

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ПОРТОВОГО ОПЕРАТОРА

Ломакіна О.А. канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри морського та господарського права факультету морського права НУК імені адмірала Макарова

Дубинський О.Ю. канд. юрид. наук, декан факультету морського права НУК імені адмірала Макарова

Питання розвитку морегосподарського комплексу України є надзвичайно актуальним, оскільки не зважаючи на кризові явища в економіці України, саме ця галузь не занепадає, а навпаки, збільшуються обсяги перевалки різноманітних вантажів. Відповідно, чітке розуміння правового статусу суб'єктів, що працюють в цій сфері є вкрай важливим. Завданням дослідження є з'ясування поняття та правового статусу портового оператора (стивідорної компанії).

Відповідно до наказу Мінінфраструктури № 348 від 05.06.2013 р. «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України», портовий оператор (стивідорна компанія) - суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського термінала, проводить вантажні операції, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності.

Відповідно до п.11 ст.1 Закону України «Про морські порти України» портовий оператор (стивідорна компанія) - це «суб'єкт господарювання, який здійснює експлуатацію морського термінала, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності». Пункт 7 ст.1 цього Закону визначає, що морський термінал - це «розташований в межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, в тому числі причали, підйомно-транспортне та інше обладнання, які забезпечують навантаження-розвантаження і зберігання вантажів, безпечну стоянку і обслуговування суден і пасажирів.

В березні 2017 року Адміністрація морських портів конкретизувала критерії та документи, необхідні для отримання статусу портового оператора, направивши відповідне роз'яснення філіям підприємства.

Обов'язкові умови для роботи портових операторів встановлені Законом про морські порти України. Фахівці АМПУ також виділили ряд важливих критеріїв, що впливають на безпечну роботу в морському порту, яким має відповідати портовий оператор. Перш за все, це дотримання вимог безпеки мореплавства, екологічної безпеки, норм з обслуговування та зберігання вантажів, у тому числі підготовлені робочі технологічні карти (РТК) на перевалку різних видів вантажів.

Також портовий оператор повинен нести відповідальність за охорону портових засобів, дотримуватися норм охорони праці під час проведення робіт і експлуатації механізмів підвищеної небезпеки. Крім того, законодавство накладає значні вимоги до поведінки співробітників портового оператора при роботі з небезпечними вантажами і до наявності необхідних протипожежних засобів.

Таким чином, портовий оператор має забезпечити обслуговування та зберігання вантажів, а також безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів в морському порту.

Тільки після перевірки адміністрацією морського порту відповідності всім необхідним критеріям компанія може отримати статус портового оператора і укласти договір на отримання спеціальної послуги доступу до причалу.

Серед документів, визначених Мінінфраструктури, як такі, що необхідні для отримання статусу портового оператора, закріплено наступний перелік:

- документи, що підтверджують наявність у користуванні підйомно-транспортного та іншого аналогічного устаткування;
- договір використання складських приміщень на території порту (у разі якщо здійснення перевалки вантажу по робочій технологічній карті (далі – РТК) здійснюється за прямим варіантом, наявність такого договору не обов'язкова);
- дозвіл на викиди забруднюючих речовин;
- РТК, узгоджена Державною екологічною комісією (*робоча технологічна карта – це технологічна документація, що розробляється в порту на підставі карт типових технологічних процесів для кожного вантажу (групи однорідних у технологічному відношенні вантажів) і в сукупності охоплює всю номенклатуру вантажів, які перевантажуються в порту за затвердженими технологічними схемами*);
- план охорони портового засобу або письмове зобов'язання виконувати план охорони портового засобу;
- свідоцтво (сертифікат), що підтверджує рівень знань працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, видане працівникам портового оператора (в разі, якщо оператор планує обробляти небезпечні вантажі);
- дозвіл на виконання робіт підвищеної небезпеки та на експлуатацію (застосування) машин, механізмів, устаткування підвищеної небезпеки;
- посвідчення про перевірку знань з питань охорони праці портового оператора;

- документ про відповідність матеріально-технічної бази суб'єкта господарювання вимогам законодавства з питань пожежної безпеки, та в певних випадках, позитивний висновок за результатами експертизи протипожежного стану підприємства, об'єкту чи приміщення;
- угода на аварійно-рятувальне обслуговування з аварійно-рятувальними службами, які пройшли атестацію в установленому порядку;
- план реагування на надзвичайні ситуації або інструкції з дій персоналу підприємства в разі загрози або виникнення надзвичайних ситуацій.

Таким чином, спочатку суб'єкту господарювання необхідно отримати статус портового оператора, а після цього може бути укладений договір на отримання спеціальної послуги доступу до причалу. На отримання необхідних документів необхідно витратити більше 1 млн. грн., при цьому не маючи жодних гарантій, що договір може бути укладений. Крім цього, для розробки РТК, треба чітко усвідомлювати які види вантажів і в якому обсязі будуть перевалюватися стивідорною компанією.

Підсумовуючи вищевикладене можна дійти до висновків, що незважаючи на чітке та однозначне визначення портового оператора в законодавчих актах, на практиці отримати суб'єкту господарювання такий статус є питанням досить проблематичним.

Список використаних джерел

1. Наказ Мінінфраструктури № 348 від 05.06.2013 р. «Про затвердження Правил надання послуг у морських портах України»
2. Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012 , №4709-VI Остання редакція від 11.08.2013. Внесення змін (закон від 04.07.2013 N 406-VII /406-18/)
3. Текст з екрана – [Режим доступу] - <http://logist.fm/news/ampu-viznachila-kriteriyi-ta-dokumenti-neobhidni-dlya-otrimannya-statusu-portovogo-operatora>

УДК 341.225

ПРАВОВИЙ СТАТУС ВІЙСЬКОВОГО КОРАБЛЯ У СУЧАСНОМУ МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Дмитриченко І.В., канд. юрид. наук, доцент,

Національний університет кораблебудування, м. Миколаїв

Прийняття універсального міжнародного договору – Конвенції ООН з морського права 1982 р. (Конвенції 1982 р.), яку по праву називають «Конституцією морів і океанів» (16 листопада 2014 р. виповнилося 20 років з моменту набуття чинності Конвенції), підтвердило існуючий правовий статус військових кораблів, витоки якого виходять ще із класичного міжнародного морського права. Однак не зважаючи на всеосяжність конвенційних положень окремі держави інтерпретують та застосовують її базові приписи на власний розсуд, що іноді призводить до порушення сталого правопорядку у Світовому океані і викликає міждержавні суперечки. Зокрема поширеними прикладами порушень є обмеження права мирного проходження військових кораблів через територіальне море прибережної держави. Втім, ще на I Конференції ООН з морського права (проходила з 24 лютого до 27 квітня 1958 р. у Женеві), представник делегації Італії назвав право мирного проходження іноземних військових кораблів через територіальне море прибережних держав «найстарішою нормою міжнародного права, що ґрунтується на ввічливості», а представник Великої Британії вважав це право «традиційною нормою» [2].

Потрібно враховувати, що не всі держави-учасниці I Конференції ООН з морського права підписали і ратифікували Женевську конвенцію про територіальне море і прилеглу зону 1958 р., деякі зробили застереження щодо права мирного проходження військових кораблів. Зокрема в застереженні СРСР до ст. 23 Женевської конвенції про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. було зазначено, що Уряд СРСР вважає, що прибережна держава має право встановлювати дозвільний порядок проходження іноземних військових кораблів через його територіальні води. У наступному значна кількість держав встановила дозвільний порядок проходження іноземних військових кораблів через своє територіальне море, що в певній мірі обмежило міжнародне судноплавство. Тому III Конференція ООН з морського права розробила чіткі універсальні норми щодо права мирного проходження (innocent passage) через територіальне море всіх суден, включаючи військові кораблі (ст.ст. 30-32 Конвенції 1982 р.), що стало позитивним кроком в кодифікації і прогресивному розвитку інституту територіального моря в цілому.

Виникають спірні питання між державами щодо правомірності військово-морської діяльності у виключній економічній зоні (ВЕЗ). Так, у березні 2009 р. в Південно-Китайському морі п'ять китайських кораблів оточили неозброєне військове судно морського спостереження «Бездоганий» («Imprescable», приписано до сьомого флоту США), і наказали йому залишити цей район. «Бездоганий» здійснював