.2004 г.

Действительно, непросто бывает подойти к проведению новаций в законодательстве. Тем не менее, усилия в этом направлении должны окупиться. Творческий и продуманный подход к реформированию экономики и ее правовому обеспечению просто не может не принести позитивных результатов. Таким путем преодолеваются трудности развития. Подведение итогов 20-летия развития морского права в Украине позволило нам взглянуть и на ближайшие его перспективы. Конечно, мы не претендуем на истину в последней инстанции. Скорее, хотелось бы подтолкнуть морскую общественность к выявлению своих позиций по актуальным вопросам морского права, как то: регулирование судостроения, отношений по поводу регистрации судов, ограничения ответственности судовладельца и других субъектов шиппинга, контроля за судами со стороны властей государства порта, о правовом статусе классификационных обществ. Столкновение судна, спасательные операции, подъем затонувшего имущества, загрязнение морской среды, судовой арест, морские залого и ипотеки, а также продажа заложенных судов, морские перевозки и их оформление, разрешение морских споров — традиционные институты морского права, в развитии которых накапливается много вопросов, интересных для анализа специалистов.

***P.S.** Пока статья готовилась к публикации Украина стала членом Международной конвенции об унификации некоторых правил относительно ареста морских судов. Это означает, что в нашей стране правила ареста судов будут унифицированы в соответствии с международным стандартом, действующим в 77 странах мира.*

*Международная юридическая служба,
Украина, Киев—Одесса—Николаев
www.interlegal.com.ua*