



**КИЇВСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ ПРАВА
НАЦІОНАЛЬНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТА ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМ. В.М. КОРЕЦЬКОГО**

РЕКОМЕНДАЦІЇ

**І Міжнародної науково-практичної конференції
"МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ СУЧАСНОГО
ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА" 11 грудня 2012 р. м. Київ**

Учасники *І 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 молодь 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, загальнотеоретичні та міжнародно-правові проблеми торговельного мореплавства; правовий статус морського торговельного судна; морські наукові дослідження; охорона морського середовища; міжнародно-правова система забезпечення безпеки мореплавства; правовий режим інспектування морських торговельних суден в портах; проблеми піратства та морського тероризму у міжнародному праві; попередження перевезення незаконних мігрантів на морі; міжнародне-правове регулювання праці моряків; проблеми охорони підводної культурної спадщини 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:

- дореволюційна вітчизняна юридична наука приділяла значну увагу дослідженню проблем морського права, зокрема і міжнародного. У другій половині XIX – на початку XX сторіччя увагу дослідників, які працювали в університетах Києва, Харкова та Одеси, привертала в першу чергу проблеми правового регулювання війни на морі і захисту інтересів нейтральної торгівлі під час війни;

- відчутний вплив односторонніх актів на формування звичаєвих норм міжнародного права спостерігався саме у міжнародному морському праві. Саме чимало односторонніх актів держав сприяли кристалізації звичаїв у таких сферах як рибальство, нейтралітет, митні зони тощо. Ряд дослідників кінця XIX – початку XX століття дотримувалися думки про те, що односторонні дії держав, які впливають на процес формування міжнародного звичаю, слід відносити до розряду односторонніх актів. У цілому чимало і сучасних вчених, які досліджують питання взаємозв'язку односторонніх актів з міжнародним звичаєвим правом, продовжують стверджувати ідентичність суто односторонніх актів держав з внутрішніми (суверенними) актами держав. Саме з такої нагоди робимо висновок – «суверенні акти держав істотно вплинули на становлення сучасного міжнародного морського права»;

- підтримка на державному рівні морських наукових досліджень є ознакою зрілості морської держави, її готовності займати активну позицію на міжнародній арені та використовувати успішну морську політику. Розвиток морських наукових досліджень є ефективним захистом економічних інтересів держав і суб'єктів на двосторонньому та багатосторонньому рівнях. Всі держави незалежно від їх географічного положення, та компетентні міжнародні організації мають право проводити морські наукові дослідження за умови дотримання прав і обов'язків інших держав відповідно до ст. 240 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Порядок проведення морських наукових досліджень залежить від статусу

морського простору та особливостей національного законодавства. Існують проблеми коли юридичні особи іноземної держави, звертаються з проханням здійснити розворот дослідницького судна у ВМЕЗ України, перш за все юридична особа іноземної держави повинна надати Україні наступну інформацію, включаючи дотримання правил щодо сейсмічної зйомки 3D. Ці відомості мають дати відповіді на такі питання: з яких конкретних причин виникає технологічна необхідність для проведення розвороту дослідницького судна у ВМЕЗ України; яка технічна характеристика дослідницького судна; географічне положення району (ділянки дослідження) проведення розвороту судна; яка глибина моря в межах району проведення розвороту; які найближчі узбережжя від району проведення розвороту; які найближчі морські порти від району проведення розвороту; надати координати кутових точок водної поверхні, що обмежують район проведення розвороту; які просторові розміри району проведення розвороту; де буде знаходитися обладнання при розвороті судна; надати ситуаційну карту-схему району проведення розвороту; чи дозволяють кліматичні умови даного району зробити розворот судна, при температурному режимі морської води в даний період його проведення. Але на практиці необхідно до юридичній особі іноземної держави застосовувати процедуру дозволу на розворот дослідницького судна у ВЕЗ України тільки відповідно до законодавства України;

- слід узагальнити, що в сучасному торговельному мореплаванні спостерігається явно тенденція щодо жорстокості норм, що регламентують охорону людського життя на морі. Країни, не забезпечують виконання відповідних міжнародно-правових норм, і ризикують втратити можливість направляти свої судна в іноземні порти;
- наявність більшості міжнародно-правових актів у галузі охорони морського середовища свідчить про те, що в теперішній час в міжнародному морському праві сформулювався принцип охорони морського середовища. «Екологізація» становить все більш характерною рисою сучасного міжнародного морського права. Особливо ярко це відображається у галузі торговельного мореплавання, де найбільш чітко здійснюється реалізація міжнародно-правових норм, які цілеспрямовані на захист екології. Але наявність органічних речовин часто призводить до швидкої витрати кисню у воді і не рідко до його повного зникнення, розчиненню суспензій, нагромадженню металів у розчиненій формі, появі сірководню. Присутність великої кількості органічних речовин створює в донних ґрунтах стійке відбудовне середовище, у якому виникає особливий тип вод, що містять сірководень, аміак, іони металів. Тому, при організації системи контролю за скиданнями відходів у море вирішальне значення має визначення районів демпінгу, визначення динаміки забруднення морської води і донних відкладень. Для виявлення можливих обсягів скидання в море необхідно проводити розрахунки всіх забруднюючих речовин у складі матеріального скиду;

- одним з найбільш ефективним правовим інструментом забезпечення безпеки мореплавства є інспектування суден в іноземних портах на предмет відповідності вимог міжнародних конвенцій. Аналіз сучасних тенденцій свідчить про те, що центр вагомості в діяльності міжнародних організацій сьогодення переноситься не на розробку нових міжнародних норм, а на ефективне забезпечення виконання вже діючих норм;

- на прикладі правил щодо інспектування та можливості затримання іноземних торгівельних суден можна побачити практичну ілюстрацію співвідношення національного законодавства та міжнародно-правових норм і принципів щодо правового статусу морського порту. В цілому, правовий статус морського порту визначається національними законодавчими актами з обов'язковим урахуванням норм міжнародного морського права щодо забезпечення судноплавства у суверенних внутрішніх водах. Подібний підхід дозволяє вирішити певне колізійне протиріччя між принципом суверенної рівності держав та принципом обов'язкового співробітництва держав задля загального добробуту, адже однозначність первинності приписів національного права щодо правового режиму морського порту досить органічно поєднується із міжнародно-правовою домінантою, яка забезпечує здійснення міжнародної морської торгівлі, тобто слід констатувати, що у правовому статусі морського порту у сучасних умовах глобалізації, міждержавної інтеграції та швидкого прогресивного розвитку міжнародного публічного права системно реалізується повний комплекс основних міжнародно-правових принципів. Такий висновок цілком відповідає висловленій у правовій науці позиції, відповідно до якої при тлумаченні та застосуванні принципів міжнародного публічного права необхідно враховувати, що усі вони взаємно та системно пов'язані між собою і тому кожен з них має розглядатися у контексті усіх інших принципів, але при цьому фундаментальною основою міжнародно-правових морських відносин залишається принцип суверенної рівності держав за умови дотримання державами портів їх міжнародних зобов'язань;

- 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 прапора. 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 недосконалості правових норм і актів, що регулюють боротьбу з піратством. Можливо стверджувати що визначення піратських дій в UNCLOS 82 потребують зміни. Дане трактування застаріло і потребує змін;

- Україна здійснює співробітництво з ІМО та є стороною ряду міжнародних конвенцій у сфері торговельного мореплавства, у тому числі з питань безпеки судноплавства і запобігання забрудненню морського довкілля з суден. Однак станом на теперішній час у державі спостерігається уповільнення процесу імплементації резолюцій, циркулярів, інших документів ІМО, що випливають з цих конвенцій, у, стандарти, правила, інші нормативно-правові акти національного законодавства Система забезпечення виконання державами світу міжнародних зобов'язань за конвенціями ІМО постійно розвивається Подальший розвиток добровільної самооцінки держав-членів ІМО планується надання обов'язкового статусу Кодексу імплементації документів ІМО, що мають обов'язкову силу 2007 року та впровадження обов'язкової оцінки виконання державою вимог міжнародних документів представниками ІМО з 1 січня 2015 року. З огляду на зазначене існує необхідність застосування методологічного підходу та визначення дійсного рівня імплементації міжнародних норм у законодавство України, а також розроблення за результатами проведеної роботи корегуючих дій. Підсумовуючи, слід зазначити, що самооцінка дозволить встановити реальний стан виконання Україною своїх зобов'язань, які випливають з участі в міжнародних конвенціях. Аналіз одержаних результатів, виявлення недоліків та слабких місць дозволить розробити пропозиції для їх подальшого усунення і впровадження корегуючих заходів в систему управління торговельним судноплавством;

- у незадовільному стані знаходиться міжнародно-правове регулювання питань, пов'язаних з незаконній міграцією на борту суден. Відсутні положення що стосуються мігрантів, які незаконно проникли на борт судна і були виявлені після виходу судна у рейс. Необхідно внести зміни;

- один з суб'єктів, який займає центральне місце у правовому регулюванні сучасного торговельного мореплавства є моряки. Загальноновизнаним є те, що моряки потребують спеціального захисту,

особливо у зв'язку з тим, що в національному законодавстві про працю чітко їх правовий статус не визначений. Враховуючи ситуацію, яка склалася в Україні більшість моряків змушені шукати судновласника-роботодавця закордоном, але в такому випадку моряки стають здебільшого безправними, їх правовий статус незахищений, як з боку України так і з боку держави прапора судна. Діяльність моряків широко регулюється нормативно-правовими актами Міжнародної організації праці, а Україна, як член з 1954 року бере активну участь у вирішенні та врегулюванні проблем, що виникають у трудових відносинах моряків.

Враховуючи неефективність норм міжнародного трудового права в Україні, а також відсутність дієвого механізму реалізації таких норм у відповідності з національним законодавством, актуальність теми полягає у необхідності ратифікації Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006р. (далі – Конвенція 2006р.), яка покликана забезпечити дотримання трудових та соціальних стандартів праці моряків. Навіть у преамбулі Конвенції 2006 р. зазначено, про необхідність програмного правового регулювання відносин у морському праві, зокрема, в ній йдеться про стратегічне значення загальних правових рамок Конвенції ООН 1982 р. по морському праву, як «основи для проведення заходів та співпраці на національному, регіональному та глобальному рівнях у морському секторі» Вітчизняне законодавство України у сфері торгівельного мореплавства, праці моряків, соціального захисту, санітарних вимог, страхування, недосконале і не повністю узгоджене, саме тому потребує суттєвого доопрацювання з метою його приведення у відповідність зі стандартами Конвенції.

Також важливим є те, що Конвенція передбачає урахування національних обставин і певну гнучкість у застосуванні норм Конвенції, з метою поступового покращення захисту моряків, шляхом урахування конкретної ситуації.

Враховуючи вищевикладене можна зробити висновок, що Конвенція про працю в морському судноплавстві являє собою глобальний міжнародний акт, в якому передбачено цілий комплекс правових, організаційних, економічних та інспекційних механізмів, які покликані забезпечити дотримання трудових та соціальних стандартів праці моряків.

Майбутня перспектива приєднання України до нових міжнародних правил – це основний напрямок державної політики у сфері торговельного мореплавства, який сприятиме подальшому розвитку гідних умов праці та системи соціального захисту українських моряків;.

- аналіз тенденцій розвитку сучасного торговельного мореплавства свідчить про те, що в майбутньому існує інтенсивний розвиток підводного судноплавства. З цією проблемою тісно пов'язані питання охорони підводної культурної спадщини, що привернули увагу та особливий інтерес міжнародного співтовариства. Підводна археологічна спадщина є достатньо вразливим об'єктом наукового дослідження, що зумовлює необхідність особливої правової охорони. Специфіка предметів підводної культурної

спадщини зумовлює те, що роботи з їх дослідження, охорони та вилучення значно відрізняються від традиційної польової археології. З розвитком науки дослідження морського дна і техніки підйому затонулих суден кількість унікальних археологічних знахідок, що вилучаються з глибин морів та океанів, постійно зростає.

Значна вартість предметів підводного антикваріату, необхідність великих затрат для проведення археологічних робіт та підняття на їх поверхню, а також відсутність достатнього державного фінансування цієї сфери робить її надзвичайно привабливою для «чорних» археологів, тобто для несанкціонованих розкопок. Міжнародне співтовариство, усвідомлюючи реальність загрози, яку несе для підводної культурної спадщини несанкціонована діяльність, спрямовує зусилля на попередження негативного впливу на такі об'єкти.

В українському законодавстві відсутні спеціальні правові акти, присвячені охороні підводної культурної спадщини. Такі предмети охороняються загальним пам'ятко охоронним законодавством, зокрема Законами України «Про охорону культурної спадщини» 2000 р., «Про археологічну спадщину» 2004 р., «Про музеї та музейну справу» 1995 р. та ін. Найбільшою проблемою правової охорони підводної культурної спадщини в Україні є недостатнє фінансування, що звичайно впливає на якість такої охорони.

Враховуючи складну економічну ситуацію, одним з джерел фінансування діяльності з охорони підводної культурної спадщини в Україні може бути застосування механізмів залучення коштів від туристичної діяльності. Таким чином, підводні культурні цінності, які багато в чому визначають культурну самобутність кожної держави, охороняються нормами національного та міжнародного права, яке встановлює стандарти такої охорони. Підводна культурна спадщина становить частину загальної спадщини людства та може бути джерелом соціально-економічного розвитку держави в цілому;

- досліджуючи роботу Міжнародного органу з морського дна, він включає нагляд за виконанням 12 діючих контрактів на розвідку та розробку вкрай необхідних норм, правил та процедур, що стосуються захисту морського середовища і майбутнього видобутку. Крім того протягом 2012 року на адресу Міжнародного органу надійшло ще п'ять заявок на затвердження планів робіт із розвідки. Однак найбільш невідкладним завданням для Міжнародного органу є розробка справедливих стратегій та правил експлуатації морських родовищ корисних копалин, а також забезпечення належного рівня захисту морського середовища.

Крім того, у діяльності міжнародного органу існує ряд міжнародно-правових проблем, що стосуються регулювання використання ресурсів морського дна зокрема. Район визначається Конвенцією в якості морського дна та його надр поза межами національної юрисдикції. На сьогодні точно визначити географічні межі Району неможливо, доки не будуть встановлені межі національної юрисдикції, включаючи точне розмежування

всіх районів континентального шельфу, що простягаються за межі 200 морських миль від вихідних ліній. У 2012 році Міжнародний орган завершує роботу над розробкою практичного довідника із нормативного режиму глибоководної розробки морського дна. Відповідно до статті 82 Конвенції, передбачено, що «держави з розширеним континентальним шельфом» здійснюють відрахування або внески через Міжнародний орган, який розподіляє їх між державами – учасницями Конвенції на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси та потреби держав що розвиваються, особливо тих із них, які найменш розвинуті та не мають виходу до моря. Таким чином Міжнародному органу необхідно розробити такі критерії найближчим часом. Початок видобутку ресурсів у Районі стримується необхідністю значних капіталовкладень у побудову морських видобувних комплексів, які зможуть вести видобуток у глибоководних районах. А тому Міжнародний орган має здійснювати моніторинг тенденцій і подій, відносно такого видобутку, включаючи кон'юнктуру на світовому ринку металів, відслідковувати відповідні тенденції та перспективи відносно економічних та екологічно чистих технологій видобутку з тим щоб визначити час коли такий видобуток стане економічно обґрунтованим. Міжнародному органу належить посилення та координація міжнародного співробітництва в галузі морських наукових досліджень. На сьогодні Міжнародний орган співпрацює з Секретаріатом Конвенції про біологічне різноманіття, Комісією ОСПАР, заснованою Конвенцією про захист морського середовища Північно-Східної Атлантики (шляхом встановлення шести охоронних районів моря, закритих для рибальства), Генеральною Асамблеєю ООН та іншими організаціями.

Поточний нагляд за виконанням контрактів на розвідку і надання, за необхідністю, нових контрактів; поступове формування режиму, що регламентує діяльність у Районі; моніторинг тенденцій та подій щодо діяльності з глибоководного видобутку на морському дні, включаючи кон'юнктуру на світовому ринку металів, а також ціни на метали, відповідні тенденції, перспективи, економічні та екологічно чисті технологічні зрушення стосовно діяльності в галузі розробки морського дна; збір та оцінка даних, які отримані в ході пошуково-розвідувальної діяльності і аналіз отриманих результатів; заохочення та сприяння здійсненню морських наукових досліджень у Районі із особливим акцентом на дослідження стосовно екологічного впливу від діяльності в Районі; розробка спеціалізованих баз даних про діяльність Міжнародного органу.

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 *I 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 I Міжнародної
науково-практичної конференції
«Міжнародно-правові проблеми сучасного
торговельного мореплавства»
11 грудня 2012 року*