

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ПРАВА
ІНСТИТУТА ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМ. В.М. КОРЕЦЬКОГО

ЦЕНТР ПРАВОВИХ ПРОБЛЕМ СУЧАСНОГО
ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ



РЕКОМЕНДАЦІЇ

II Міжнародної науково-практичної конференції **"МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА"** 12 грудня 2013 р. м. Київ

Учасники II Міжнародної науково-практичної конференції **«Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства»**, відзначають, що у новому тисячолітті одним з важливих напрямків забезпечення сталого розвитку і чинником об'єднання зусиль світової спільноти є налагодження співпраці між країнами та представниками наукової еліти у сфері торговельного мореплавства.

З метою формування **сучасного правового** мислення, що є засобом якісного вдосконалення наукових розробок з міжнародного морського права, міжнародного приватного морського права, морського права, рекомендувати МОН молоді спорту та НАН України спрямовувати зусилля на поглиблення **підготовки** майбутніх юристів та розробку науковцями-правниками нових понять та категорій, положень та концепцій, що адекватно відображали б сучасні реалії у сфері торговельного мореплавства в Україні та в інших країнах.

З метою створення науково-теоретичних засад необхідно концептуалізувати наукові розробки даної проблематики, **виробити низку наукових рекомендацій щодо вдосконалення законодавства з торговельного мореплавства.**

Активізувати розробку проблематики за наступними напрямками, історичні аспекти морського права, міжнародне морське право та його міжнародне правосуддя, міжнародно-правові проблеми торговельного мореплавства, перевезення вантажу, пасажирів та їх багажу, правовий статус морського торгового судна, пошукові, буксирні операції на

морі, розвідка та розробка мінеральних ресурсів і інших ресурсів морського дна і його надр
Захист та охорона морського середовища
Застосування системи стандартів якості морської освіти, підготовки та дипломування моряків,
міжнародно-правові аспекти регулювання праці моряків та ін.

За результатами широкої дискусії та обговорення нагальних проблем учасники конференції дійшли спільної думки, що подальший розвиток, що ведеться у сфері торговельного мореплавства, часто носить за своїм змістом міжнародний характер і органічно пов'язана з розвитком політичних і економічних відносин України з іншими країнами.

Одним із головних напрямів розвитку світової цивілізації в найближчий час визначено освоєння просторів і ресурсів Світового океану. Україна має вигідне географічне місце розташування і розвинуту морську інфраструктуру, може збільшити свій вплив в транспортному використанні морських шляхів, розробці живих морських мінеральних ресурсів.

У цьому зв'язку важливе місце відводиться науково-дослідній роботі в галузі міжнародного морського права та удосконаленню нормативної основи на сучасному етапі, а саме з торговельного мореплавства.

Водночас учасники конференції звертають увагу на ***проблеми, які потребують невідкладного вирішення***, зокрема:

Складнощі, що виникають у сфері регламентації мінеральних ресурсів на континентальному шельфі за межами 200 миль, пов'язані з положеннями статті 82 Конвенції ООН з морського права, яка при її аналізі не дає чіткого уявлення про повноваження Міжнародного органу з морського дна щодо організації отримання відрахувань та внесків у натуральній формі і викликає певні сумніви в готовності до реалізації її положень. Це відноситься до неточності щодо визначення відрахувань в натуральній формі, розробки транскордонних ресурсів, розподілу продукції та інших питань. З огляду на вищевикладене міжнародно-правовий режим використання всіх ресурсів Району докорінно відрізняється від існуючих на сьогодні правових режимів інших просторів. Все, що знаходиться в Районі і його надрах, належить всьому людству, у якого сьогодні абсолютно немає практики справедливого, рівного для всіх держав, правомірного використання ресурсів Району як спільної спадщини. У цьому вбачається, перш за все, і складність, і проблематичність питання;

- За роки діяльності Міжнародної організації праці та Міжнародної морської організації зроблено значний крок у розвитку міжнародно-правових стандартів праці моряків. Тривалий час певні існуючі трудові норми не достатньо і не всебічно впливали на умови праці моряків, оскільки були не скоординовані та мали вельми нерівномірну ратифікацію. Як результат, Конвенція про працю в морському судноплаванні переглянула попередні акти у сфері морського судноплавства, уніфікувавши норми з метою сприяння створенню гідних умов праці моряків. Підсумовуючи варто зазначити, що позитивним кроком є остаточне законодавче закріплення статусу трудового договору, так як цей інструмент виступає важливим та основним механізмом регулювання трудових правовідносин, які виникають між судновласниками та моряками ;

Визначення поняття та кола джерел міжнародного права у цілому та міжнародного морського права зокрема залежить від погляду на міжнародну правотворчість та її розуміння у більш широкому чи вузькому сенсі. Більш вузьке визначення міжнародної правотворчості автоматично звужує коло джерел міжнародного права до міжнародного договору та міжнародного звичаю. Широкий погляд на цей процес дає підстави вважати джерелами міжнародного права й ті засоби міжнародного регулювання, що не містять міжнародних норм власне правового характеру. До джерел міжнародного морського права традиційно відносять міжнародний договір та міжнародний звичай. Якщо застосування першого є зрозумілим, то додержання міжнародних морських звичаїв викликає більше запитань. Зокрема, необхідним є чітке розмежування міжнародних звичаїв та узвичаєнь;

Розвиток міжнародного співробітництва в сфері використання Світового океану сприяє тому, що держава вступає в найрізноманітніші відносини з іншими державами, а також з міжнародними організаціями, юридичними особами та окремими громадянами інших держав. Тому держави можуть виступати в ролі суб'єкта міжнародного приватного морського права. Будучи суб'єктом міжнародного приватного морського права, держава наділена особливою можливістю, яку заведено називати імунітетом;

Міждержавні відносини, пов'язані із забезпеченням міжнародної безпеки, захистом навколишнього середовища, діяльністю людини в морському просторі регулюються міжнародно-правовими нормами, дотримання яких є основою існуючого світового правопорядку. У зв'язку з цим держави звертаються до різних міжнародних і національних засобів досягнення ефективних результатів виконання міжнародно-правових норм, серед яких важливе місце займає інститут міжнародного контролю. Водночас слід зауважити, що в даний час відсутній механізм контролю зі сторони ІМО за імплементацією прийнятих нею правил. Якщо протягом десятиріч зусилля ІМО були направлені на розробку і прийняття міжнародних конвенцій, що встановлюють вимоги до забезпечення безпеки мореплавства, то в останні роки ситуація докорінним чином змінилася. Міжнародне співтовариство прийшло до розуміння того, що недостатньо тільки встановлювати стандарти, але й ще необхідні великі зусилля щодо їх впровадження в повсякденну практику торгового мореплавства і контроль за їх виконанням. Таким чином, центр уваги сьогодні перенесений не на розробку нових міжнародних норм, а на ефективне забезпечення виконання вже діючих норм. Центральне місце в цьому процесі займає контроль з боку держав-порту;

Сучасний світ стоїть перед невідкладним вирішенням низки проблем: екологічної, демографічної, продовольчої та енергетичної. Остання є

найбільш гострою і болючою для розвинених країн, які потребують з кожним роком все більше енергоносіїв. Вже існують ідеологічні обґрунтування «особливої місії» розвинених країн, які повинні дістати (на користь всього людства) вільний доступ до енергоресурсів. Давно вже минули часи, коли видобутком і розподілом нафти займалися «сім сестер»: Exxon, British Petroleum, Royal Dutch-Shell, Chevron, Mobil і Gulf Oil. Їх з середини 1970-х років потіснили потужні державні компанії незахідного світу. Тепер існує інша «Велика сімка», куди входять «Saudi AramCo», «Газпром», іранська НІОС, венесуельська PDVSA, Бразильська Petrobras і малазійська Petronas.

Отже «безнафтові» країни володіють переконливою військово-технічною перевагою, а «нафтові» – це переважно відсталі в промисловому, технологічному і військовому плані країни. Україна на цьому тлі повинна знайти своє місце, закріпившись на морському шельфі як двох морів, так і світовому шельфі завдяки науково-технічному потенціалу, яким вона поки що володіє. На даний час видобутком енергоносіїв на шельфі займається ДАТ "Чорноморнафтогаз" - дочірня компанія НАК "Нафтогаз України". Компанія володіє єдиним виробничо-господарським комплексом, самостійно здійснює пошуково-розвідувальне буріння в межах Чорного і Азовського морів, будівництво морських стаціонарних платформ, підводних трубопроводів, облаштування та розробку родовищ нафти і газу, транспортування продукції споживачам, а також підземне зберігання газу.

Буріння ведеться на глибині не більше семидесяти метрів, тоді як провідні західні компанії давно освоїли технології, що дозволяють видобувати вуглеводні на глибинах понад два кілометри. За оцінками геологів, тільки третина запасів причорноморських родовищ залягає на малій глибині. Що стосується розробки родовищ, які знаходяться на глибинах від двохсот метрів до двох кілометрів, то потрібно визнати, що тут Україна не має ні технологій, ні фінансових можливостей. За результатами оголошеного тендеру компанія Vanco International Ltd (Швейцарія), яка є дочірньою Vanco Energy Company (США), стала переможцем конкурсу на розробку Прикерченської ділянки шельфу Чорного моря. При реалізації її інвестиційної програми на суму понад 4 млрд. дол. бюджет зможе отримати протягом дії Угоди про розподіл продукції суму в кілька сотень мільярдів гривень (за консервативного сценарію світових цін на нафту у 260 дол. за тонну), а загальний обсяг видобутої нафти за усередненого сценарію може перевищити 200 млн. тонн;

- Реальну загрозу торговельному мореплавству сьогодення є піратство та морській тероризм. Піратство, як явище продовжує розвиватися не дивлячись на зниження кількості нападів, а заходи, що вживає міжнародне співтовариство є недостатніми. Важливо звернути увагу на те, що піратство і морський тероризм є серйозною перешкодою свободі судноплавства в цілому, що робить виклик безпеці суден незалежно від прапору. Пошук нових механізмів боротьби з цим явищем обумовлений неможливістю зупинити це явище вже існуючими способами та засобами. Окремою проблемою безперечно

є неможливість затримання піратів під час здійснення злочинну або при отриманні викупу. З цією метою доцільно було б переглянути деякі міжнародно-правові норми в частині посилення повноважень щодо застосування сили військово-морськими силами, які задіяні у боротьбі проти піратства або морського тероризму шляхом надання спеціального мандату Радою Безпеки ООН.

Безперечно, у зв'язку із виявленням регіонального аспекту піратства або морського тероризму необхідно посилити тиск на прибережні держави з тим, щоб вони вживали відповідні заходи з боротьби на національному рівні в частині посилення контролю риболовних суден. Всі ці заходи мають вживатися комплексно і їх результат може призвести до обмеження свободи рибальства, але зважаючи на те що піратство, як явище не зникає, а продовжує розвиватись вжиття таких заходів є цілком обґрунтованими. Основні проблеми у боротьбі з піратством полягають у наступному: фінансових проблемах більшості прибережних держав третього світу; слабкій здатності урядів цих держав вплинути на ситуацію та неможливості постійного перекриття районів піратства недостатньою кількістю кораблів, катерів і літальних апаратів – саме патрулювання на сьогодні залишається одним із найбільш ефективних заходів у боротьбі з піратством; неузгодженості та недосконалої правових норм і актів, що регулюють боротьбу з піратством.

В цілому, робота Конференції спирається на значний нормативний та науковий матеріал. Розгляд усіх проблем в сукупності дозволяє зробити висновки і рекомендації на основі міжнародно-правових та національних норм у сфері торговельного мореплавства.

Результати роботи конференції з торговельного мореплавства будуть сприяти підвищенню ролі академічної науки, що в перспективі може гарантувати подальше наближення нашої країни до життєвих стандартів ЄС.

Учасники ***II Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства»*** відзначають, що обрана тема наукового диспуту послугувала плідним підґрунтям для обміну думками із зазначеної проблематики. У зв'язку з актуальністю піднятих питань запропонувати до друку збірку матеріалів тез та доповідей конференції.

Схвалено учасниками II Міжнародної науково-практичної конференції «Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства» 12 грудня 2013 року