



изменений в Конституцию, предварительно одобренный парламентом, а не проект, который еще не был рассмотрен парламентом по существу. В таком случае положительное заключение о соответствии Конституции Украины предварительно одобренного законопроекта было бы основанием для его окончательного принятия [5; 4]. Такой порядок взаимодействия Верховной Рады Украины и Конституционного Суда Украины выглядит более целесообразным с точки зрения обеспечения рациональности конституционного реформационного процесса.

**Выводы.** Решение проблемы совершенствования законодательного процесса в контексте конституционного реформационного процесса является составной проблемой совершенствования организации и деятельности Верховной Рады Украины, которая может иметь решение как парламентская реформа, о необходимости которой давно и много говорят специалисты. Сейчас есть необходимость в принятии законов о Верховной Раде Украины, о законах и законодательной деятельности, по совершенствованию Регламента Верховной Рады Украины.

#### Список использованной литературы:

1. Теплюк М. Проблеми питання введення в дію Конституції України / М. Теплюк // Віче. – 2010. – № 16. – С. 14–15.
2. Теплюк О.М. Введення в дію законів України : питання теорії і практики / О.М. Теплюк, О.І. Ющик. – К. : Парламентське видавництво, 2011. – 200 с.
3. Теплюк М. Правові проблеми змінення конституції України / М. Теплюк, О. Ющик // Право України. – 2007. – № 12. – С. 3–7.
4. Теплюк М. Нова редакція Конституції і проблеми конституційної процедури / М. Теплюк // Право України. – 2014. – № 7. – С. 116–120.
5. Теплюк М. Введення в дію конституційних законів: проблемні питання / М. Теплюк // Право України. – 2012. – № 8. – С. 132–139.

## ОСОБЕННОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИСТРА СУДОХОДСТВА УКРАИНЫ В РАМКАХ НОВОГО ИНСПЕКЦИОННОГО РЕЖИМА ДЛЯ СУДОВ

Геннадий БОРОВИКОВ,

аспирант кафедры административного права, процесса и административной деятельности  
Днепропетровского государственного университета внутренних дел

#### Summary

The scientific article is devoted to research of theoretical aspects of normative – legal regulation of relations in the transport of goods by sea in the EU and examines issues of conflicts of regulating relations arising in the field of maritime transport. The attention is focused on the problem determination procedures for liability and limits of liability of the carrier pursuant to international conventions which regulated matters concerning real rights to a product that is in the way the contract of affreightment.

**Key words:** normative-legal regulation, responsibility, contract of affreightment, international convention.

#### Аннотация

Научная статья посвящена исследованию теоретических аспектов нормативно-правового регулирования отношений в сфере перевозки грузов морским транспортом в Евросоюзе, анализируются вопросы коллизионного регулирования правоотношений, возникающих в сфере морских перевозок. Акцентируется внимание на проблеме определения процедуры привлечения к ответственности и пределов ответственности перевозчика в соответствии с международными конвенциями, которыми регулируются вопросы, касающиеся прав на товар, который находится в пути по договору морской перевозки.

**Ключевые слова:** нормативно-правовое регулирование, ответственность, договор морской перевозки, международная конвенция.

**Постановка проблемы.** Отдельные аспекты административной деятельности исследуемой темы рассматривали в научных трудах С.С. Алексеева, А. Быков, М.И. Брагинский, В.В. Витрянский, С. Гуревич, А.В. Дзера, А.С. Довгерт, Н.С. Ковалевская, В.В. Луць, А.Л. Маковский, Д.А. Медведев, М.Р. Наапетян, Д. Отнюкова, Д.И. Половинчик и др. Но глубокого анализа особенностей ответственности в сфере перевозки грузов морским транспортом в пределах действующего законодательства сделано не было.

**Актуальность темы** обусловлена несовершенством правового регулирования ответственности в сфере морских грузовых перевозок и отсутствием в отечественной юридической науке комплексных исследований по данной проблематике.

**Цель статьи** – исследовать теоретические аспекты нормативно-правового регулирования отношений в сфере перевозки грузов морским транспортом в Евросоюзе.

**Изложение основного материала.** Регулирование отношений в сфере

морского транспорта относится к компетенции государств-членов, а Евросоюз сейчас только начинает регулировать морские перевозки на наднациональном уровне. К тому же, в отличие от других видов транспорта, морской и воздушный транспорт является международным по своей природе, поэтому Евросоюз не может единолично регулировать отношения, так как в процессе задействованы также третьи страны.

Но наряду с этим нельзя недооценивать важность регулирования отношений в сфере морского транспорта, потому Евросоюз является крупнейшей торговой территории Европы, через которую проходят морские пути. Морским границам принадлежит 30% территории государств-членов ЕС. Факты и цифры свидетельствуют о важности морского транспорта в Евросоюзе: 22 государства-члена Евросоюза являются прибрежными (береговыми); береговая линия Евросоюза в 7 раз длиннее береговой линии США и в 4 раза – России. Около 90% внешней торговли и более 40% внутренней торговли проходит через морские пути;



всего около 2 млрд. тонн груза ежегодно загружаются и разгружаются в портах Евросоюза, более 400 млн. человек ежегодно пользуются услугами морских портов. Морские компании, принадлежащие государствам-членам Евросоюза, контролируют около 40% мирового потока; в морском транспортном секторе, который включает судостроения, порты, рыболовство и связанные услуги, трудоустроено 3 млн. человек в Евросоюзе.

В рамках транспортной политики ЕС морской транспорт имеет специальный статус. Морской и воздушный транспорт отделены в ДФЕС (ст. 100). Это связано, прежде всего, с тем, что морской транспорт имеет длительную историю и так называемую систематизированную историю на международном уровне.

Перед Евросоюзом возникают две главные проблемы развития морского транспорта:

1) перегрузки (так называемая «сверхмощность» морского флота) морских судов на мировом рынке, что приводит к необходимости введения протекционистских мер, особенно в отношении развивающихся стран;

2) судовладельцы регистрируют морские суда в третьих странах, из-за жесткого регулирования и больших размеров платы за регистрацию выбирают более выгодное законодательство других государств. Таким образом, регулирование отношений в сфере морского транспорта должно стать конкурентоспособным.

Евросоюз на наднациональном уровне начал уделять внимание правовому регулированию вопросов безопасности мореплавания после трагических катастроф.

После аварии пассажирского судна «Эстония» (1994) были приняты:

1) Регламент № 3051/95 о безопасности управления судами [5];

2) Директива № 98/18 по гармонизированным стандартам безопасности для старых и новых судов (инкорпорация положений Конвенции SOLAS) [6];

3) Директива № 98/41 относительно обязательной регистрации пассажирских судов на пассажирском судне;

4) Директива № 1999/35 по системе обязательного осмотра судов.

Катастрофы танкеров «Эрика» (декабрь 1999) и «Престиж» (ноябрь 2002)

привели к появлению новых правовых мер в рамках становления европейской политики безопасности на море, направленной, в частности, на уменьшение экологических рисков, которые создают нефтеналивные танкеры. Предложенные меры предусматривают: более строгие проверки в портах, запрещение эксплуатации танкеров с одностенным корпусом, создание мониторинговой, инспекционной и информационной системы Евросоюза, основания фонда компенсации последствий загрязнения нефтью и создание Европейского агентства безопасности на море.

8-22 мая 2009 года в г. Рейкьявик (Исландия) была проведена встреча представителей 27 государств-членов Парижского меморандума и комиссии Европейского Союза (ЕС). По результатам данной встречи было принято решение о внесении изменений в процедуру государственного контроля в портах в части облегчения процедуры проверки для судов низкого риска и усиления контроля за судами высокого риска.

Документ получил название «Новый инспекционный режим» (НИР) и отражает все требования, изложенные в Директиве ЕС 2009/16 «Контроль судов государством порта» [4]. Директива ЕС 2009/16 вступила в силу 17.06.2009 года, одновременно с другими правилами и директивами третьего пакета мер ЕС по безопасности. С этой даты начался сбор информации о задержании судов всех типов, задержании судов под флагом стран, включенных в серый список, показателей деятельности судовладельцев компаний и показателей деятельности признанных организаций. С 01.01.2011 началось первичное применение этой Директивы, а с 17.06.2012 – полное ее применение.

В основе НИР лежит деление судов на 3 категории риска: судно высокого риска, судно стандартного риска и судно низкого риска, согласно набору критериев, включающих тип, возраст судна, классификационное общество, флаг, показатели деятельности компании, результаты предыдущих проверок, задержаний и т.д.

НИР значительным образом изменил существующую систему контроля судов в портах европейских стран. Основной идеей НИР является схема, основанная на оценке рисков по каждому

конкретному судну. Суда и судоходные компании, имеющие высокие показатели качественного управления безопасностью мореплавания, получают преференции в виде уменьшения как количества, так и объема инспекционных проверок в портах, в то время как суда, имеющие повышенный риск невыполнения международных требований безопасности мореплавания, проверяются более часто и более тщательно.

В качестве одного из элементов системы оценки риска судна впервые включены качественные показатели деятельности судоходных компаний, результаты прохождения государством флага судна проверки в рамках системы добровольного аудита Международной морской организации. При подсчете оценки рисков судна также учитываются: рейтинг признанной организации (классификационного общества), возраст судна, результаты предыдущих проверок и тому подобное.

Вопрос уменьшения количества задержаний судов, а следовательно, и снижения степени риска судов с классом Регистра судоходства Украины находится в зоне постоянного внимания национального классификационного общества. Регистр судоходства Украины в своей деятельности опирается на полномочия, полученные от: Кабинета Министров Украины, Министерства инфраструктуры Украины, Государственного департамента морского и речного транспорта Украины, Государственного комитета Украины по вопросам технического регулирования и потребительской политики, Национальной комиссии по вопросам регулирования связи Украины, международной морской организации (ИМО), Европейской экономической комиссии ООН, Дунайской комиссии, морских администраций других стран.

Правилами освидетельствования судов Регистра четко определены действия Регистра в случае обнаружения инспекторами контроля государством порта любых несоответствий судна требованиям международных конвенций. При этом Регистр судоходства Украины руководствуется следующим. Суда возрастом 20 лет и старше принимаются под технический надзор только после проведения предварительной оценки технического состояния судна. Техническое состояние судна и его элементов



должно соответствовать Правилам Регистра и требованиям международных конвенций. В процессе предварительной оценки обязательно проводится анализ задержаний судна и несоответствий, выставленных при проверках в портах за последние три года.

При проведении любого осмотра обращается внимание экипажа судна, судовладельца, в первую очередь, на несоответствия, которые могут привести к задержанию. С целью оказания помощи судовладельцу в предупреждении задержания судна инспекторами Регистра даются рекомендации в письменном виде, предъявляются требования, со сроком исполнения, отслеживается факт выполнения требований.

После задержания судна инспекторами Регистра проводится обязательный внеочередной осмотр судна по установленной форме с целью подтверждения полного устранения выявленных органами контроля несоответствий. Такие обзоры считаются обзорами первоочередной важности и выполняются наиболее квалифицированными и опытными инспекторами.

При повторном задержании судна в течение года обязательным является проведение инспекторами Регистра осмотра судна в порту задержания или в течение 2-х недель после задержания – проведение осмотра в объеме ежегодного (инициативного). Во время проведения таких осмотров инспектором Регистра принимается решение о целесообразности подтверждения конвенционных свидетельств и класса судна. В случае невыполнения судовладельцем требования о проведении осмотра класс судна автоматически приостанавливается.

В случае задержания судна в третий раз в течение 24 месяцев класс судна приостанавливается автоматически, конвенционные свидетельства аннулируются. Класс и действие конвенционных свидетельств восстанавливается только после полного устранения всех несоответствий и на основании внеочередного освидетельствования судна инспектором Регистра. О прекращении действия класса судна и аннулировании конвенционных свидетельств Регистр информирует судовладельца, Морскую администрацию и секретариат меморандумов по контролю судов государством порта.

Для судов, техническое состояние которых не поддерживается судовладельцем на таком уровне, как того требуют Правила Регистра и международных конвенции, в случае неоднократного задержания судна вводится особый режим осмотров. В этом случае предполагается более детальное и углубленное проведение периодических осмотров и активное проведение внеочередных осмотров по инициативе Регистра.

При проведении внеочередных осмотров в результате задержания судна осуществляется обязательное фотографирование объектов надзора с целью документального подтверждения устранения или неустранения выявленных несоответствий.

При проведении проверок системы управления безопасностью (СУБ) от компании требуется беспрекословное исполнение пункта 10.2 Международного кодекса по управлению безопасностью (МКУБ) в отношении технического обслуживания судна и оборудования. Особое внимание уделяется обслуживанию спасательных и противопожарных средств.

Проводятся дополнительные проверки судна или компании на соответствие требованиям МКУБ, если это требуется органами контроля государства порта или государства флага по заявке компании.

Кроме того, еще до начала применения НИР Регистром был разработан План мероприятий по уменьшению количества задержаний судов, имеющих класс Регистра судоходства Украины. В мае 2014 года была проведена серия семинаров-встреч с судовладельцами с участием представителей компетентных органов Украины, администраций портов на тему «Задержание судов органами PSC и меры по уменьшению количества задержаний». В ходе семинара был проведен анализ причин задержаний судов, предоставлена информация о новом инспекционном режиме, участники обсудили пути дальнейшего сотрудничества между Регистром и судовладельцами с целью уменьшения количества задержаний.

В сегодняшних условиях Регистр судоходства Украины с 01.07.2016 г. вводит в действие новую редакцию Правил классификации и постройки судов внутреннего плавания в 2016 г.

В трех томах: том 2, том 3 и том 4. Названные правила (электронная версия) опубликованы на сайте в разделе «Каталог изданий». Под наблюдением Регистра находятся 223 судна, которые имеют конвенционные документы, средний возраст – 29,3 года, из них 113 судов – под флагом Украины, средний возраст – 25,1 года. Несмотря на довольно значительный возраст судов, вышеуказанные действия Регистра привели к получению определенного положительного результата в вопросе уменьшения количества задержаний. Анализируя показатели деятельности Регистра в этом направлении, приводим официальные данные, а именно статистику деятельности признанных организаций за последние пять лет по данным, ежегодно публикуемым на сайте Парижского меморандума (показатели деятельности в направлении роста – очень низкие, низкие, средние, высокие).

Выводы. Таким образом, отмечается прогресс в направлении уменьшения количества задержаний при одновременном увеличении количества проверок судов с классом Регистра судоходства в портах стран-членов Парижского меморандума. Это подтверждается также следующими показателями: фактор превышения, который уменьшился практически в четыре раза, и место в рейтинге признанных организаций (классификационных обществ). За пять лет Регистр поднялся с 25 на 20 место.

При достижении фактора превышения нуля признанная организация переходит в рейтинге в разряд организаций с высокими показателями деятельности. Несмотря на очень высокую конкуренцию на рынке предоставления услуг по проведению классификационных и конвенционных осмотров судов, Регистр судоходства Украины планирует приблизиться вплотную к этому показателю в ближайшие 10 лет и войти в первые 16 классификационных обществ в рейтинге признанных организаций.

Таким образом, наше исследование поднимает вопрос о необходимости совершенствования правового регулирования системы контроля судов в портах европейских стран в части деятельности регистров судоходства в сфере морских грузовых перевозок. Важна имплементация международных норм



в наше законодательство путем внесения соответствующих норм в Кодекс торгового мореплавания Украины. Что, в свою очередь, является необходимостью в мире ведущих тенденций современного экономического развития.

#### Список использованной литературы:

1. Конституція України : прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. / Верховна Рада України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.

2. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. // Голос України. – 1995. – 07. – № 127128.

3. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про консамент 1924 року // Міжнародна морська організація; Конвенція, Протокол, Міжнародний документ від 25.08.1924// Документ 995\_221, чинний, поточна редакція – Редакція від 21.12.1979 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_221).

4. Директива 2009/16/єс європейського парламенту та ради від 23 квітня 2009 року щодо контролю державою порту [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://minjust.gov.ua/file/33413>.

5. Регламент № 3051/95 безпеки управління судами.

6. Директива № 98/18 по гармонізованим стандартам безпеки для старих і нових судів (інкорпорація положень Конвенції SOLAS).

## ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЮДЖЕТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА КАК СТРУКТУРНОГО ЭЛЕМЕНТА ФИНАНСОВОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГОСУДАРСТВА

Александр БРИГИНЕЦ,

кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры финансового права учебно-научного института права Университета государственной фискальной службы Украины

#### Summary

The article analyzes the impact of the legal provision of budgetary security on the condition of the financial security of the state. The definition of «security of the state budget» is a complex, which allows us to use its methodological apparatus for the disclosure of important conceptual foundations of this category as an independent object of study. Not only lawyers but also by philosophers, economists, public figures and politicians comprehend complicated problems of ensuring security of the state budget. It is noted that the security of the budget is characterized by a degree of balancing of the budget, and hence by the size of its deficit or non-deficit. Herewith the level of the security of the budget is inversely proportional to the level of the budget deficit. A fundamental factor affecting the security of the state budget, is valid regulatory framework, as well as the professionalism and diligence of development, review and approval of the budget.

**Key words:** financial security, budget security, problems of ensuring budget security.

#### Аннотация

В статье анализируется влияние правового обеспечения бюджетной безопасности на состояние финансовой безопасности государства. Понятие «бюджетная безопасность государства» является комплексным, что позволяет нам использовать его методологический аппарат для раскрытия важных концептуальных основ данной категории как самостоятельного объекта исследования. Сложные проблемы обеспечения бюджетной безопасности государства осмысливаются не только юристами, но и философами, экономистами, общественными деятелями, политиками. Отмечается, что бюджетная безопасность характеризуется степенью сбалансированности бюджета, а следовательно, размером его дефицита или бездефицитностью. При этом уровень бюджетной безопасности обратно пропорционален уровню бюджетного дефицита. Основопологающим фактором, влияющим на бюджетную безопасность государства, является действующая нормативно-правовая база, а также профессионализм и усердие разработки, процедура рассмотрения и утверждения бюджета.

**Ключевые слова:** финансовая безопасность, бюджетная безопасность, проблемы обеспечения бюджетной безопасности.

**Постановка проблемы.** Понятие бюджетной безопасности нашло свое законодательное закрепление только в приказе Министерства экономического развития и торговли Украины «Об утверждении Методических рекомендаций по расчету уровня экономической безопасности Украины» [1], где указывается, что бюджетная безопасность – это состояние обеспечения платежеспособности и финансовой устойчивости государственных финансов, которое дает возможность органам государственной власти максимально эффективно выполнять возложенные на них функции. Однако

ведущим нормативно-правовым актом, который сегодня определяет правовые основы функционирования бюджетной системы Украины, ее принципы, основы бюджетного процесса и межбюджетных отношений и ответственность за нарушение бюджетного законодательства, является Бюджетный кодекс Украины [2]. Поэтому остается путаница и неопределенность в бюджетном законодательстве относительно определения основных терминов. Так, в статье 2 Бюджетного кодекса Украины предоставляется исчерпывающий перечень основных терминов, используемых в вышеупомянутом правовом акте,