

проведення випробувань на пожежну небезпеку речовин, матеріалів, будівельних конструкцій, виробів і обладнання, а також пожежної техніки, пожежно-технічного озброєння, продукції протипожежного призначення на відповідність установленим вимогам. Суб'єкт господарювання може отримати ліцензію на всі види робіт та послуг за переліком або на його частину залежно від здатності дотримання ліцензійних умов. Усі види пожежної техніки та протипожежного устаткування, що застосовуються для запобігання пожежам та для їх гасіння, повинні мати сертифікат відповідності.

Організаційні заходи у сфері забезпечення пожежної безпеки пов'язані із суто організаційною роботою, яка не потребує чіткого юридичного оформлення, не пов'язана із здійсненням юридично значущих дій, що спричиняють правові наслідки. Проте це не означає, що організаційні заходи зовсім не регулюється правом. Вони є підзаконними, здійснюються в рамках чинного законодавства і у межах компетенції того чи іншого органу. Правом регулюється лише загальна процедура здійснення організаційних заходів. До організаційних заходів у сфері забезпечення пожежної безпеки ми відносимо: аналітичну роботу; планування; проведення інструктажів, нарад, зборів трудового колективу, інших подібних масових заходів, які мають внутрішньо-організаційне спрямування; діловодство; забезпечення управління пожежною безпекою (правове, інформаційне, кадрове, матеріально-технічне, фінансове); масово-роз'яснювальну роботу щодо дотримання правил пожежної безпеки.

На завершення зазначимо, що лише комплексне та науково обґрунтоване використання усіх наведених заходів забезпечення пожежної безпеки дозволить до-

сягти головної її мети – захищеності життя та здоров'я людей, їх майна, національного багатства і навколишнього природного середовища. Отже, зміст забезпечення пожежної безпеки складають правотворчі, правозастосовчі, контрольні-наглядові, правоустановчі та організаційні заходи, які водночас є формами (видами) діяльності загальних та спеціальних суб'єктів у цій сфері, компетенція та повноваження яких мають стати предметом окремого розгляду.

1. Про пожежну безпеку: Закон України від 17 грудня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 5. – Ст. 21. 2. Окнян В.К. Кримінально-правова відповідальність за порушення правил пожежної безпеки: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08 / Київський нац. ун-т ім. Т.Шевченка. – К., 1997 – 21 с. 3. Куц І.Г. Боротьба з пожежами в житловому секторі (кримінально-правовий та кримінологічний аспекти): Дис. канд. юрид. наук: 12.00.08 – К.: НАВСУ, 2003. – 209 с. 4. Касьянов Б.Е. Организационные и правовые основы пожарной безопасности. – Ташкент: "Мехнат", 1990. – 230 с. 5. Колесніков В.В. Розслідування злочинів, пов'язаних з пожежами): Дис. канд. юрид. наук: 12.00.09 – Х.: НУВС, 2004. – 185 с. 6. Доманський В.А. Державне управління пожежною безпекою України (організаційно-правовий аналіз за матеріалами діяльності Державного департаменту пожежної безпеки): Дис. канд. юрид. наук: 12.00.07 – Х.: НАВСУ, 2004. – 201 с. 7. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351. 8. Про затвердження Програми забезпечення пожежної безпеки на період до 2010 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 липня 2002 р. № 870. 9. Боротьба із пожежами / Статистичні дані Державного департаменту пожежної безпеки МНС за 2006 р. – К.: Державний департаменту пожежної безпеки МНС, 2006. – 34 с. 10. Про стан забезпечення пожежної безпеки та заходи щодо її поліпшення: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 1999 р. № 1943. 11. Про затвердження Інструкції з організації роботи органів державного пожежного нагляду: Наказ МНС від 6 лютого 2006 р. № 59.

Надійшла до редколегії 15.05.06

О. Клепікова, канд. юрид. наук

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА ЯК ВИДУ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

*Досліджуються історія виникнення торговельного мореплавства та становлення законодавства про торговельне мореплавство, окремі питання визначення торговельного мореплавства як виду господарської діяльності.*

*The history of the development trade navigation is studied. The formation of legislation on trade navigation. The essentials of definitions of trade navigation as a type of economic activities.*

Актуальність питання правового регулювання торговельного мореплавства доведена низкою наукових досліджень та публікацій, які з'являються останнім часом в юридичній літературі.

Теоретична основа дослідження представлена дисертаціями, статтями, підручниками науковців радянського періоду – Савичева Г.П., Тарасова М.О., Маковського О.Л., Самойловича П.Д., Єгорова К.Ф., Джавада Ю.Х., Жудро О.К., та українських вчених – Вакулович Е.В., Стрельцової Є.Д., Шемякіна О.Н., Короткого Т.Р., Брильова О.А., інших.

Метою цього дослідження є узагальнення результатів проведених теоретичних досліджень з питань правового регулювання торговельного мореплавства. Відповідно до вказаної мети пропонується історико-правова думка про торговельне мореплавство, визначення мореплавства та його видів, обґрунтування правової природи торговельного мореплавства як виду господарської діяльності. Для вивчення історії становлення законодавства про торговельне мореплавство використовується історичний метод дослідження, для викладення іншого матеріалу – формально-логічний метод.

Історія виникнення торговельного мореплавства та становлення законодавства про торговельне мореплавства представлена в юридичній літературі неодно-

значно: в одних дослідженнях аналізується досвід капіталістичних країн, в інших – Радянського Союзу, у публікаціях українських вчених йдеться про історію розвитку морського права України. Вищезазначене, на думку автора, є підставою для узагальнення історії виникнення торговельного мореплавства та становлення законодавства про торговельне мореплавство, а також для визначення історичних періодів становлення й розвитку враховуючи їх особливості. Отже, історія виникнення торговельного мореплавства та становлення законодавства про торговельне мореплавство, може бути представлена як: історико-правова думка про торговельне мореплавство капіталістичних країн, за радянських часів та безпосередньо України.

Законодавство про торговельне мореплавство капіталістичних країн пройшло багатовіковий розвиток. Норми морського торгового права склалися спочатку у формі морських звичаїв рабовласницьких держав, [3] розташованих у середземноморському басейні й отримали назву "Родоське морське в право". В подальшому поширення мали збірники морських звичаїв: Таблиці Амальфі (X-XI ст.), Морський Консулат (XIV ст.), Роль д'Олерон (XII-XIV ст.), Закони Вісбі (XIV ст.), Морське керівництво (початок XVII ст.), Ганза

(початок XIV ст.), що мали вплив на подальший розвиток та становлення морського законодавства.

Розвиток морського права був пов'язаний, перш за все, з розвитком промисловості і торгівлі. Саме розвиток промисловості, суднобудування, винахід компаса, удосконалення вітрильного флоту обумовили вихід судів на широкі простори Атлантичного, Індійського і Тихого океанів, відкриття морських шляхів до Індії та Америки.

Період із середини XVII до кінця XVIII в. характеризують закони про мореплавство та колоніальні монополії. Вони спрямовувалися на усунення конкуренції між націями й стосувалися введення тарифів і певних заборон. Однією з могутніх морських держав того часу була Англія, яка й одержала перевагу в торгівлі і мануфактурі. У 1651 р. Кромвелем було опубліковано "Навігаційний акт", який наголосив про колоніальне панування Англії у торговельному мореплаванні.

У 1681 р. був виданий "Морський ордонанс", яким закріплювалися положення щодо зміцнення колоніальних позицій Франції й інтересів купців. В подальшому французька буржуазія виступила на захист капіталістичних відносин і колоніальних інтересів, і, намагалася "Навігаційним актом" (1793 р.) забезпечити перевагу в торговому мореплаванні. У 1807 р. за часів Наполеону було прийнято Торговий кодекс, який у другій книзі закріпив норми морського права, які певною мірою відтворювали "Морський ордонанс" 1681 р. Цей перший торговий кодекс буржуазного суспільства, що зробив вплив на морське право континентальних країн Європи, діє у Франції до сьогодні. Однак, норми, що не відповідали інтересам монополії і банків було змінено шляхом прийняття Закону про морське перевезення вантажів від 2 квітня 1936 р.

Отже, XVIII століття було століттям торгівлі, мореплавства й флоту.

У Німеччині розвиток капіталістичних відносин призвів до видання Торгового укладення 1867 р. (морському праву було присвячено норми п'ятої книги). Це укладення було розроблено на основі норм морського права колишніх "вільних міст" Гамбургу і Любека і схвалено на конференції представників торгівлі і судновласників у 1857 р. Проте, внаслідок реалізації німецькою буржуазією планів щодо колоніального розширення і створення великого флоту було розроблено й прийнято у 1897 р. нове Торгове укладення. Морському торговому праву присвячена четверта книга цього укладення. Подальші зміни в нього були внесені законами 1908 і 1913 р.

Англія до другої світової війни мала перевагу в торговельному мореплаванні. Однак, в умовах розпаду колоніальної системи, Англія поступилася США свої позиції у мореплаванні. Однак, не зважаючи на це, англійське морське право суттєво вплинуло на морське право США, і саме це дає підстав вести мову у подальшому про систему англо-американського морського права, що має своєрідні риси. Англійське морське право склалося з двох основних джерел:

- Statute Law – акти і закони про торговельне мореплавство, об'єднані у 1854 р. Актом про торговельне судноплавство. У 1894 р. цей Акт було змінено новим Актом про торговельне мореплавство, який містив головним чином норми адміністративно-організаційного характеру.

- Common Law – тобто право, що походить з прецедентів (попередніх судових рішень по аналогічних справах), які мають обов'язкову силу.

В якості судових прецедентів використовувалися не лише рішення судів загальної юрисдикції й верховного суду, але і рішення спеціального суду по морських справах – суду адміралтейства. Суд адміралтейства

вже у XIV ст. одержав право на здійснення королівських функцій правосуддя по всіх справах, пов'язаних з морем. Відповідно до закону 1925 р. адміралтейський суд – відділення Верховного суду. Скарги на рішення суду адміралтейства розглядаються в Палаті лордів.

у період імперіалізму вирішальне значення у сфері торговельного мореплавства здобувають капіталістичні монополії (фінансові концерни, суднобудівні підприємства, страхові компанії). Для захисту інтересів капіталістичних монополій 01 серпня 1924 р. в Англії було прийнято закон про морське перевезення вантажів, а в 1909 р. – закон про морське страхування.

Аналогічні закони про перевезення були прийняті в Австралії (1924 р.), Канаді (1936 р.), Індії (1925 г), Бельгії (1928р.), Голландії (1926р.), Норвегії, Швеції, Данії і Фінляндії в 1938 р., Франції і США в 1936 р., Німеччині (1937р.) і Японії (1958р.).

Морське право США, як вже нами зазначалося, розвивалося під впливом англійського права і було засновано на судових прецедентах. У 1893 р. було видано Акт, що уточнював питання відповідальності морського перевізника, а у 1936 р. – закон про морське перевезення вантажів (визначалися межі відповідальності судновласників) і акт про торговельне мореплавство.

В Італії в 1942 р. було прийнято Кодекс про судноплавство, який включав норми не тільки морського, а й річкового права.

Загострення боротьби між конкурентами-претендентами на світове панування (Німеччина, Японія, США), вимоги банків і вантажовласників, підтримані англійськими домініонами щодо відповідальності перевізників призвели до прийняття єдиних правил щодо морських перевезень по коносаменту. На конференції в Гаазі в 1921 р. було розроблено "Гаазькі правила" щодо перевезень по коносаментах. У 1922 р. на Брюссельській конференції ці правила були прийняті. 25 серпня 1924 р. була прийнята Конвенція щодо об'єднання деяких правил, що відносяться до перевезень за коносаментом. Саме цю Конвенцію називають основою законодавства ряду країн з питань торговельного мореплавства [6].

За часів Радянського Союзу розробка окремих нормативних документів з питань торговельного мореплавання здійснювалася НКПС СРСР із наступним представленням законопроектів у СНК СРСР.

Становлення морського законодавства за радянських часів відбувалося з урахуванням фактичних обставин, за яких працював радянський морський флот. В міжнародному сполученні більшість перевезень на той час виконували судна, що плавали під іноземним прапором, з якими радянському морському флоту приходилося конкурувати у вкрай тяжких умовах. Тому, радянське морське законодавство не повинне було ставити вітчизняний морський флот в умови, гірші, ніж ті, в яких працюють іноземні судна. У зв'язку з цим радянські морські закони не повинні були різко відрізнятись від загальноприйнятих в інших країнах правових норм, що регулюють відносини щодо морських перевезень.

У 1926 р. були прийняті Положення про морські перевезення і Постанова про обмеження відповідальності судновласників. У тому ж році видана постанова СНК СРСР про визнання СРСР двох міжнародних конвенцій 1910 р., що стосуються морського права: про об'єднання деяких правил щодо надання допомоги і рятування на морі і щодо зіткнення суден.

У 1928 р. наказом НКПС СРСР було прийнято та доведено до керівництва портів Збірник законів і розпоряджень по торговому мореплаванню і портам. Знаменним етапом у розвитку загальносоюзного морського

законодавства стало прийняття в 1929 р. Кодексу торгового мореплавання СРСР (далі – КТМ СРСР).

Кодекс торгового мореплавання СРСР 1929 р. являв собою звід окремих, що раніше діяли нормативних актів. До Кодексу було включено і нові норми, які заповнили деякі прогалини в радянському морському законодавстві. При розробці КТМ приймалися до уваги морські закони інших країн, міжнародні угоди і морські звичаї, однак в тій частині, яка відповідала інтересам і особливостям системи радянського мореплавства. Перші зміни були внесені до Кодексу постановою ЦИК і СНК СРСР від 23 листопада 1930 р. як результат націоналізації деяких категорій приватних суден. Зміна радянського морського права після кодифікації відбувалася у подальшому шляхом видання нормативних актів, що діють паралельно з Кодексом, в особливості щодо питань планування роботи флоту.

У 1968 р. було введено в дію новий КТМ СРСР. Він охопив правовим регулюванням досить широке коло відносин специфічного характеру, що виникають у сфері торговельного мореплавства. У той же час багато відносин в цій сфері продовжували регулюватися окремими нормативними документами, виданими як до прийняття КТМ СРСР 1968 р., так і після його прийняття [1].

З проголошенням незалежності України питання щодо розвитку законодавства про торговельне мореплавства набуло своєї значимості в аспекті висвітлення етапів його становлення кризь історію України.

Пам'ятники права Київської держави X століття, що дійшли до нас, – договори з Візантією – свідчать про те, Київська Русь і Візантія підтримували морські зв'язки. Норми морського права було включено до договорів 912 і 948 рр. Причому вони відображали не тільки високий рівень торговельного мореплавства, але і правової думки того часу. В цих договорах містилися норми про надання допомоги суднам, що терплять лиха, про захист життя мореплавців і їх майна тощо. Значний інтерес у зв'язку з цим також представляють положення договору 1649р. між Військом Запорізьким і турецьким султаном. За цим договором запорізькі купці мали право відвідувати всі порти Туреччини, плавати через Чорноморські протоки в порти Середземномор'я, а також користатися низкою пільг і привілеїв. У XVII столітті центром морської торгівлі був порт Хортиця, куди приходили іноземні судна з різних країн [4].

Розвиток морського права України у подальшому у складі Російської імперії відбувався в рамках цієї імперії, а потім Радянського Союзу. Після проголошення Акта про незалежність України 24 серпня 1991 р. почався розвиток національного законодавства про торговельне мореплавство. Значною подією на цьому шляху стало прийняття 10 листопада 1994 р. Закону України "Про транспорт" і 23 травня 1995 р. Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМУ) [7].

КТМУ у своїй назві та статті 1 використовує категорію "торговельне мореплавство", правова сутність якої з'ясовується через категорію "мореплавство".

Визначення терміну "мореплавство" пов'язується, перш за все, з його походженням від двох слів "море" і "плавання". Відповідно до цього, мореплавство можна визначити як діяльність, пов'язану із "плаванням у морі". Оскільки плавання у морі здійснюють судна (спеціальної категорії – "морські"), то звичайним є розуміння їх використання у зв'язку з цим. Отже, мореплавством прийнято називати діяльність, пов'язану з використанням суден у морі.

Поряд з терміном "мореплавство" застосовуються також категорії "судноплавство", "моревикористання". Ототожнення цих термінів хоча і допускається, проте,

за своєю сутністю вони є різними. Якщо говорити про "судноплавство", то воно не завжди може бути морським, наприклад річковим. А "моревикористання" пов'язується не тільки з використанням у морі суден, а й з використанням ресурсів моря тощо.

У зв'язку з тим, що мореплавство може здійснюватися з різною метою, різними способами та різними суб'єктами, питання про системи, форми та види мореплавства потребує узагальнення.

*1. Організація мореплавства зумовлена визначенням на практиці двох систем судноплавства – лінійного та трампового.*

Трамповим (так званим нерегулярним) визначається судноплавство за умов, коли судно виконує рейси на перемінних напрямках. При лінійному (так званому регулярному) судноплавстві рух суден здійснюється між визначеними портами за встановленим розкладом або з певною періодичністю рейсів. Для сьогодення характерним є трампова система експлуатації морського транспорту. Проте законодавством не виключається можливість використання морських суден за лінійною системою судноплавства.

Про лінійне судноплавство зазначається в "Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання", затвердженої Наказом Міністерства транспорту України № 276 від 31.05.2000р. [8].

Судноплавною лінією є морське регулярне сполучення, яке виконується за розкладом (або визначена кількість суднозаходів до порту за конкретний час) конкретними суднами (або типом суден) за постійним напрямком (не менше ніж між двома обов'язковими портами). Лінійний рейс визначається як рух судна за напрямком та розкладом судноплавної лінії від першого до останнього оголошених обов'язкових портів. Операторами лінійних перевезень можуть бути судновласник, фрахтівник, агент закордонної судноплавної компанії або агент закордонного фрахтівника суден для лінійних перевезень.

Загальними ознаками лінії закордонного плавання є:

- встановлення обов'язкових і факультативних іноземних та українських портів заходу;
- встановлення періодичності заходу закріплених суден в українські порти;
- закріплення для роботи на лінії типів суден;
- реєстрація лінії Державним департаментом морського і річкового транспорту за поданням начальника морського порту.

При виконанні лінійного рейсу судно повинно обов'язково заходити до одного з обов'язкових або факультативних українських та іноземних портів заходу, які зазначені в розкладі руху судна.

Реєстрація ліній закордонного плавання здійснюється Державним департаментом морського і річкового транспорту на підставі документів, які надаються оператором лінійних перевезень за умов здійснення суднами, які будуть працювати на цій лінії, не менше трьох суднозаходів протягом календарного року до українського порту заходу на судноплавній лінії, що планується до реєстрації.

Для реєстрації лінії закордонного плавання оператор лінійних перевезень подає до Укрморрічфлоту такі документи:

- подання начальника кожного обов'язкового торговельного порту заходу України про необхідність реєстрації лінії закордонного плавання;
- заяву оператора лінійних перевезень про реєстрацію лінії закордонного плавання, погоджену з підприємствами, які надають знижки до лоцманського збору відповідно до наказу Міністерства транспорту від 27.06.96 N 214 "Про

затвердження зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України".

До заяви додаються такі документи: техніко-економічні розрахунки, обґрунтування оператора лінійних перевезень щодо можливостей роботи судноплавної лінії, погоджені з начальником кожного українського обов'язкового порту заходу лінійних суден; довідка начальника кожного обов'язкового порту України про здійснені суднозаходи та перевезення вантажів суднами оператора лінійних перевезень.

Документи з питання реєстрації лінії закордонного плавання подаються в оригіналах і розглядаються Державним департаментом морського і річкового транспорту у 10-денний термін з дня одержання. Якщо надані документи підтверджують усі ознаки лінії закордонного плавання, то Державний департамент морського і річкового транспорту видає кожному українському порту обов'язкового заходу підтвердження про реєстрацію лінії закордонного плавання. У підтвердженні обов'язково зазначаються такі дані: перелік обов'язкових та факультативних портів судноплавної лінії, види вантажів, назва судна або судна-субституту, назва судноплавної компанії, найменування морського агента, місто реєстрації агента на території України, дата, номер реєстрації лінії закордонного плавання Державним департаментом морського і річкового транспорту, назва лінії, мінімальна кількість суднозаходів до конкретного порту щомісячно при виконанні лінійних рейсів.

Термін дії підтвердження – один рік з дня його видачі. Дія підтвердження може бути припинена Державним департаментом морського і річкового транспорту раніше визначеного терміну у випадках невиконання вимог Кодексу торговельного мореплавства України, втрати лінійною ознакою лінії закордонного плавання за ініціативою начальника обов'язкового порту заходу судноплавної лінії. У випадках припинення дії підтвердження Державний департамент морського і річкового транспорту інформує про це в письмовій формі в десятиденний термін оператора лінійних перевезень та начальника кожного порту заходу судноплавної лінії на території України.

Контроль за роботою портів та операторів лінійних перевезень здійснює Державний департамент морського і річкового транспорту.[9]

З метою контролю роботи лінії оператор лінійних перевезень щоквартально надає до Державного департаменту морського і річкового транспорту розклад руху суден на лінії (періодичність заходу до обов'язкових (факультативних) українських портів заходу), погоджений з начальниками українських портів заходу судноплавної лінії. Оператор лінійних перевезень до 15-го числа наступного місяця після закінчення кожного півріччя надсилає до Державного департаменту морського і річкового транспорту інформацію про виконання графіка заходу суден до українських портів заходу судноплавної лінії.

**2. Здійснення мореплавства пов'язується з використанням суден задля морських перевезень у каботажному та міжнародному сполученні.**

Каботажним визначається мореплавство, яке здійснюється між портами України суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту України (ст. 131 КТМУ). Мореплавство між портами України та іноземними портами визначається міжнародним і може здійснюватися як суднами, що плавають під державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором (ст. 132 КТМУ). Аналогічні критерії розмежування каботажного мореплавства

та мореплавства у міжнародному сполученні наводяться в юридичній літературі.[2]

**3. Мореплавство може здійснюватися з різною метою та мати свою предметну ознаку.**

Традиційно прийнято визначати такі види мореплавства, як торговельне, риболовне та військове.[5] На відміну від торговельного мореплавства, риболовним є мореплавство, яке пов'язане з використанням судна для рибного або іншого морського промислу. Військовим є мореплавство, що здійснюється, як правило для державних потреб і пов'язане з несенням військової служби.

Застосування КТМУ є однозначним щодо торговельного і риболовного мореплавства, проте щодо військового мореплавства існують застереження:

- правила КТМУ, за винятком передбачених у ньому випадків, не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України;
- для морських військових перевезень правила КТМУ застосовуються в частині, не передбаченій спеціальним законодавством.

Отже, не зважаючи на те, що основним нормативним актом на морському транспорті є КТМУ, сфера дії останнього не розповсюджується лише на торговельне мореплавство, хоча всі класичні інститути морського права приурочені саме до торговельного мореплавства.

Визначення торговельного мореплавства наведено у ст. 1 КТМУ, відповідно до якої: під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Відповідно до наведеного визначення:

- торговельне мореплавство є різновидом мореплавства;
- існує невизначеність щодо всіх видів діяльності, які відносяться до торговельного мореплавства, оскільки перелік, наведений у ст. 1 КТМУ є невичерпним;
- визначення цілей, задля яких має здійснюватися торговельне мореплавство – господарські, наукові, культурні.

Термін "торговельне мореплавство" традиційно використовується у законодавчій практиці, зокрема, у Проекті укладення про торговельне мореплавство 1909 р., КТМ СРСР 1929 р., КТУ СРСР 1968 р. За цей час значною мірою відбулося поширення і деталізація видів діяльності, які відносяться до торговельного мореплавства. І навіть сьогодні цей перелік надає можливість відносити до торговельного мореплавства інші види діяльності, крім тих, які визначено у ст. 1 КТМУ.

Торговельне мореплавство як вид господарської діяльності, на нашу думку, характеризують наступні ознаки:

- торговельне мореплавство є діяльністю, що спрямована на виконання робіт (наприклад, видобування корисних копалин, прокладання кабелю) та/або надання послуг (наприклад, перевезення вантажів, виконання буксирних операцій);
- торговельне мореплавство є діяльністю, яка виконується на професійних засадах суб'єктами господарювання (про це свідчить ліцензування певних її видів);
- торговельне мореплавство є діяльністю, яка носить вартісний характер, тобто має цінову визначеність (результати цієї діяльності реалізуються за плату);
- поєднання публічних і приватних інтересів.

Згідно зі ст. ст. 260, 261 Господарського кодексу України [10] сукупність усіх виробничих одиниць, які здійснюють переважно однакові або подібні види виробничої діяльно-

сті, складає галузь. Транспорт за своїм функціональним призначенням є галуззю матеріального виробництва. Торговельне мореплавство, на нашу думку, є складовою значеної галузі матеріального виробництва.

В залежності від мети, способу організації і здійснення торговельне мореплавство, як вид господарської діяльності, може носити характер комерційного або некомерційного торговельного мореплавства.

Визначальною ознакою *комерційного торговельного мореплавства* є мета здійснення. Комерційне торговельне мореплавство здійснюється суб'єктами господарювання з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку.

Основні умови здійснення комерційного торговельного мореплавства необхідно визначати відповідно до ст. 43 ГКУ:

- Суб'єкти господарювання мають право без обмежень самостійно здійснювати будь-яку комерційну діяльність у сфері торговельного мореплавства, яку не заборонено законом.

- Особливості здійснення окремих видів комерційної діяльності у сфері торговельного мореплавства встановлюються законодавством (це зокрема стосується розвідки та видобування корисних копалин, здійснення рибного та іншого морського промислу).

- Перелік видів діяльності у сфері торговельного мореплавства, що підлягають ліцензуванню (наприклад, перевезення вантажів, пасажирів), а також перелік видів діяльності, підприємництво в яких забороняється, встановлюються виключно законом.

- Здійснення комерційної діяльності у сфері торговельного мореплавства забороняється органам державної влади та органам місцевого самоврядування.

*Некомерційне торговельне мореплавство* здійснюється суб'єктами господарювання, однак, на відміну від комерційного, спрямовано на досягнення економічних і соціальних результатів без мети одержання прибутку.

Некомерційне торговельне мореплавство згідно зі ст. 52 ГКУ здійснюється суб'єктами господарювання державного або комунального секторів економіки, а також іншими суб'єктами господарювання стосовно видів діяльності, впровадження яких з метою одержання прибутку заборонено законодавством України (наприклад, перевезення зброї для оборонних цілей уповноваженим на це підприємством державної форми власності).

Отже, торговельне мореплавство, як вид господарської діяльності, спрямовується на виконання робіт та/або надання послуг у сфері торговельного мореплавства. Залежно від мети здійснення, торговельне мореплавство може носити характер господарської комерційної або некомерційної діяльності.

1. *Александрова К.И.* Комментарий к КТМ СССР. – М., 1973. – С. 3–10.
2. *Вольнец Ф.С.* Перевозки грузов в малом каботаже и вопросы права. – М., 1954.
3. *Вышнепольский С.А., Бурмистов М.М., Забелин В.Г.* Фрахтование морских судов. – М., 1964. – С. 55–56.
4. *Демиденко В.В., Шемякин А.Н., Балобанов А.О. и др.* Морское право Украины: Учеб. пособие. – О., 1996. – С. 7–8.
5. *Жудро А.К., Джавад Ю.Х.* Морское право. – М., 1974. – С. 3–20.
6. *Шмигельский Г.Л., Ясиновский В.А.* Основы советского морского права. – М., 1963. – С. 14–17.
7. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
8. Наказ Міністерства транспорту України від 31.05.2000 р. № 276 "Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання" (в редакції Наказу Мінтрансв'язу України від 06.10.2004 р. № 884) // Офіційний Вісник України. – 2004. – № 43. – Ст. 2846.
9. Постанова Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. № 584 "Про утворення Державного департаменту морського і річкового транспорту" // Офіційний Вісник України. – 2000. – № 13. – Ст. 530.
10. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144.

Надійшла до редколегії 01.12.06