

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

І. В. ДМИТРИЧЕНКО

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

Рекомендовано Методичною радою НУК як методичні вказівки

Електронне видання комбінованого
використання на DVD-ROM



МИКОЛАЇВ • НУК • 2012

УДК 341.225.5(076)
ББК 67.91я73
Д 53

Укладач І. В. Дмитриченко, канд. юр. наук, доцент

Рецензент О. А. Ломакіна, канд. юр. наук, доцент

Дмитриченко І. В.

Д53 Міжнародне морське право : методичні вказівки / І. В. Дмитриченко. – Миколаїв : НУК, 2012. – 86 с.

Вміщено методичні рекомендації та теоретичні настанови щодо вивчення студентами спеціальності "Правознавство" програмних тем навчальної дисципліни "Міжнародне морське право", а також завдання для практичних, індивідуальних занять і самостійної роботи.

Призначені для викладачів і студентів юридичних спеціальностей, а також будуть корисними для всіх, хто цікавиться актуальними питаннями міжнародного морського права.

УДК 341.225.5(076)
ББК 67.91я73

Навчальне видання

ДМИТРИЧЕНКО Ігор Володимирович

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО Методичні вказівки

Комп'ютерне верстання *А.Й. Лихіна*
Коректор *М.О. Паненко*

© Дмитриченко І. В., 2012
© Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова, 2012

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 5,0. Обсяг даних 2284 кб. Тираж 14 прим. Вид. № 27. Зам. № 339.
Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
просп. Героїв Сталінграда, 9, м. Миколаїв, 54025, e-mail : publishing@nuos.edu.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2506 від 25.05.2006 р.

ЗАГАЛЬНІ ВІДОМОСТІ

Сьогодні Світовий океан все більше привертає увагу держав, а технічний прогрес розширює можливості людини в галузі всебічного використання різноманітних видів морегосподарської діяльності в ньому.

Широке коло відносин, що виникають між державами світу у зв'язку з використанням Світового океану, регулюється нормами міжнародного морського права. Найважливішим міжнародно-правовим актом у цій сфері є Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка являє собою універсальний і всеохоплюючий міжнародно-правовий акт, який зібрав і з'єднав в одне ціле основні принципи і норми, що визначають правовий статус і режим різних категорій морських просторів, а також порядок використання живих і мінеральних ресурсів Світового океану. У грудні 2012 р. виповнюється тридцять років з дня відкриття для підписання даної Конвенції (6–10 грудня 1982 р., Монтего-Бей, Ямайка), що стало результатом напруженої десятирічної роботи III Конференції ООН з морського права. Конституція морів та океанів є унікальним підсумком міжнародного співробітництва, що втілив у собі зусилля більш ніж 150 країн, які представляють всі правові і політичні системи, а також регіони світу.

Міжнародне морське право як навчальна дисципліна відрізняється своєю специфічною складною мовою, значним обсягом фактичного матеріалу та міжнародно-правових актів і належить до циклу дисциплін самостійного вибору вищого навчального закладу. Основними видами вивчення дисципліни "Міжнародне морське право" є лекційний курс, практичні та індивідуальні заняття, самостійне вивчення окремих питань міжнародного морського права, модульний контроль, написання курсових робіт. По закінченню викладання дисципліни "Міжнародне морське право" навчальним планом передбачено проведення іспиту як підсумкового контролю перевірки знань студентів.

РОЗПОДІЛ НАВЧАЛЬНОГО ЧАСУ

Розподіл навчальних годин на семестр за видами навчальних занять відповідно до навчального плану здійснено таким чином:

Семестр	Загальна кількість годин/кредитів	Розподіл за семестрами та видами занять				Форма атестації
		Лекції	Практичні заняття	Індивідуальна робота	Самостійна робота	VI семестр
6	90/2,5	18	18	18	36	Іспит

МЕТА І ЗАВДАННЯ ДИСЦИПЛІНИ

Мета дисципліни: ознайомлення студентів з особливостями, основними поняттями, інститутами сучасного міжнародного морського права.

Навчальна дисципліна передбачає наступні **завдання** – засвоєння студентами певних загальнотеоретичних знань про міжнародне морське право; навчання студентів роботі з міжнародними договорами, іншими міжнародними актами, справами Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права та міжнародних морських арбітражів; навчити студентів давати оцінку сучасним міждержавним відносинам у світлі міжнародного морського права.

Вимоги до знань та умінь:

Після вивчення дисципліни студенти повинні **знати**:

- основні правові категорії і поняття міжнародного морського права;
- джерела міжнародного морського права;
- основні принципи міжнародного морського права;
- основні правові режими морських просторів;
- основи міжнародно-правового забезпечення безпеки мореплавства;
- міжнародно-правові основи захисту прав моряків;
- засоби мирного врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані.

Уміти:

- користуватися джерелами міжнародного морського права;
- застосовувати положення міжнародних договорів з участю України;
- тлумачити норми міжнародних договорів України з метою розв'язання спірних правових ситуацій у морегосподарській діяльності;

– обґрунтовувати позицію держави в рамках міжнародного морського права;

– характеризувати національне законодавство з точки зору його відповідності міжнародному морському праву.

Мати уяву:

– про основні тенденції розвитку сучасного міжнародного морського права;

– про особливості організації і функціонування міжнародних морських організацій.

ПЕРЕЛІК ЗМІСТОВИХ МОДУЛІВ

№ з/п	Назва модуля	Години	Кредити	Бали
1.	Загальні положення міжнародного морського права. Правовий режим морських просторів	36	1,0	30–50
2.	Правова регламентація міждержавних відносин у Світовому океані	36	1,0	30–50
	Разом:			60–100
3.	Курсова робота	18	0,5	60–100
	Разом:	90	2,5	

Програма навчальних елементів змістових модулів

№	Сума кредитів	Сума балів	Найменування елементів модуля	Розподіл навчального часу			
				Лекції	Практичні заняття	Індивідуальна робота	Самостійна робота
1	1,0	30–50	Тема 1. Поняття, джерела і принципи міжнародного морського права.	2	2	1	2
			Тема 2. Міжнародно-правова класифікація морських просторів. Внутрішні морські води.	2	2	1	2
			Тема 3. Територіальне море і прилегла зона.	2	2	1	2
			Тема 4. Виключна економічна зона і континентальний шельф.	2	2	1	2
			Тема 5. Відкрите море.	2	2	2	2
			Всього: 36	10	10	6	10

№	Сума кре- дита	Сума балів	Найменування елементів модуля	Розподіл навчального часу			
2	1,0	30–50	Тема 6. Міжнародно-правова регламентація безпеки мореплавства.	2	2	3	2
			Тема 7. Міжнародно-правова регламентація праці в морському судноплавстві. Конвенція про працю в морському судноплавстві (КПМС–2006).	2	2	3	2
			Тема 8. Міжнародно-правовий режим морських природних ресурсів.	2	2	3	2
			Тема 9. Мирне врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані.	2	2	3	2
			Всього: 36	8	8	12	8
	2,0	60–100	Разом: 72	18	18	18	18
3	0,5	60–100	Курсова робота: збір матеріалу, написання, захист курсової роботи	–	–	–	18
	Разом 2,5 кре- дита	90		18	18	18	36

ЗМІСТ ДИСЦИПЛІНИ "МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО"

МОДУЛЬ 1. Загальні положення міжнародного морського права. Правовий режим морських просторів

Тема 1. Поняття, джерела і принципи міжнародного морського права

Визначення міжнародного морського права. Міжнародне морське право як самостійна галузь міжнародного права. Система міжнародного морського права. Джерела міжнародного морського права. Основні принципи міжнародного морського права. Суб'єкти міжнародного морського права. Міжнародні організації, що пов'язані з дослідженням та використанням Світового океану. Кодифікація міжнародного морського права.

Тема 2. Міжнародно-правова класифікація морських просторів. Внутрішні морські води

Поняття міжнародно-правового статусу і режиму морських просторів. Загальна міжнародно-правова класифікація морських просторів. Державна морська територія. Морські зони, на які поширюється функціональна юрисдикція прибережних держав. Замкнені та напівзамкнені моря. Регіональні моря. Міжнародні протоки і канали. Архіпелажні води. Види внутрішніх морських вод. Історичні води та історичні затоки. Правовий режим внутрішніх морських вод прибережних держав. Правовий режим внутрішніх морських вод і портів України.

Тема 3. Територіальне море і прилегла зона

Поняття територіального моря. Кодифікація норм, що встановлює статус і режим територіального моря. Проблема ширини територіального моря. Порядок встановлення вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря. Визначення зовнішньої межі територіального моря. Делімітація територіального моря між сусідніми прибережними державами. Міжнародно-правовий режим територіального моря. Право мирного проходу в територіальному морі. Види юрисдикції прибережної держави у територіальному морі щодо іноземних суден. Прилегла зона прибережної держави та її правовий режим.

Тема 4. Виключна економічна зона і континентальний шельф

Концепція виключної економічної зони (ВЕЗ) у сучасному міжнародному морському праві. Поняття і ширина ВЕЗ. Правовий статус і режим

ВЕЗ. Суверенні права прибережної держави на води та живі ресурси ВЕЗ. Штучні острови та споруди у ВЕЗ. Свободи ВЕЗ. Право держав, які не мають виходу до моря, стосовно експлуатації живих ресурсів ВЕЗ. Забезпечення виконання законів і правил прибережної держави. Делімітація ВЕЗ між сусідніми прибережними державами. Поняття континентального шельфу. Порядок визначення зовнішньої межі континентального шельфу. Делімітація континентального шельфу між сусідніми прибережними державами. Практика Міжнародного Суду ООН і міжнародних арбітражів щодо розмежування континентального шельфу між суміжними та протилежними державами. Суверенні права прибережної держави на континентальний шельф. Відрахування і внески у зв'язку з розробкою континентального шельфу за межами 200 морських миль.

Тема 5. Відкрите море

Поняття відкритого моря. Принцип свободи відкритого моря. Міжнародно-правовий режим відкритого моря. Свобода мореплавства у відкритому морі. Національність морських суден. Право плавання під прапором України. Юрисдикція держави прапора судна у відкритому морі. Свобода рибальства у відкритому морі. Збереження живих ресурсів відкритого моря та управління ними. Свобода польотів над відкритим морем. Свобода прокладення кабелів і трубопроводів у відкритому морі. Створення штучних островів і споруд у відкритому морі. Морські наукові дослідження у відкритому морі. Правовий статус і режим дна відкритого моря. Право на огляд. Право переслідування по "гарячих слідах".

МОДУЛЬ 2. Правова регламентація міждержавних відносин у Світовому океані

Тема 6. Міжнародно-правова регламентація безпеки мореплавства

Система міжнародно-правових актів, що регламентують охорону життя людини на морі. Міжнародна конвенція з охорони життя людини на морі (СОЛАС). Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. Міжнародна конвенція щодо стандартів підготовки і дипломування моряків і несення вахти 1978 р. Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. (МППЗС). Міжнародно-правові засоби забезпечення безпеки судноплавства. Вимоги до технічного стану суден.

Тема 7. Міжнародно-правова регламентація праці в морському судноплавстві. Конвенція про працю в морському судноплавстві (КПМС-2006)

Загальні засади міжнародно-правової регламентації праці в морському судноплавстві. Міжнародна організація праці (МОП) і захист прав моряків. Конвенція про працю в морському судноплавстві (КПМС-2006). Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна. Умови зайнятості моряків. Трудові договори моряків. Заробітна плата. Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування й столове обслуговування на борту судна. Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист у галузі соціального забезпечення моряків. Дотримання й забезпечення виконання КПМС-2006.

Тема 8. Міжнародно-правовий режим морських природних ресурсів

Поняття "морські природні ресурси". Режим морських мінеральних ресурсів. Управління морськими живими ресурсами. Управління морськими екосистемами. Конвенція про збереження живих ресурсів Антарктики 1980 р. Принцип обережного підходу у міжнародному морському праві. Концепція комплексного прибережного управління.

Тема 9. Мирне врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані

Поняття, становлення і розвиток принципу мирного врегулювання спорів. Загальна характеристика мирних засобів і заходів вирішення міжнародних спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані. Особливості врегулювання міждержавних спорів на основі положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. Застосування узгоджувальної процедури. Міжнародний трибунал з морського права. Міжнародний Суд ООН та його практика у сфері міжнародного морського права. Арбітраж і спеціальний арбітраж як засіб вирішення міждержавних спорів щодо тлумачення або застосування Конвенції ООН з морського права. Застосування тимчасових заходів міжнародними судовими органами та арбітражами. Вирішення спору на підставі принципу *ex aequo et bono*.

ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ НАСТАНОВЛЕННЯ

МОДУЛЬ 1. Загальні положення міжнародного морського права. Правовий режим морських просторів

Тема 1. Поняття, джерела і принципи міжнародного морського права

Студенти мають звернути увагу на наступні особливості міжнародного морського права. Початок формування міжнародного морського права було закладено ще в стародавні часи. На різних етапах розвитку суспільства міжнародне морське право не залишалось незмінним, оскільки кожному історичному періоду відповідали свої правові концепції, принципи і норми. Сьогодні перспективи використання Світового океану та повітряного простору над ним зачіпають політичні, економічні, торговельні, правові та оборонні інтереси майже всіх країн.

Міжнародне морське право являє собою сукупність юридичних норм і принципів (договірних та звичасвих), що визначають правовий статус та режим морських просторів і регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права в процесі їхньої діяльності щодо використання Світового океану та його ресурсів у різних цілях.

Слід підкреслити, що загальновизнані принципи і норми сучасного міжнародного права, які регламентують міждержавні відносини, складають основоположні засади правового регулювання і діяльності держав та міжнародних організацій у Світовому океані. Міжнародне морське право є складовою частиною міжнародного публічного права. Будь-яка міжнародно-правова норма, що утворюється державами, має суворо відповідати **імперативним принципам** міжнародного права, тобто нормам **jus cogens** (норми, відхилення від положень яких неможливе і вважається неправомірним). Отже, міжнародне морське право характеризується як система взаємозалежних та взаємоузгоджених принципів і норм, що призначені для зміцнення єдиного і загального правопорядку в просторах Світового океану.

Студентам необхідно з'ясувати перелік джерел міжнародного морського права.

Студентам потрібно врахувати, що поняття кодифікації міжнародного морського права, як і поняття його прогресивного розвитку, слід розуміти у контексті ст. 15 Положення про Комісію міжнародного права ООН

(КМП). Під **кодифікацією** розуміється більш точне формулювання і систематизація норм міжнародного права в тих галузях відносин, де вже існують певні положення, що склалися в результаті поширеної практики держав (включаючи договірну практику), а також певних прецедентів і доктрин. Під **прогресивним розвитком** розуміється підготовка міжнародних конвенцій для регулювання тих відносин, які ще не регулюються міжнародним правом або регулюються в недостатній мірі, оскільки відповідні правові норми ще не одержали належного розвитку у практиці окремих держав.

Перші кроки для кодифікації міжнародного морського права були зроблені у сфері **права морської війни**. Так, у 1856 р. на Паризькому конгресі було прийнято Декларацію про морську війну, яка заборонила **каперство** (захоплення торговельних суден супротивника озброєними приватними суднами) та сформулювала правила морської блокади і недоторканності нейтральних вантажів. У 1899 та 1907 рр. на міжнародній конференції у Гаазі прийнято низку конвенцій, що торкалися також і питань права морської війни: VI конвенція про положення торгових суден супротивника під час відкриття військових дій; VII конвенція про обертання торгових суден у військові; VIII конвенція про встановлення автоматичних контактних підводних мін; IX конвенція про бомбардування морськими силами під час війни та інші.

Перша спроба офіційної кодифікації міжнародного морського права мирного часу була зроблена Лігою Націй. За резолюцією Асамблеї Рада Ліги Націй створила у 1924 р. Комітет експертів для підготовки доповідей про кодифікацію міжнародного права. Серед запропонованих у 1927 р. комітетом тем, які підлягали кодифікації, три торкалися морського права: "Територіальні води"; "Піратство", "Експлуатація морських багатств".

На основі доповіді Комітету експертів Асамблея вирішила скликати у 1930 р. (березень) в Гаазі міжнародну конференцію з питань кодифікації міжнародного права, що стосувалися різних тем, серед яких одна була морською, а саме – проблема територіальних вод. Непримиримість деяких держав (США, Великобританії, Японії, Франції, Італії) з позицією інших учасників конференції фактично обумовила кінцевий результат її роботи.

Ці держави намагалися розширити можливості вторгнення у чужі морські території, наполягали на невизнанні імунітету державних торгових суден. Гострі дискусії на конференції були навколо ширини територіальних вод. Меншість, яка мала більший тоннаж флоту, відстоювала позицію – визнання тримильної ширини територіального моря (Велико-

британія з домініонами, США, Японія та ін.). Більшість делегацій вважала, що недоречно закріплювати тримильну ширину територіального моря як норму міжнародного права.

Конференція обмежилася лише схваленням **проекту конвенції про режим територіальних вод**, який, на жаль, так і залишився проектом. Проте не можна лише негативно оцінювати Гаазьку конференцію 1930 р. Вона мала також і позитивне значення, оскільки її проведення дозволило зібрати значний матеріал, зокрема, офіційні позиції урядів багатьох країн з важливих питань морського права. Це дало можливість зрівноважити різні позиції держав. Пізніше матеріали конференції використовувалися при формуванні деяких договірних норм морського права та для наступних кроків у напрямку кодифікації міжнародного права, що відбулися у післявоєнні роки.

Значним рухом уперед була робота, що здійснила КМП у період з 1949–1956 рр. В діяльності КМП активну участь брав відомий український учений-правник академік В.М. Корецький. У результаті шестирічної роботи КМП був підготовлений Проект статей з морського права, до якого увійшло 73 статті, що торкались усіх основних інститутів міжнародного морського права. За результатами її роботи було скликано у 1958 р. I Конференцію ООН з морського права (проходила з 24 лютого по 27 квітня у Женеві). В ній брали участь делегації 86 держав (серед учасників конференції були делегації СРСР, України, Білорусії). I Конференція прийняла чотири конвенції: "Про відкрите море"; "Про територіальне море та прилеглу зону"; "Про континентальний шельф"; "Про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря". Це був перший етап кодифікації міжнародного морського права. Схвалені конвенції у сукупності утворили цілісний кодекс міжнародного публічного морського права, що визначав правовий режим Світового океану.

Конвенція про відкрите море 1958 р. вперше дала визначення поняття відкритого моря, закріпила на договірному рівні звичайний принцип свободи відкритого моря, розкрила поняття "піратства", встановила положення щодо права переслідування іноземного судна, що не має державного імунітету тощо. В цій конвенції було встановлено низку нових норм: принцип реального зв'язку між судном та державою прапора; положення про обов'язковість вживати заходи проти забруднення моря нафтою та радіоактивними відходами; про вільний доступ країн до моря, що не мають свого морського узбережжя; про обов'язки капітанів морських суден тощо.

У Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. вперше на договірному рівні визначено порядок вимірювання ширини територіального моря і встановлено положення про його делімітацію; закріплено право мирного проходу суден через іноземне територіальне море і принцип суверенітету прибережної держави над її територіальним морем; визначено порядок мирного проходу, права та обов'язки прибережної держави та судна, що проходить територіальним морем; встановлено умови здійснення кримінальної та цивільної юрисдикції прибережної держави над іноземними суднами, що знаходяться в її територіальному морі. Новелами у цій конвенції стали норми, що регламентують режим прилеглої зони.

Конвенція про континентальний шельф 1958 р. вирішила питання, що постали в результаті науково-технічного прогресу. В ній було вперше визначено юридичне поняття континентального шельфу, встановлено принципи розмежування континентального шельфу між сусідніми прибережними державами (ст. 6); визначено обсяг прав прибережних держав на континентальний шельф.

Конвенція про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря 1958 р. (СРСР цю конвенцію не підписав) дала визначення поняттям "охорона живих ресурсів", "відкрите море" та "рибальський промисел", визначила умови рибальства в районах, що прилягають до територіального моря, встановила порядок вирішення спорів, що виникають у зв'язку з рибальством у відкритому морі. Для факультативного підписання Конференцією був схвалений **Протокол про обов'язковий порядок вирішення спорів**. Він передбачав юрисдикцію Міжнародного Суду ООН щодо тлумачення та застосування конвенцій з морського права, якщо тільки інший спосіб урегулювання не передбачено в конвенціях або не прийнято угодою сторін у межах розумного строку. В цілому результати роботи Женевської конференції 1958 р. були успішними. Розглядаючи її підсумки, ГА ООН одностайно визнала, що конференція "зробила історичний внесок у справу кодифікації і прогресивного розвитку міжнародного права".

Однак залишилося відкритим головне питання – про єдиний ліміт ширини територіального моря. Тому це питання було винесене на **II Конференцію ООН з морського права**, що проходила у Женеві з 17 березня по 27 березня 1960 р. У її роботі брало участь 87 держав та 24 спостерігачі від спеціалізованих установ ООН і міжурядових організацій. Гостра боротьба розгорілася між прибічниками 12-мильної та 6-мильної

межі ширини територіального моря. Учасники конференції не змогли виробити спільні позиції з цього питання. Проте більшість держав під час голосування показали, що вони не погоджуються із розширенням територіального моря далі, ніж 6 або 12 морських миль. За встановлення ширини територіального моря у 200 морських миль виступив лише Сальвадор. Інші латиноамериканські країни, серед яких були Перу, Чилі, Коста-Рика, Еквадор вважали, що необхідно розширити зону суверенітету прибережної держави в цілях збереження та використання морських ресурсів.

Генеральна Асамблея ООН, визнаючи доцільність подальшої кодифікації міжнародного морського права, прийняла 17 грудня 1970 р. резолюцію 2750 (XXV), яка передбачала скликання у 1973 р. нової конференції з морського права. У грудні 1973 р. у Нью-Йорку відкрилася сесія конференції для вирішення питань організації її роботи. Спочатку планували провести обговорення вузлових проблем морського права на сесії у м. Каракас (Венесуела) та у разі необхідності продовжити роботу в 1975 р. у Відні. Були сформовані робочі органи Конференції: Генеральний комітет, Редакційний комітет і три головних комітети. Усі проблеми, що очікували розв'язання на III Конференції, були розподілені між головними Комітетами: **I Комітет** розробляв міжнародний режим дна морів і океанів за межами поширення національної юрисдикції, включаючи визначення структури, функцій і повноважень міжнародного механізму; **II Комітет** розглядав питання про територіальне море, прилеглу зону, про міжнародні протоки, економічну зону, континентальний шельф, про права країн, що не мають виходу до моря, проблеми вод держав-архіпелагів, замкнених та напівзамкнених морів, штучних островів і установок та режим островів; **III Комітет** розробляв положення про захист і збереження морського середовища та питання морських наукових досліджень.

2 сесія Конференції проходила у 1974 р. у м. Каракас (Венесуела), де були прийняті Правила процедури Конференції та Декларація Голови Конференції, в якій було зафіксовано "джентльменську угоду" про принципи вирішення проблем морського права. В ній, зокрема зазначалося, що проблеми океанських просторів тісно взаємопов'язані і мають вирішуватися як єдине ціле (принцип вирішення усіх питань у "пакеті") і Конференція має зробити все можливе для досягнення угоди по суті питань шляхом консенсусу, переходячи до голосування, якщо будуть вичерпані всі зусилля щодо досягнення цього консенсусу. "Пакет" основних рішень з морського права включав: встановлення єдиного 12-мильного ліміту ширини територіального моря; забезпечення безперешкодного проходу

всіх суден через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства і перекриваються територіальними морями; розв'язання проблем рибальства; встановлення економічних зон шириною до 200 морських миль; забезпечення свободи судноплавства та морських наукових досліджень у відкритому морі; визначення зовнішньої межі континентального шельфу та його правового режиму; встановлення статусу морського дна за межами континентального шельфу і створення міжнародної організації щодо управління ресурсами в цій частині морського дна; прийняття норм, що сприяють запобіганню забруднення морського середовища. Протягом роботи наступних сесій, включаючи 4 сесію, було створено основу неофіційного тексту проекту нової Конвенції, що дало змогу лише на 6 сесії представити так званий Неофіційний зведений текст для переговорів (включав 16 структурних частин та 7 додатків). На 11 сесії на 182 пленарному засіданні 30 квітня 1982 р. відбулося голосування за текст Конвенції. Текст Конвенції та 4 резолюції були прийняті голосами 130 делегацій, тобто переважною більшістю учасників. Тільки 4 делегації голосували проти – США, Ізраїль, Туреччина та Венесуела, та 17 делегацій утрималося. Завершальне засідання Конференції відбулося 6–10 грудня 1982 р. в Монтего-Бей (Ямайка), де повноважні представники держав підписали нову Конвенцію ООН з морського права. Отже, практично всі питання міжнародного морського права, що відносяться до використання Світового океану в мирний час, були кодифіковані в єдиній всеохоплюючій Конвенції.

Основний зміст Конвенції ООН з морського права 1982 р.: Частина I "Вступ"; Частина II "Територіальне море та прилегла зона"; Частина III "Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства"; Частина IV "Держави-архіпелаги"; Частина V "Виключна економічна зона"; Частина VI "Континентальний шельф"; Частина VII "Відкрите море"; Частина VIII "Режим островів"; Частина IX "Замкнуті та напівзамкнуті моря"; Частина X "Право держав, що не мають виходу до моря, на доступ к морю і від нього і на свободу транзиту"; Частина XI "Район"; Частина XII "Захист і збереження морського середовища"; Частина XIII "Морські наукові дослідження"; Частина XIV "Розробка та передача морської технології"; Частина XV "Врегулювання спорів"; Частина XVI "Загальні положення"; Частина XVII "Заклучні положення". Додатки: Додаток 1 "Далеко мігруючі види"; Додаток 2 "Комісія з кордонів континентального шельфу"; Додаток 3 "Основні умови пошуку, розвідки та розробки"; Додаток 4 "Статут підприємства"; Додаток 5 "Узгоджуваль-

на процедура"; Додаток 6 "Статут міжнародного трибуналу з морського права"; Додаток 7 "Арбітраж"; Додаток 8 "Спеціальний арбітраж"; Додаток 9 "Участь міжнародних організацій".

До договірних джерел міжнародного морського права відносяться також різноманітні інші універсальні конвенції, зокрема: Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнень суден 1972 р.; Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р; Міжнародна конвенція про пошук та рятування на морі 1979 р. тощо. Держави укладають також локальні багатосторонні чи двосторонні угоди з окремих питань використання й охорони моря (наприклад, Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 р., Угода про збереження китоподібних Чорного моря, Середземного моря і прилеглої акваторії Атлантичного океану 1996 р. та ін.). Студентам необхідно визначити перелік основних конвенцій, прийнятих у рамках діяльності міжнародних морських організацій (зокрема, Міжнародної морської організації).

Питання до практичного заняття № 1

Тема 1. Поняття, джерела і принципи міжнародного морського права

1. Визначення міжнародного морського права.
2. Міжнародне морське право як самостійна галузь міжнародного права. Система міжнародного морського права.
3. Джерела міжнародного морського права. Основні принципи міжнародного морського права. Кодифікація міжнародного морського права.
4. Суб'єкти міжнародного морського права. Міжнародні організації, що пов'язані з дослідженням та використанням Світового океану.

Завдання для самостійної роботи студентів з теми 1

Студенти виконують письмово завдання з наступних питань:

1. Перша конференція ООН з морського права: історична довідка.
2. Друга конференція ООН з морського права: історична довідка.
3. Третя конференція ООН з морського права: історична довідка.
4. Структура та компетенція органів Міжнародної морської організації (ІМО).

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 1

Консультація з питань:

1. Структура міжнародного морського права.

2. Джерела міжнародного морського права.
3. Інтернет-ресурси для здійснення науково-дослідницької роботи з проблем міжнародного морського права.

Література

1. Анцелевич Г.А. Международное морское торговое право : учебное пособие. – К.: Издательский дом "Слово", 2003. – С. 8–65.
2. Конституция для океанов (UNCLOS 82) : учебно-методическое пособие / Сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов / Под ред. С.В. Кивалова // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 3/ II – 250 с.
3. Международное морское право : учебное пособие / под ред. С.А. Гуреева. – М. : Юрид. лит., 2003. – С. 5–44.
4. Международное морское право: учебное пособие/ С.А. Гуреев, И.В. Зенкин, Г.Г. Иванов; отв. ред С.А. Гуреев. – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: Норма: ИНФРА-М, 2011. – С. 15–46.
5. Мовчан А.П. Международное морское право: основные положения. – М., 1997. – 51 с.
6. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М. : Статут, 2007. – С. 15–26.
7. Очерки международного морского права / Корецкий В.М., Колодкин А.Л., Николаев А.Н. и др. – М. : Госюриздат, 1962.
8. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания). – Одесса: Астропринт, 2004.
9. The law of the sea: progress and prospects / edited by David Freestone, Richard Barnes, and David Ong. – Oxford University Press Inc., New York, 2006. – P. 28–35.

Тема 2. Міжнародно-правова класифікація морських просторів. Внутрішні морські води

Методологія класифікації морських просторів. Студентам необхідно звернути увагу, що в доктрині міжнародного морського права вихідною ознакою при класифікації морських просторів запропоновано покласти поділ території на простори земної кулі, які знаходяться або не знаходяться під суверенітетом держави. На основі цього визначено дві основні групи морських просторів: 1) морські простори у межах державних кордонів (державна територія); 2) морські простори за межами державних кордонів (територія, яка не є державною). Такий підхід був

підтриманий відомими правознавцями, зокрема О.Ф. Висоцьким, С.О. Малініним, С.В. Молодцовим, В.Ф. Мешерою, А.К. Жудро, Ж. Тускозом та ін. Приміром, С.В. Молодцов зазначав, що серед морських просторів за їхнім правовим положенням традиційно вирізняють: 1) морські простори, що знаходяться під суверенітетом прибережної держави, які складають його державну територію; 2) морські простори, на котрі не може поширюватися суверенітет жодної держави.

Таким чином, в основу даної класифікації покладені певні риси території (її правовий статус) – наявність або відсутність територіального суверенітету над морськими просторами. У міжнародному морському праві суверенітет передбачає незалежне і самостійне здійснення усіх прерогатив верховної влади держави на всіх акваторіях та в інших морських і повітряних просторах, які знаходяться під її повновладдям, а також суверенна рівність держав у користуванні морськими акваторіями і повітряним простором, які знаходяться у загальному користуванні усіх держав.

Загальна схема правової класифікації морських просторів на підставі критерію наявності або відсутності в ній державного суверенітету має такий вигляд: 1) морські простори у межах державних кордонів (державна територія): внутрішні морські води, територіальне море, архіпелажні води, протоки, які мають спеціальні угоди; протоки, в яких встановлено транзитний прохід; 2) морські простори за межами державних кордонів (територія, яка не є державною): прилегла зона, континентальний шельф, виключна економічна зона, відкрите море, морське дно за межами національної юрисдикції (за межами континентального шельфу). С.В. Молодцов писав, що правовий статус "визначає положення даної території стосовно суверенітету будь-якої держави".

Проте класифікація морських територій тільки на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Слід зауважити, що кожний вид морського простору, незалежно від наявності чи відсутності територіального верховенства або функціональної юрисдикції, має свій **правовий режим**, котрий встановлюється, передусім, на підставі договірних норм міжнародного морського права. Наприклад, правовий режим внутрішніх морських вод не збігається з правовими режимами територіального моря і архіпелажних вод, які теж за своєю суттю є різними. Проте всі вони мають однакову правову природу (правовий статус) та входять до складу державної території.

Під **правовим режимом** розуміють систему юридичних норм, що регламентують права і обов'язки суб'єктів в сфері використання потенціалу певного морського простору.

Морські простори, в яких держави здійснюють функціональну юрисдикцію, складають окрему групу морських зон в міжнародному морському праві – території зі **змішаним режимом**, до яких належать континентальний шельф та виключна економічна зона прибережних держав. Ці морські простори, на відміну від внутрішніх морських вод, територіального моря та архіпелажних вод, котрі входять до складу державної території, не знаходяться під суверенітетом держав. Однак кожна прибережна держава має певні суверенні права на розвідку і розробку природних ресурсів континентального шельфу та виключної економічної зони, які прилеглі до неї, а також на охорону природного середовища таких районів. Обсяг цих прав встановлюється міжнародним морським правом, а саме Конвенцією 1982 р.

Поза територіальним морем прибережна держава може встановлювати **прилеглу зону**, в якій вона має право на здійснення контролю з метою запобігання порушення митних, імміграційних, фіскальних, санітарних правил тощо, а також на застосування покарання за їх порушення. На нашу думку, прилеглу зону теж можна віднести до категорії територій зі змішаним режимом, тому що вона в плані судноплавства є частиною відкритого моря, але за прибережною державою в цій зоні визнаються також ще й суворо обмежені права (стаття 33 Конвенції 1982 р.).

До морських територій з **міжнародним режимом** відносяться простори, котрі окремо не належать будь-якій державі, але знаходяться в загальному користуванні усіх держав. Правовий режим таких просторів Світового океану встановлюється міжнародним правом. Насамперед це відкрите море і морське дно за межами континентального шельфу. Міжнародне право виключає ці простори із територіального повновладдя держав. Правовий режим "територій загального користування" встановлюється та змінюється залежно від розвитку техніки, а також політичних та економічних чинників. Так, наприклад, до недавнього часу у міжнародних морських територіях, що виходять за межі повноважень держав, існував тільки правовий режим відкритого моря, але сьогодні, за межами континентального шельфу певний юридичний статус і правовий режим має міжнародний район морського дна (Район), правову основу якого складає концепція загальної спадщини людства.

Потрібно звернути увагу на ту обставину, що певний морський простір може складатися з вод, які мають різний правовий статус. Так, наприклад,

води проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, включають у деяких випадках води відкритого моря, води територіального моря, а також і внутрішні води. С.В. Молодцов та О.Ф. Висоцький виділяють в окрему категорію морських просторів протоки, в яких встановлений **транзитний прохід**.

Отже, як справедливо зауважує О.М. Шемякін, ототожнення правового статусу морського простору лише з можливістю або неможливістю поширення на нього суверенітету прибережної держави є невиправданим. Не відкидаючи важливості такого критерію, як поширення на той чи інший морський простір суверенітету прибережної держави, слід зазначити, що "цей критерій не є самодостатнім для визначення поняття "правовий статус" морського простору".

З точки зору методології як вчення про структуру, логічну організацію, методи і засоби діяльності, О.М. Шемякін виокремлює в міжнародному морському праві чотири групи морських просторів: 1) простори, що входять до складу державної території і мають національно-правовий режим (внутрішні морські води, територіальне море, архіпелажні води); 2) простори зі змішаним режимом (прилегла зона, континентальний шельф, виключна економічна зона); 3) простори із міжнародно-правовим режимом (відкрите море, морське дно за межами національної юрисдикції); 4) простори зі спеціально-правовим режимом (наприклад, Чорноморські протоки).

Внутрішні морські води – прибережні морські води, які становлять частину території держави, повністю підлеглу її суверенітету. До внутрішніх морських вод прибережної держави входять: води морських портів, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; затоки, береги яких повністю належать державі, якщо лінія, що замикає затоку, не перевищує 24 морські милі; інші акваторії, що розташовані в бік берега від вихідних ліній, звідки відлічується ширина територіального моря (крім держав-архіпелагів); історичні води (води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать державі).

Правовий режим внутрішніх морських вод як частини державної території регламентується національним законодавством прибережної держави з урахуванням норм міжнародного права. Конвенція про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. (ст. 5) і Конвенція ООН з морського права 1982 р. (п. 2 ст. 8) передбачають, якщо встановлення прямої вихідної лінії призводить до включення у внутрішні води районів, які на-

лежали раніше до іншої категорії морських просторів, то в таких водах прибережна держава зобов'язана враховувати всі норми міжнародного права, що встановлені для **мирного проходу** іноземних суден у територіальному морі.

Прибережна держава встановлює у внутрішніх морських водах умови судноплавства, лоцманської проводки, морських промислів та іншої діяльності, а також навігаційні, портові, митні та інші правила, обов'язкові для виконання усіма вітчизняними та іноземними суднами (у т.ч. військовими кораблями), а також фізичними та юридичними особами. Вона вправі повністю заборонити вхід у свої внутрішні морські води будь-яким іноземним суднам. Однак інтереси міждержавного співробітництва та зовнішній торгівлі ставлять прибережну державу в такі умови, за яких вона не може не передбачати допуску іноземних суден у внутрішні морські води. Ще у морській практиці Середньовіччя була поширеною свобода заходження суден в іноземні порти, яка тоді традиційно визнавалася в межах свободи переходу через чужі території.

Прибережна держава на свій розсуд визначає перелік портів, відкритих для заходження іноземних торговельних суден, і опубліковує його в офіційному виданні. Оголошуючи певні порти відкритими, і тому відповідні райони внутрішніх морських вод відкритими для заходження іноземних торговельних суден, держава в інтересах безпеки та в інших цілях може у будь-який час закрити їх для заходження цих суден. У відкриті порти має забезпечуватися вільний доступ іноземних торговельних суден, незалежно від прапора та без будь-якої дискримінації. Особлива увага кожною прибережною державою приділяється регламентації заходження у внутрішні морські води і порти **іноземних військових кораблів**. Законодавство більшості держав передбачає дозвільний порядок заходження таких кораблів у внутрішні морські води, що потребує заздалегідь одержання за дипломатичними каналами дозволу у строки, встановлені національними нормативними актами (така процедура як правило стосується також іноземних науково-дослідницьких суден і суден з особливими характеристиками: суден з ядерними енергетичними установками; суден, які перевозять радіоактивні матеріали й інші небезпечні речовини та матеріали). Договірній практиці прибережних держав відомі також приклади попереднього повідомлення про заходження суден в морські порти для звичайних торговельних суден. Так, відповідно до угоди між урядами Російської Федерації і США з морського транспорту від 20 червня 2001 р., суднам, що плавають під прапором обох держав, дозволяється заходити у відкриті порти за умови повідомлення за 24 години до заходження (в окремі порти – за 72 години).

Конвенція ООН з морського права 1982 р. надає прибережним державам безумовне право встановлювати особливі вимоги для запобігання забруднення морського середовища як умову для заходження іноземних суден в їх внутрішні морські води і порти. Тому останнім часом прибережні держави стали встановлювати правила, що обмежують заходження у відкриті порти іноземних суден, що не відповідають вимогам безпеки.

Такий підхід враховує положення п 2. ст. 25 Конвенції 1982 р., де передбачено право прибережної держави приймати необхідні заходи для попередження будь-якого порушення умов, на підставі яких іноземні судна допускаються у внутрішні морські води та використовують портові споруди. Крім того, Конвенція 1982 р. (п. 3 ст. 211) передбачає, що прибережні держави, які встановлюють особливі вимоги для запобігання забруднення морського середовища в якості умови заходження іноземних суден в їх порти або внутрішні морські води і для стоянки поблизу прибережних терміналів, мають належним чином опубліковувати такі вимоги і повідомляти їх компетентній міжнародній організації.

Прибережна держава може відмовити іноземному судну, що перевозить нафту або хімічні матеріали, у заходженні в свої порти або віддалені від берега термінали, якщо таке судно не відповідає вимогам Міжнародної конвенції щодо запобігання забруднення з суден 1973 р. або вимогам, що встановлені Міжнародною конвенцією з охорони життя людини на морі 1974 р. В силу міжнародного звичаю про право вимушеного заходження в морські порти в законодавстві більшості прибережних держав передбачені положення про вимушене заходження іноземних суден і військових кораблів в їх порти, що здійснюється через надзвичайні обставини: аварія, стихійне лихо або сильний шторм, що загрожує безпеці корабля (судна), льодохід, буксировка пошкоджених суден, доставка врятованих людей, необхідність надання термінової медичної допомоги членові екіпажу або пасажирів, а також в інших подібних надзвичайних випадках.

Правовий режим перебування іноземних суден в морському порту стосовно обсягу пільг і привілеїв під час входу, виходу, надання причалів та інших послуг, стягування зборів тощо, визначається національним законодавством прибережних держав та двосторонніми міжнародними договорами з торгівлі і судноплавства. Такі договори звичайно містять положення про один з двох видів правового режиму: національний режим або режим найбільшого сприяння.

Національний режим означає, що іноземні невійськові судна в портах прибережної держави користуються такими ж самими пільгами і привілеями, які надаються в цих портах вітчизняним суднам (у двосторонніх договорах звичайно передбачаються однакові вимоги щодо процедур оформлення, розміру зборів тощо, а також певні виключення стосовно окремих видів мореплавання та іншої діяльності, які зарезервовані державою для суден свого прапора, зокрема це стосується національного каботажу та морського промислу).

Режим найбільшого сприяння полягає у тому, що іноземним суднам певної держави в портах іншої держави надається такий самий сприятливий режим, який ця держава надає або надасть у майбутньому будь-якому судну третьої держави. На спрощення та скорочення до мінімуму формальностей під час знаходження іноземних суден у портах та запобігання необґрунтованої їхньої затримки спрямовані положення Конвенції з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.

Загальновизнано, що в силу територіального верховенства прибережної держави над внутрішніми морськими водами, на іноземні невійськові судна, які перебувають у їх межах, а також на особи, що знаходяться на борту цих суден, поширюється її юрисдикція. Вона є значно ширшою, ніж над суднами, що здійснюють мирний прохід через територіальне море.

Звичайно питання, що стосуються адміністративної, цивільної або кримінальної юрисдикції прибережної держави у внутрішніх морських водах, закріплюються у двосторонніх угодах у сфері регулювання морського торгового судноплавства. Як правило, прибережна держава не здійснює юрисдикції по справам, які зачіпають лише внутрішній порядок іноземного судна (зокрема юрисдикція не здійснюється: по кримінальним справам щодо правопорушень, скоєних на борту судна, які не порушують спокій, суспільний порядок і безпеку прибережної держави, не носять тяжкого характеру; по цивільним справам, що стосуються внутрішніх відносин на судні).

Проте у згаданих вище випадках прибережна держава може здійснити акти влади на борту іноземного судна, що знаходиться у внутрішніх морських водах, якщо з таким проханням звернеться капітан судна, консул або інший компетентний орган держави прапора. Іноземні військові кораблі, що знаходяться у внутрішніх морських водах, користуються імунітетом від юрисдикції прибережної держави. Однак вони зобов'язані додержуватися встановлених прибережною державою правил безпеки судноплавства, радіозв'язку, навігації, посадки і висадки людей, наванта-

ження і розвантаження будь-якого вантажу, портових, митних, санітарних та інших правил. Базові положення правового режиму внутрішніх морських вод України визначено в Законі України "Про державний кордон України" від 4 листопада 1991 р.

Питання до практичного заняття № 2

Тема 2. Міжнародно-правова класифікація морських просторів. Внутрішні морські води

1. Загальна класифікація морських просторів.
2. Види внутрішніх морських вод.
3. Історичні води та історичні затоки.
4. Правовий режим внутрішніх морських вод прибережних держав.
5. Правовий режим внутрішніх морських вод і портів України.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 2

Студенти письмово виконують завдання з наступних питань:

1. Порядок заходження іноземних військових кораблів у внутрішні морські води України.
2. Архіпелажні води: правовий режим.
3. Кримінальна юрисдикція у внутрішніх морських водах прибережної держави щодо іноземних суден.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 2

Консультація з питань :

1. Правовий режим морських портів України.
2. Правовий режим Чорноморських проток.
3. Правовий режим Балтійських проток.
4. Правовий режим вод Азовського моря і Керченської протоки.

Література

1. Высоцкий А.Ф. Правовая классификация морских пространств // Современное международное морское право и практика его применения Украиной. – К.: Наукова думка, 1995 – С. 19–25.
2. Внутренние морские воды в кн.: Правовой режим морских прибрежных пространств. – М.: Наука, 1987.
3. Дмитриченко І.В. Азовське море і Керченська протока: становлення правового режиму та делімітація морських кордонів // Право України. – 2012. – № 3–4. – С. 231–241.

4. Дмитриченко І.В. Чорноморські протоки// Великий енциклопедичний юридичний словник / За редакцією акад. НАН України Ю.С. Шемшученка. – К.: ТОВ "Видавництво "Юридична думка", 2007. – С. 970.
5. Дмитриченко І.В. Азовське море та Керченська протока в контексті концепції морської політики України // Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали міжнар. наук.-техн. конференції. – Миколаїв: НУК, 2010. – С. 504–507.
6. Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. – М.: Транспорт, 1988.
7. Международное морское право / Под ред. С.А. Гуреева. – М.: Юрид. лит., 2003. – С. 45–71.
8. Незабитовский В.А. Учение публицистов о межгосударственном владении в кн.: Антологія української юридичної думки. В 10 т. Том 8: Міжнародне право/ Упорядники: В.Н. Денисов, К.О. Савчук; відп. редактор В.Н. Денисов. – К., 2004. – С.145–186.
9. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания). – Одесса: "Астропринт", 2004. – С. 19–29.
10. Churchill R. R., Lowe A.V. The Law of the Sea. 3rd edition – Manchester University Press, 1999.

Тема 3. Територіальне море і прилегла зона

Міжнародно-правовий режим територіального моря визначається нормами звичаєвого та договірної міжнародного права. Вперше на універсальному рівні правовий статус та режим територіального моря, правила визначення його зовнішньої межі були закріплені на I Конференції ООН з морського права, яка прийняла Конвенцію про територіальне море та прилеглу зону (Женева, 1958 р.). Її положення одержали підтвердження у Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Територіальне море – це прилеглий морський пояс шириною до 12 морських миль, що розташований вздовж узбережжя або зовнішньої межі внутрішніх морських вод прибережної держави та відлічується від прийнятих вихідних ліній (у держави-архіпелагу територіальне море розташовується за межами його архіпелажних вод). Територіальне море входить до складу території прибережної держави і знаходиться під її суверенітетом (суверенітет також поширюється на повітряний простір над територіальним морем, рівно як на його дно і надра) з дотриманням положень Конвенції 1982 р. та ін. норм міжнародного права. Основна мета встановлення зазначеної категорії морських вод полягає у необхідності забезпечення безпеки прибережної держави, її політичних, економічних та інших інтересів.

Студентам необхідно знати, що суттєвою особливістю режиму територіального моря, яка визначає його відмінність від режиму інших частин державної території (зокрема внутрішніх морських вод), є право мирного проходження суден.

Мирне проходження суден через територіальне море – правовий інститут міжнародного морського права, що регламентує порядок плавання іноземних суден через територіальне море прибережних держав. Міжнародно-правовий звичай і практика прибережних держав з давніх часів (з кінця періоду феодалізму) визнавали за іноземними торговельними і промисловими суднами право мирного проходження через територіальне море. На початку XIX століття право мирного проходження іноземних суден через територіальне море інших держав дістало широкого визнання не тільки у наукових колах, а ще й в договорах між державами і набуло якостей загальновизнаного принципу.

В. М. Корецький в праці "Історія систематизації норм міжнародного морського права" (1962 р.) писав, що "право мирного проходження надається прибережною державою іноземним суднам в силу вікового звичаю в інтересах розвитку міжнародних економічних відносин і мирного співіснування держав". Однак законодавча практика держав, роботи в області кодифікації норм щодо мирного проходження через територіальне море свідчать, що звичайно-правовою нормою можна вважати лише правило про мирне проходження невійськових суден, оскільки загальна практика, що доводила визнання міжнародного звичаю стосовно права мирного проходження військових кораблів, ще не сформувалася навіть до початку роботи I Конференції ООН з морського права (Женева, 1958 р.). Так, у підготовленому Гаазькою конференцією 1930 р. проєкті Конвенції про територіальне море передбачалося, що лише іноземні невійськові судна користуються правом мирного проходження. Комісія міжнародного права ООН у результаті підготовчої роботи з кодифікації норм міжнародного права щодо мирного проходження визнала, що "прибережній державі належить право ставити прохід військових кораблів через територіальне море за умови попереднього дозволу або повідомлення" (ст. 24 Проекту статей щодо морського права, підготовлених Комісією міжнародного права на її восьмій сесії).

У Женевську конвенцію про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. було включено вже більш прогресивне положення, яке передбачало, що за умов дотримання конвенційних положень, "судна всіх держав – як прибережних, так і неприбережних – користуються правом мир-

ного проходження через територіальне море" (п. 1 ст. 14). 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 Женевській 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 її 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.

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. 17–32 Конвенції ООН з морського права 1982 р.). Її результати є позитивним кроком уперед в кодифікації і прогресивному розвитку інституту територіального моря в цілому.

Студентам потрібно звернути увагу на те, що всі правила, що стосуються мирного проходження в Конвенції 1982 р., розподілені на три групи: правила, що стосуються всіх суден (ст. 17–26); правила, що стосуються торговельних суден і державних суден, які експлуатуються в комерційних цілях (ст. 27; 28); правила, що стосуються військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються в некомерційних цілях (ст. 29–32).

Ст. 17 Конвенції 1982 р. закріплює право мирного проходження через територіальне море будь-яких категорій суден (торговельних або військових) всіх держав (як прибережних, так і тих, що не мають виходу до моря). У контексті ст. 18 Конвенції 1982 р. мирне проходження іноземних суден через територіальне море прибережних держав є плавання з метою перетинання його без заходу у внутрішні води прибережної держави або для проходу у внутрішні води чи з внутрішніх вод прибережної держави у відкрите море. Таке проходження має бути безперервним і швидким. Однак мирне проходження суден може передбачати зупинку і стоянку на якорі, якщо це пов'язано із звичайним плаванням або необхідністю, що викликано внаслідок непереборної сили або лиха, чи з метою надання допомоги особам, суднам або літальним апаратам, що знаходяться в небезпеці або зазнають лиха.

Проходження через територіальне море іноземних суден є "мирним, якщо тільки ним не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави" (п. 1 ст. 19). Воно має здійснюватися відповідно до вимог Конвенції 1982 р. та інших норм міжнародного права. У Конвенцію 1982 р. (ст. 19) включено більш розгорнуте визначення поняття "мирне проходження", ніж те, що увійшло в Женевську конвенцію про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. (ст. 14).

Відповідно до новацій Конвенції 1982 р. (п. 2 ст. 19) проходження іноземного судна вважається таким, що порушує мир, добрий порядок або безпеку прибережної держави, якщо в територіальному морі воно здійснює будь-який з наступних видів діяльності: загрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або будь-яким іншим чином в порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті ООН; будь-які маневри або навчання зі зброєю будь-якого виду; будь-який акт, спрямований на збір інформації на шкоду обороні або безпеці прибережної держави; будь-який акт пропаганди, що має на меті посягання на оборону чи безпеку прибережної держави; підняття у повітря, посадку або прийняття на борт будь-якого літального апарату чи літального пристрою; навантаження або розвантаження будь-якого товару або валюти, посадку або висадку будь-якої особи, всупереч митним, фіскальним, імміграційним або санітарним законам і правилам прибережної держави; будь-який акт навмисного і серйозного забруднення всупереч Конвенції 1982 р.; будь-яка рибальська діяльність; здійснення дослідницької або гідрографічної діяльності; будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонування систем зв'язку або будь-яких інших споруд чи установок прибережної держави; будь-яка інша діяльність, що не має прямого відношення до проходження. Такий підхід розробників Конвенції 1982 р. захищає життєві інтереси прибережних держав, конкретизує правове положення іноземних суден в їхньому територіальному морі та орієнтує компетентні органи прибережних держав щодо запобігання вказаних "немирних" видів діяльності з боку іноземних суден.

Окрім того досягненням Конвенції 1982 р. є уточнення змісту законів і правил, які прибережна держава вправі приймати для регламентації мирного проходження через територіальне море. Женевська конвенція про територіальне море і прилеглу зону 1958 р. обходить питання деталізації таких законів і правил (ст. 17). У ст. 21 Конвенції 1982 р. закріплено, що прибережна держава може приймати закони і правила щодо мирного проходження через територіальне море, які стосуються наступ-

них питань: безпеки судноплавства і регулювання руху суден; захисту навігаційних засобів та обладнання, а також інших споруд або установок; захисту кабелів і трубопроводів; збереження живих ресурсів моря; запобігання порушенню рибальських законів і правил прибережної держави; збереження навколишнього середовища прибережної та запобігання, скорочення і збереження під контролем його забруднення; морських наукових досліджень та гідрографічних зйомок; запобігання порушення митних, фіскальних, імміграційних та санітарних законів і правил прибережної держави.

Прибережна держава має належним чином опубліковувати всі закони і правила щодо мирного проходження. Разом з тим згадані закони і правила не стосуються проектування, конструкції, комплектування екіпажу або обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять у дію загальноприйняті міжнародні норми і стандарти. На III Конференції ООН з морського права деякі учасники пропонували, щоб для регламентації цих питань до іноземних суден, які здійснюють мирне проходження, застосовувалися закони прибережної держави. Однак цю пропозицію було відхилено більшістю делегатів, які вважали, що такий підхід зашкодить міжнародному судноплавству і поставить під контроль прибережних держав вирішення питання технічної безпеки іноземних суден, що завжди підпадало під юрисдикцію держави прапора судна.

Прибережна держава не може перешкоджати мирному проходженню іноземних суден через територіальне море, за виключенням випадків, коли вона діє у відповідності до Конвенції 1982 р. Застосовуючи Конвенцію 1982 р. або будь-які національні закони і правила щодо мирного проходження, прибережна держава повинна не допускати висування будь-яких вимог до іноземних суден, які на практиці зводяться до позбавлення їх права мирного проходження або порушення цього права. Забороняється припускати дискримінацію ані за формою, ані за сутністю стосовно суден будь-якої держави або стосовно суден, що перевозять вантажі у будь-яку державу, або з неї або від її імені (п. 1 ст. 24 Конвенції 1982 р.).

Втім прибережна держава у разі необхідності та з урахуванням безпеки судноплавства може вимагати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходження через її територіальне море, користуватися встановленими нею морськими коридорами і схемами поділу руху для регулювання проходження суден.

Зокрема для танкерів, суден з ядерними двигунами і суден, що перевозять ядерні та інші небезпечні або отруйні речовини та матеріали,

можуть бути встановлені вимоги щодо проходження такими коридорами. Прибережна держава, встановлюючи такі морські і схеми поділу руху суден має брати до уваги: рекомендації компетентної міжнародної організації; будь-які шляхи, які звичайно використовуються для міжнародного судноплавства; особливі характеристики конкретних суден і шляхів; інтенсивність руху суден. Вона повинна ясно вказувати встановлені морські коридори і схеми поділу руху суден на морських картах, що належним чином опубліковуються (ст. 22). Іноземні судна з ядерними двигунами, а також судна, що перевозять ядерні та інші небезпечні або отруйні речовини, під час здійснення права мирного проходження через територіальне море повинні мати на борту документи і дотримуватися особливих заходів обережності, встановлених для таких суден міжнародними угодами.

Прибережна держава має належним чином оголошувати про будь-яку відому їй небезпеку для судноплавства в її територіальному морі (п. 2 ст. 24).

Одночасно Конвенція 1982 р. встановлює права захисту прибережної держави (ст. 25). Прибережна держава може приймати в своєму територіальному морі заходи, необхідні для недопущення проходження, що не є мирним. Окрім того, вона може без дискримінації по формі або по суті між іноземними суднами тимчасово зупиняти в певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходження іноземних суден, якщо таке зупинення суттєво важливе для охорони безпеки прибережної держави, включаючи проведення навчань із використанням зброї. Таке зупинення набуває чинності тільки після належного його оприлюднення прибережною державою (п. 3 ст. 25).

За здійснення мирного проходження через територіальне море іноземні судна не можуть обкладатися жодними зборами. Збори можуть стягуватися без дискримінації і лише за надання конкретних послуг, що надані судну у територіальному морі (наприклад, лоцманське проведення, морське буксирування, криголамне проведення).

У Конвенції 1982 р. зафіксовано чітке розмежування кримінальної та цивільної юрисдикції держави прапора і прибережної держави щодо іноземного судна, що здійснює мирне проходження через територіальне море (ст. 27, ст. 28). **Кримінальна юрисдикція** прибережної держави не може здійснюватися на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море, для арешту будь-якої особи або проведення розслідування у зв'язку з будь-яким злочином, скоєним на борту судна під час його

проходження, за виключенням наступних випадків: якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу; якщо злочин має такий характер, що ним порушується спокій в країні або добрий порядок у територіальному морі; якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа держави прапора звернулася до місцевої влади з проханням про надання допомоги; якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

Втім, прибережна держава має право застосовувати будь-які заходи, що дозволяють її закони, для арешту або розслідування на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море після виходу з її внутрішніх вод. У цьому випадку можна вважати, що злочин було скоєно під час перебування у внутрішніх водах прибережної держави (включаючи її порти), в межах яких здійснюється національна юрисдикція у повному обсязі.

Крім того, за виключенням випадків, що стосуються захисту і збереження морського середовища та порушення законів і правил, встановлених для виключної економічної зони і континентального шельфу, прибережна держава не може вживати на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море, жодних заходів для арешту будь-якої особи або проведення розслідування щодо злочину, скоєного до входу судна у територіальне море, якщо судно, слідуючи з іноземного порту, обмежується проходженням через територіальне море, не заходячи у внутрішні води.

Прибережна держава не може зупиняти іноземне судно, що прямує через територіальне море, або змінювати його курс з метою здійснення **цивільної юрисдикції** щодо особи, яка знаходиться на борту судна. Прибережна держава може застосовувати стосовно такого судна заходи стягнення або арешт по будь-якій цивільній справі тільки за зобов'язаннями або в силу відповідальності, що прийнята або наклика на себе цим судном під час або для проходження ним через води прибережної держави. При цьому це положення не зачіпає право прибережної держави застосовувати відповідно до власних законів заходи стягнення або арешт по цивільній справі щодо іноземного судна, яке знаходиться на стоянці у територіальному морі або проходить через територіальне море після виходу із внутрішніх вод. Вказані заходи стягнення або арешту по цивільним справам можуть бути вжиті прибережною державою також до будь-якого державного судна, що експлуатується в комерційних цілях.

У територіальному морі підводні човни та інші підводні транспортні засоби повинні йти по поверхні та піднімати свій прапор. Виходячи з імунітету військових кораблів та інших державних суден, що експлуатуються в некомерційних цілях, до них не може застосовуватись юрисдикція прибережної держави під час здійснення ними права мирного проходження у територіальному морі (ст. 32). Конвенція 1982 р. закріплює лише право прибережної держави вимагати від військового корабля негайно залишити її територіальне море, якщо військовий корабель не дотримується законів і правил прибережної держави щодо проходження через територіальне море та ігнорує звернену до нього вимогу про необхідність дотримання цих правил. Разом з тим, держава прапора несе міжнародну відповідальність за будь-яку шкоду або збитки, спричинені прибережній державі в результаті недотримання військовим кораблем (державним судном, що експлуатується у некомерційних цілях) законів і правил прибережної держави щодо проходження через територіальне море, положень Конвенції 1982 р. або інших норм міжнародного права.

Основу правової регламентації мирного проходження суден через територіальне море України складають відповідні положення Конвенції 1982 р., Закону України "Про державний кордон України" від 04.11.1991 р., "Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів", що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р.

Прилегла зона – це пояс морських вод, що прилягає до територіального моря, у межах якого прибережна держава має право здійснювати контроль із метою недопущення порушень встановлених правил (митних, фіскальних, імміграційних або санітарних) в межах її території або територіального моря. Прилегла зона також установлюється з метою реалізації покарання за порушення таких правил.

Кодифіковані норми про прилеглу зону вперше були встановлені в ст. 24 Конвенції про територіальне море і прилеглу зону 1958 р., а потім у ст. 33 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Слід зауважити, що за своєю юридичною природою прилегла зона – це частина відкритого моря, але зі спеціальним режимом. Вона встановлюється тільки для запобігання прибережною державою порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів та правил, і тому розширення цих цілей, виходячи зі змісту положень конвенцій, неприпустиме. Прилегла зона не може поширюватися за межі 24 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Питання до практичного заняття № 3

Тема 3. Територіальне море і прилегла зона

1. Поняття територіального моря. Кодифікація норм, що встановлює статус і режим територіального моря.
2. Проблема ширини територіального моря. Порядок встановлення вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря.
3. Делімітація територіального моря між сусідніми прибережними державами.
4. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
5. Право мирного проходження в територіальному морі.
6. Види юрисдикції прибережної держави у територіальному морі щодо іноземних суден.
7. Прилегла зона прибережної держави та її правовий режим.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 3

1. Здійснити аналіз положень Закону України "Про державний кордон України" 1991 р. щодо мирного проходження іноземних суден через територіальне море України (ст. 13, ст. 15, ст. 16).
2. Законспектувати перелік прав Прикордонних військ України щодо іноземних та українських невійськових суден під час здійснення ними мирного проходження через територіальне море України (ст. 28 Закону України "Про державний кордон України").
3. Визначити підстави затримання Прикордонними військами України іноземних та українських суден.
4. Підготувати аналіз ст. 8 "Внутрішні морські води", ст. 10 "Затоки" Конвенції ООН з морського права 1982 р.
5. Скласти перелік видів внутрішніх вод прибережної держави.
6. Дати визначення поняттю "затока", що належить до внутрішніх морських вод прибережної держави.
7. Порядок встановлення прямих вихідних архіпелажних ліній.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 3

1. Консультація з питання: "Плавання і перебування в територіальному морі України іноземних військових кораблів".
2. Консультація з питання: "Правове значення морських підвищень, що обсиhaють під час відпливу".

3. Наукове повідомлення "Внесок рішення Міжнародного Суду ООН зі справи про рибні ресурси (Велика Британія проти Норвегії, 1951 р.) у розвиток правового інституту територіального моря.

4. Проаналізувати практику делімітації територіального моря між сусідніми прибережними державами.

5. Здійснити аналіз справи "Про протоку Корфу" (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania), рішення Міжнародного Суду ООН від 9 квітня 1949 р.

Література

1. Дмитриченко І.В. Погляди академіка В.М. Корецького щодо юридичної регламентації морської делімітації // Держава і право : Збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Спецвипуск. – Київ–Дніпропетровськ, 2003. – С. 5–9.

2. Дмитриченко І.В. Значення вихідних ліній при розмежуванні морських просторів // Українське право. – 2000. – Число 1. – С. 160–164.

3. Дмитриченко І.В. Правові аспекти делімітації морських просторів Чорного моря між Україною та Росією // Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики. – Миколаїв: Видавництво НУК. – 2010. – С. 43–51.

4. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007. – С. 61–69 .

5. Международное морское право / Под ред. С.А. Гуреева. – М.: Юрид. лит., 2003. – С. 71–95.

6. Нгуен Куок Динь, Патрик Дайе, Алэн Пелле. Международное публичное право: Т. 2 / Пер. с фр. – К.: Сфера, 2000. С. 261–266.

7. Современное международное морское право и практика его применения Украиной / Щипцов А.А., Анцелевич Г.А., Высоцкий А.Ф. и др. – К.: Наукова думка, 1995. – С. 31–34.

8. Очерки международного морского права / Корецкий В.М., Колодкин А.Л., Николаев А.Н. и др. – М.: Госюриздат, 1962. – С. 47–142.

9. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания). – Одесса: "Астропринт", 2004. – С. 61–81.

10. Churchill R. R., Lowe A.V. The Law of the Sea. 3rd edition – Manchester University Press, 1999.

11. Corfu Channel case. International Court of Justice. Reports 1949.

Тема 4. Виключна економічна зона і континентальний шельф

Правовий інститут виключної економічної зони є нововведенням у міжнародному морському праві. Його поява безпосередньо пов'язана з роботою III Конференції ООН з морського права. Однією з причин виникнення концепції економічної зони, а згодом її правової регламентації, крім науково-технічної революції, що відкрила реальні можливості видобування різноманітних живих і мінеральних ресурсів вдалині від берега і на великих глибинах, послужило бажання знайти компроміс між державами, що притримуються 12-мильної межі територіального моря, і порівняно невеликою кількістю держав, що наполягали на 200-мильній його межі.

У Женевських конвенціях з морського права 1958 р. не були врегульовані важливі питання, як максимальна ширина територіальних вод, закріплення меж рибальських зон прибережних держав, визнання їх переважних прав на експлуатацію живих ресурсів районів відкритого моря, що примикають до їхнього територіального моря. Тому деякі держави в односторонньому порядку почали заявляти вимоги на територіальне море шириною до 200 морських миль. Спроби вирішити зазначені питання на перших двох конференціях з морського права не увінчалися успіхом. Враховуючи такі обставини, міжнародне співтовариство пішло назустріч багатьом державам, що розвиваються, які висунули вимогу про встановлення 200-мильних економічних зон. Найбільші вигоди в результаті цього одержали держави Африки і Латинської Америки, що мають великі морські узбережжя, котрі дають географічну можливість встановити такі зони.

Відповідно до статті 55 Конвенції ООН з морського права 1982 р. виключна економічна зона являє собою район, що знаходиться за межами територіального моря і прилягає до нього, який підпадає під особливий правовий режим, встановлений у частині V Конвенції 1982 р., за яким права і юрисдикція прибережної держави та права і свободи інших держав регулюються відповідними конвенційними положеннями. Ширина виключної економічної зони не повинна перевищувати 200 морських миль, що відраховуються від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Правовий режим виключної економічної зони передбачає права, юрисдикцію й обов'язки прибережної держави, яким кореспондують права й обов'язки, здійснювані в такій зоні іншими державами. Стаття 56 Конвенції з морського права 1982 р. встановлює, що прибережна держава

здійснює у виключній економічній зоні:

1) суверенні права з метою розвідування, розроблення і зберігання природних ресурсів як живих, так і неживих, у водах, покриваючих морське дно, на морському дні та в його надрах, а також із метою управління цими ресурсами, й стосовно інших видів діяльності з економічного розвідування і розроблення ресурсів зони (виробництво енергії шляхом використання води, течій, вітру);

2) юрисдикцію щодо:

– спорудження та експлуатації штучних островів, установок і споруд (установлювати навколо них зони безпеки);

– морських наукових досліджень;

– захисту і збереження морського середовища.

Зокрема, прибережна держава вправі визначати час і місця лову, установлювати припустимий вилов живих ресурсів, встановлювати умови одержання ліцензій, стягувати збори, вживати заходів із захисту морського середовища тощо.

Слід враховувати, що суверенні права прибережної держави на виключну економічну зону не віднімають свобод відкритого моря, встановлених для всіх держав. Тому в виключній економічній зоні всі держави користуються свободою судноплавства і польотів, прокладки підводних кабелів і трубопроводів та ін. Держави при здійсненні своїх прав повинні враховувати суверенні права прибережної держави. Держави, що не мають виходу до моря, із дозволу прибережної держави вправі брати участь на справедливій основі в експлуатації ресурсів зони. Виключна економічна зона, у відповідності зі статтею 74 Конвенції з морського права, може бути розподілена (здійснено делімітацію) між державами з протилежними або суміжними узбережжями на основі угоди відповідно до норм міжнародного права, як це вказується в статті 38 Статуту Міжнародного Суду ООН, в цілях досягнення справедливого рішення.

Континентальний шельф прибережної держави – включає морське дно і надра підводних районів, які простягаються за межі територіального моря прибережної держави на всьому природному продовженні її сухопутної території до зовнішньої межі підводної окраїни материка, встановлення якої регламентується міжнародним правом, або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря, коли зовнішня межа підводної окраїни материка не пролягає на таку відстань.

Інститут континентального шельфу, що встановлений Женевською конвенцією про континентальний шельф 1958 р. і Конвенцією ООН з морсь-

кого права 1982 р., є складовою частиною міжнародного морського права і виступає правовою основою для визначення статусу і режиму континентального шельфу прибережними державами.

В теорії міжнародного права до Другої світової війни домінуючою була точка зору, що відкидала можливість окупації будь-якою державою поверхні морського дна за межами територіального моря (Д. Коломбос). Питання необхідності міжнародно-правової регламентації інституту континентального шельфу виникли у середині XX ст., коли можливість експлуатації багатств континентального шельфу стала достатньо реальною. Відкриття покладів нафти, газу та інших мінералів у надрах підводних районів за межами територіального моря і перспективи розвитку техніки підводного видобування призвели до зацікавленості прибережних держав у правовому закріпленні інституту континентального шельфу.

Перші односторонні спроби окремих прибережних держав щодо визначення правового режиму континентального шельфу (Аргентина, Гондурас, Індія, Коста-Рика, Мексика, Нікарагуа, Панама, Перу, Саудівська Аравія, Чилі та ін.) відбулися після появи прокламації президента США від 28.09. 1945 р. щодо природних ресурсів морського дна і його надр.

Враховуючи зацікавленість міжнародного співтовариства в обмеженні односторонніх дій прибережних держав щодо підводних районів відкритого моря, терміново постало питання про міжнародну регламентацію правового режиму континентального шельфу і визначення його меж. З 1951 р. до 1956 р. питання про режим континентального шельфу обговорювалося в Комісії міжнародного права ООН. У коментарях цієї Комісії до проекту підготовлених нею статей з морського права (восьма сесія, 1956 р.) підкреслено, що "статті, які стосуються континентального шельфу є результатом спроби примирити визнанні принципи міжнародного права, що застосовуються до режиму відкритого моря, з визнанням права прибережної держави на континентальний шельф". Підготовлений Комісією міжнародного права ООН проект статей про континентальний шельф став основою для розроблення I Конференцією ООН з морського права (Женева, 1958 р.) спеціальної Конвенції про континентальний шельф.

Женевська конвенція про континентальний шельф 1958 р. дозволила частково вирішити окремі питання, викликані новими технічними можливостями. Зокрема, в ній вперше було дано визначення континентального шельфу у юридичному значенні цього терміну, яке за своєю суттю відрізняється від геологічного. Так, у ст. 1 Женевської конвенції про континентальний шельф 1958 р. визначено, що термін "континентальний шельф" застосовується: 1) до поверхні і надр морського дна підводних

районів, що прилягають до берега, але знаходяться поза зоною територіального моря, до глибини 200 метрів або за цією межею, до такого місця, де глибина покриваючих вод дозволяє розробку природних багатств цих районів; 2) до поверхні і надр подібних районів, що прилягають до берегів островів.

Таке формулювання, а саме критерій "технічної доступності", припускав можливість необмеженого розширення районів континентального шельфу прибережними державами (зокрема промислово розвинутими державами). Тому вже на другій сесії III Конференції ООН з морського права (м. Каракас, 1974 р.) постало питання про нове визначення поняття континентального шельфу і вироблення чітких критеріїв, що стосуються встановлення його зовнішніх меж.

Держави-учасники III Конференції ООН з морського права розгорнули багаторічну гостру дискусію про зовнішню межу континентального шельфу. Держави, що мали широке природне продовження підводної окраїни материка, намагалися на конвенційному рівні зафіксувати зовнішній кордон континентального шельфу по нижній межі материкової окраїни або по лінії абісальних глибин (Аргентина, Бразилія, Індія, Канада, Мексика, Норвегія, США, Уругвай та ін.). У випадку прийняття такого положення ширина континентального шельфу в них складала б від 400 до 600 морських миль.

У свою чергу, держави з вузьким континентальним шельфом виступали за фіксовану межу континентального шельфу. В результаті тривалих намагань багатьох держав, вдалося виробити нові компромісні положення щодо визначення зовнішньої межі континентального шельфу (ст. 76 Конвенції ООН з морського права 1982 р.).

Конвенція ООН з морського права 1982 р. надає право прибережній державі на континентальний шельф "на всьому природному продовженні її сухопутної території до зовнішньої межі підводної окраїни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря, коли зовнішня межа підводної окраїни материка не пролягає на таку відстань" (п. 1 ст. 76).

Підводна окраїна материка включає продовження континентального масиву прибережної держави, що знаходиться під водою. Вона складається із поверхні і надр шельфу, схилу і підйому та не включає дно океану на великих глибинах, у тому числі його океанічні хребти або його надра (п.3 ст. 76). Проте право прибережної держави на континентальний шельф, яка має підводну окраїну материка більше ніж 200 морських

миль від вихідних ліній (від яких вимірюється ширина територіального моря), обмежується низкою детальних правил, що не дозволяють їй поширювати свою юрисдикцію на морське дно і надра, як правило, на відстань більшу ніж 350 морських миль від вихідних ліній (п. 2, 4, 5, 6 ст. 76).

Відомості про кордони континентального шельфу за межами 200 морських миль, від яких вимірюється ширина територіального моря, надаються відповідною прибережною державою до Комісії з кордонів континентального шельфу. Комісія надає прибережним державам рекомендації з питань, що торкаються встановлення зовнішніх меж їх континентального шельфу. Кордони континентального шельфу, що встановлені прибережними державами на основі рекомендації цієї Комісії, є остаточними і обов'язковими для всіх. Створення Комісії викликано недостатнім дослідженням зовнішньої межі континентального схилу, складністю визначення товщини осадових порід та бажанням держав-учасників III Конференції ООН з морського права запобігти можливості привласнення під видом континентального шельфу ділянок міжнародного району морського дна.

Прибережна держава здає на зберігання Генеральному секретарю ООН карти і відповідну інформацію, включаючи геодезичні дані, що постійно описують зовнішній кордон континентального шельфу. Генеральний секретар ООН належним чином їх опубліковує.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. детально регламентує правовий режим континентального шельфу, не тільки підтверджуючи положення Женевської конвенції про континентальний шельф 1958 р., а ще й розширюючи їх. Прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права в цілях розвідки і розробки його природних ресурсів (п. 1 ст. 77 Конвенції 1982 р.). З урахуванням цього в доктрині морських просторів континентальний шельф виділяється у самостійну територіальну категорію, оскільки за своєю юридичною природою він не може бути віднесений до державної території.

Природні ресурси включають мінеральні та інші неживі ресурси морського дна та його надр, а також живі організми, що належать до "сидячих видів" (організми, які у період коли можливий їхній промисел, знаходяться в нерухомому стані на морському дні чи під ним, або не здатні пересуватися інакше як постійно перебуваючи у фізичному контакті з морським дном або його надрами).

Права прибережної держави щодо континентального шельфу є виключними у тому сенсі, що, якщо прибережна держава не здійснює

розвідку континентального шельфу або не розроблює його природні ресурси, ніхто не може займатися такою діяльністю без її явно вираженої згоди. Ці права не залежать від ефективної або фіктивної окупації прибережною державою континентального шельфу чи від прямої про це заяви (п. 2. ст. 77 Конвенції 1982 р.).

Дістало також підтвердження положення, за яким права прибережної держави на континентальний шельф не зачіпають правового статусу покриваючих вод і повітряного простору над ними (п. 1 ст. 78 Конвенції 1982 р.). Суттєве підкріплення отримало основоположне положення про неприпустимість нанесення шкоди свободі відкритого моря у водах над континентальним шельфом – у п. 2 ст. 78 зафіксовано, що здійснення прав прибережною державою щодо континентального шельфу не повинно обмежувати судноплавства та інших прав і свобод будь-яких держав, що передбачені у Конвенції 1982 р. (зокрема свободу рибальства або прав щодо охорони живих ресурсів моря, свободу океанографічних наукових досліджень) або призводити до невинуватених перешкод їх здійснення.

Значно розширені положення, що стосуються підводних кабелів та трубопроводів (ст. 79). Усі держави мають право прокладати підводні кабелі і трубопроводи на континентальному шельфі. Прибережна держава не може перешкоджати прокладанню або підтриманню в належному стані такі кабелі і трубопроводи, якщо інші держави дотримуються її права вживати розумні заходи щодо розвідки її континентального шельфу, розробки його природних ресурсів і запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення від трубопроводів. Визначення траси для прокладання таких трубопроводів на континентальному шельфі здійснюється за згодою прибережної держави. В процесі прокладання підводних кабелів і трубопроводів держави мають належним чином враховувати вже прокладені кабелі і трубопроводи (зокрема, не повинні погіршуватися можливості ремонту вже існуючих кабелів і трубопроводів).

Положення ст. 79 Конвенції 1982 р. не зачіпають права прибережної держави самостійно визначати умови прокладання кабелів і трубопроводів, що проходять по її території або в територіальному морі, а також свою юрисдикцію щодо кабелів і трубопроводів, які прокладені або використовуються у зв'язку з розвідкою її континентального шельфу, розробкою його ресурсів або експлуатацією штучних островів, установок чи споруд під її юрисдикцією.

Прибережна держава на власному континентальному шельфі має виключне право споруджувати, а також дозволяти і регламентувати ство-

рення, експлуатацію і використання: штучних островів; установок і споруд, які використовуються в цілях розвідки, розробки і збереження природних ресурсів континентального шельфу, управління цими ресурсами, і для інших видів економічної діяльності; установок і споруд, які можуть перешкоджати здійсненню прав прибережної держави в районі континентального шельфу.

В цих питаннях права прибережної держави аналогічні її правам у виключній економічній зоні, і тому відповідно до ст. 60 Конвенції 1982 р. застосовуються *mutatis mutandis* до штучних островів, установок і споруд на континентальному шельфі. Навколо них прибережна держава може встановлювати розумні зони безпеки (до 500 метрів) для забезпечення безпеки як судноплавства, так і цих штучних островів, установок і споруд. Також прибережна держава має виключне право дозволяти і регулювати бурильні роботи на континентальному шельфі для будь-яких цілей.

Прибережні держави мають право приймати закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища, що пов'язано з діяльністю на континентальному шельфі і на штучних островах, установках та спорудах, що знаходяться під їх юрисдикцією.

Відповідно до положень ст. 210 Конвенції 1982 р. схоронення будь-яких відходів на континентальному шельфі не може здійснюватися без явної попередньої згоди прибережної держави, яка має право дозволяти, регулювати і контролювати таке схоронення після належного розгляду цього питання з іншими державами, на яких таке схоронення може негативно вплинути в силу їхнього географічного положення.

Прибережні держави в рамках своєї юрисдикції мають право регулювати, дозволяти і здійснювати морські наукові дослідження на своєму континентальному шельфі. Такі дослідження можуть здійснюватися лише за згодою прибережної держави (ст. 246 Конвенції 1982 р.).

На протигагу значному розширенню континентального шельфу (до 350 морських миль), а також з метою пом'якшити різкий характер цього процесу в світлі концепції загальної спадщини людства ст. 82 Конвенції ООН передбачає виключення з принципу виключних прав прибережної держави права на продукцію розробки. В рамках застосування права розвитку прибережна держава, яка здійснює розробку неживих біологічних ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль, має направляти відрахування або внески натурою в Міжнародний орган з морського дна. Він розподіляє їх між учасниками Конвенції 1982 р. на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси і потреби

держав, що розвиваються, особливо тих із них, які найменше розвинуті і не мають виходу до моря.

Делімітація континентального шельфу між державами з протилежними або суміжними узбережжями відповідно ст. 83 Конвенції ООН 1982 р. (п. 1) здійснюється "шляхом угоди на основі міжнародного права, як це вказується у ст. 38 Статуту Міжнародного Суду, в цілях досягнення справедливого рішення". Якщо протягом розумного строку зацікавлені держави не досягнуть домовленості щодо делімітації континентального шельфу, вони мають звернутися до процедур, що передбачені у частині XV Конвенції 1982 р. ("Врегулювання спорів").

До прийняття спеціального закону про континентальний шельф в Україні діє указ Президії ВР СРСР від 6 лютого 1968 р. в частинах, що не суперечать чинному національному законодавству України та положенням Конвенції 1982 р. Як сторона Конвенції 1982 р. Україна володіє в повному обсязі всіма правами на свій континентальний шельф згідно з положеннями частини VI Конвенції 1982 р. ("Континентальний шельф"). Регламентація діяльності на континентальному шельфі вирішується з урахуванням положень Конвенції 1982 р. про виключну економічну зону, Кодексу України про надра (1994 р.), Закону України "Про виключну (морську) економічну зону України" (1995 р.), Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні (затверджено постановою Кабінету міністрів України № 642 від 12.06.1996 р.) та ін. законодавчих та підзаконних актів, які стосуються правового порядку використання природних ресурсів надр України. Кримінальним кодексом України встановлено кримінальну відповідальність за порушення законодавства про континентальний шельф України (ст. 244).

Питання до практичного заняття № 4

Тема 4. Виключна економічна зона і континентальний шельф

1. Поняття виключної економічної зони (ВЕЗ). Встановлення зовнішньої межі ВЕЗ.

2. Правовий статус і режим ВЕЗ. Суверенні права прибережної держави у ВЕЗ.

3. Свободи ВЕЗ. Право держав, які не мають виходу до моря, стосовно експлуатації живих ресурсів ВЕЗ.

4. Делімітація ВЕЗ між сусідніми прибережними державами.

5. Поняття континентального шельфу. Порядок визначення зовнішньої межі континентального шельфу.

6. Делімітація континентального шельфу між сусідніми прибережними державами.

7. Суверенні права прибережної держави на континентальний шельф.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 4

1. Скласти схему підводної окраїни материка (континентального шельфу).

2. Дослідити причини виникнення концепції ВЕЗ.

3. Визначити перелік справ з делімітації континентального шельфу і ВЕЗ, що розглядалися Міжнародним Судом ООН.

4. Визначити принципи делімітації континентального шельфу та ВЕЗ між прибережними державами.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 4

1. Аналіз рішення Міжнародного Суду ООН про делімітацію континентального шельфу та виключних економічних зон у Чорному морі 2009 р. (Румунія проти України).

2. Наукове повідомлення "Правовий статус острова Зміїний".

3. Відповідальність суб'єктів за порушення правил господарської діяльності у ВЕЗ України.

4. Порівняльно-правовий аналіз Закону України 1995 р. "Про виключну (морську) економічну зону України та Федерального закону РФ "Про виключну економічну зону Російської Федерації" 1998 р. (№ 191 – ФЗ).

Література

1. Баймуратов М.А., Досковский В.Г. Международно-правовой режим континентального шельфа: Монография. – Одесса: Юридическая литература, 2001.

2. Вылегжанин А.Н. Решения Международного Суда ООН по спорам о разграничении морских пространств. – М: Юрид. лит., 2004. – 224 с.

3. Вылегжанин А.Н. Границы континентального шельфа в Арктике: сопоставление Конвенции по морскому праву 1982 г. с обычными нормами международного права / А.Н. Вылегжанин // Международное право и национальные интересы Российской Федерации / Отв. ред.: А. А. Ковалев, Б. Л. Зимненко. – М.: Восток–Запад, 2008. – С. 46–76.

3. Головатый С.П. 200-мильная экономическая зона в Мировом океане: международно-правовые проблемы. – К.: Наукова думка, 1984. – 168 с.

4. Дмитриченко І.В. Практика застосування Міжнародним Судом ООН і міжнародними арбітражами принципів та норм морської делімітації: навчальний посібник. – Миколаїв: "Атол", 2004. – 91 с.

5. Дмитриченко І.В. Принципи морської делімітації у визначенні кордонів України в Чорному та Азовському морях // Взаємодія міжнародного права з внутрішнім правом України / За ред. В.Н. Денисова. – К.: Юстініан, 2006. – С. 374–398.

5. Зарипова Э.А., Колодкин А.Л. Актуальные вопросы проблемы морской исключительной экономической зоны // Московский журнал международного права. – 2004. – № 3. – С. 197–207.

6. Мелков Г.М. Граница континентального шельфа России: мифы, реальность, ведомственные ошибки// Московский журнал международного права. – 2008. – № 4. – С. 119–131.

7. Нгуен Куок Динь, Дайе П., Пелле А. Международное публичное право. – Т. 2. – К.: Сфера, 2001. – С. 271–282.

8. Очерки международного морского права / Корецкий В.М., Колодкин А.Л., Николаев А.Н. и др. – М.: Госюриздат, 1962. – С. 260–390.

9. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания). – Одесса: "Астропринт", 2004. – С. 89–109.

10. Churchill R. R., Lowe A.V. The Law of the Sea. 3rd edition – Manchester University Press, 1999.

11. Johnson C., Elferink A. Submissions to the Commission on the Limits of the Continental Shelf in Cases of Unresolved Land and Maritime Disputes: The Significance of Article 76(10) of the Convention on the Law of the Sea// The law of the sea: progress and prospects / edited by David Freestone, Richard Barnes, and David Ong. – Oxford University Press Inc., New York, 2006. – P. 164–175.

Тема 5. Відкрите море

Під час опанування цієї теми студентам потрібно привернути увагу до того, що основу правового режиму відкритого моря становить принцип свободи відкритого моря. Принцип свободи відкритого моря є основоположним принципом міжнародного морського права, котрий віддзеркалює потребу держав і народів у вільному використанні просторів морів і океанів у якості засобу міжнародних економічних, політичних і культурних зв'язків, а також експлуатації морських природних ресурсів.

Класичне римське право вважало, що згідно з природним правом загальне надбання складають – море, проточна вода і повітря. Ідея свободи відкритого моря виразно втілена у праці Гуго Гроція "Свобода морів" ("Mare liberum"), котра була вперше видана у 1609 р. Гроцій, виходячи із природного права та специфіки моря, відстоював право держав на вільну міжнародну торгівлю, що має реалізовуватися через можливість плавати у будь-якому напрямку. Він розробив концепцію за якою мореплавання має бути вільним для всіх та усюди, оскільки море не може бути власністю на підставі заволодіння, дарування, давності або звичаїв. Такий підхід не припускав поширення на моря і океани суверенної влади окремих держав.

Загального визнання принцип свободи відкритого моря отримав лише на початку XIX ст. Протягом декількох століть основними складовими принципу свободи відкритого моря виступали, передусім, свобода судноплавства та морського рибальства. У зв'язку з досягненнями науки і техніки традиційні свободи відкритого моря наприкінці XIX та початку XX ст. значно поповнились.

Відкрите море – всі частини моря, які не входять ні до виключної економічної зони, ні до територіального моря або внутрішніх морських вод будь-якої держави, ні в архіпелажні води держави-архіпелагу. Таке визначення відкритого моря є результатом консенсусу, досягнутого на III конференції ООН з морського права, учасники якої включили компромісні положення Частини VII "Відкрите море" та Частини V "Виключна економічна зона" до Конвенції ООН з морського права 1982 р. (одна група держав вважала, що виключна економічна зона є частиною відкритого моря із специфічним режимом, інша група, яка була представлена головним чином країнами, що розвиваються, намагалася надати статус територіального моря 200-мильній прибережній морській зоні). Компромісне визначення просторових меж відкритого моря втілено у ст. 86 Конвенції ООН з морського права, де акцентується увага на тому, що узгоджений підхід "не тягне за собою будь-якого обмеження свобод, якими користуються всі держави у виключній економічній зоні згідно ст. 58 ("Права і обов'язки інших держав у виключній економічній зоні").

У результаті кодифікації міжнародного морського права в Женевській конвенції про відкрите море 1958 р. були вперше закріплені основні елементи принципу свободи відкритого моря (вони поширюються на прибережні, так і неприбережні держави), а саме: свобода судноплавства; свобода рибальства; свобода прокладати підводні кабелі та трубопроводи; свобода польотів над відкритим морем (ст. 2). Конвенція передбачає,

що всі держави мають "здійснювати ці свободи, так само й інші свободи згідно з загальними принципами міжнародного права, розумно враховуючи зацікавленість інших держав стосовно використання свободи відкритого моря".

Пізніше, поряд з цими свободами до ст. 87 Конвенції ООН з морського права 1982 р. включено свободу споруджувати штучні острови та інші установки і свободу наукових досліджень.

Під час здійснення цих свобод державам слід враховувати положення ст. 88 Конвенції ООН з морського права 1982 р., що "відкрите море резервується для мирних цілей". Діяльність будь-якої держави, що суперечить принципу використання відкритого моря в мирних цілях (у контексті ст. 88) має кваліфікуватися як порушення режиму відкритого моря.

Презумпція свобод у відкритому морі має реалізовуватися з врахуванням відповідних норм Конвенції 1982 р., зокрема щодо діяльності в Районі (дно морів та океанів і його надра за межами національної юрисдикції). Жодна держава не вправі поширювати свій суверенітет на будь-який район відкритого моря. Враховуючи імперативний характер принципу свободи відкритого моря, держави не можуть за домовленістю змінювати статус відкритого моря. Основні свободи відкритого моря зберігаються у виключній економічній зоні прибережних держав. Згідно з ст. 58 Конвенції 1982 р. у таких морських зонах іноземні держави мають право на свободу судноплавства та польотів над нею, користуються свободою прокладання підводних кабелів і трубопроводів та ін. видами використання моря, правомірними з точки зору міжнародного права, що відносяться до цих свобод.

Правовий режим мореплавання у відкритому морі визначається принципом свободи судноплавства – свободи як торговельного судноплавства, так і військового мореплавства. Кожна держава незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі (ст. 90 Конвенції 1982 р.). Свобода судноплавства у повному обсязі діє у виключних економічних зонах прибережних держав.

Міжнародний правопорядок у відкритому морі забезпечується шляхом добровільного дотримання усіма державами своїх зобов'язань за міжнародними договорами, включаючи Конвенцію 1982 р. В ній передбачається, що кожна держава визначає умови надання своєї національності суднам, реєстрації суден на її території і права плавати під її прапором. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Держава видає відповідні документи суднам, які

свідчать про право плавати під її прапором. Судно має плавати під прапором лише однієї держави та підпорядковується її виключній юрисдикції у відкритому морі (ст. 92 і 94 Конвенції 1982 р.). Між державою і судном має існувати реальний зв'язок.

У Конвенцію 1982 р. включені положення, що розкривають зміст поняття "необхідні заходи для забезпечення безпеки на морі" (ст. 94), а також інші норми, що стосуються надання допомоги людям та суднам, що зазнають лиха на морі, організації діяльності та створення ефективної пошуково-рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі і над морем (ст. 98). Кожна держава має організовувати розслідування морських аварій або навігаційних інцидентів у відкритому морі, з участю судна, що плаває під її прапором, які призвели до загибелі громадян іншої держави або нанесли їм серйозне каліцтво, або завдали серйозної шкоди суднам і установкам іншої держави чи морському середовищу.

У відкритому морі в найбільш повному обсязі держава здійснює свою юрисдикцію над суднами, що плавають під її прапором. Виходячи з цього здійснювати огляд або інші дії щодо невійськових суден у відкритому морі можуть тільки військові кораблі та літальні апарати або спеціально уповноважені судна держави їх прапора. З метою підтримання правопорядку у Світовому океані вони можуть втручатися у судноплавство іноземних суден у випадках, які прямо передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 р. та ін. міжнародними договорами (це стосується порушення законів і правил прибережної держави під час знаходження в межах її національної юрисдикції; боротьби з работоргівлею (ст. 99); піратства (ст. 100–107); незаконної торгівлі наркотиками або психотропними речовинами (ст. 108); несанкціонованого мовлення з відкритого моря (ст. 109), приховування судном своєї національності тощо).

Заходи примусу та запобігання згаданих правопорушень передбачені положеннями ст. 110 "Право на огляд" і ст. 111 "Право переслідування по гарячому сліду". Військові кораблі користуються у відкритому морі повним імунітетом від юрисдикції будь-якої держави, крім держави прапора (ст. 96). **Принцип виключної юрисдикції держави прапора** над своїми суднами у відкритому морі передбачає, що кримінальне або дисциплінарне переслідування проти капітана судна або іншого члена екіпажа, у випадку зіткнення або іншого навігаційного інциденту з судном у відкритому морі, можуть порушити тільки судові або адміністративні органи держави прапора судна або держави, громадянином якої є ця особа.

Арешт або затримання судна може здійснюватися лише за розпорядженням відповідних органів держави прапора судна (ст. 97). У повітряному просторі над відкритим морем кожне повітряне судно підпорядковується тільки юрисдикції реєстрації судна. Відповідно до положень Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. у просторі над відкритим морем діють Правила польотів над відкритим морем, встановлені ІКАО.

До особливих повноважень держав у відкритому морі, які обмежують принцип виключної юрисдикції держави прапора судна, належать також правила, визначені ст. 221 ("Заходи з метою запобігти забруднення, що викликані морськими аваріями") Конвенції 1982 р. Так, держави відповідно з вимогами міжнародного права, можуть застосовувати і забезпечувати дотримання заходів у відкритому морі, які розмірні фактичній шкоді або шкоді, що загрожує, в цілях захисту свого узбережжя або пов'язаних з ним інтересів, включаючи рибальство, від забруднення або загрози забруднення (нафтою або іншими шкідливими речовинами) в результаті морської аварії (зіткнення суден, посадку на мілину, інший морський інцидент на борту судна) або дій, що пов'язані з такою аварією, які можуть призвести до серйозних шкідливих наслідків.

Міжнародна конвенція про втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 р. (INTERVENTION 69) встановила процедуру втручання прибережних держав (ст. III) у разі наявності морської аварії у відкритому морі, що становить серйозну і реальну загрозу їхньому узбережжю і може призвести до шкідливих наслідків у великих розмірах.

Поштовхом для прийняття Конвенції 1969 р. була аварія танкера "Togrey Canyon", яка трапилася у відкритому морі поблизу узбережжя Великої Британії у 1967 р. В цілях запобігання забрудненню після прийняття відповідних заходів танкер було знищено шляхом бомбардування. Конвенція 1969 р. передбачає, що до прийняття будь-яких заходів прибережна держава має консультуватися з іншими державами, інтереси яких зачіпає морська аварія, зокрема з державою прапора судна. До прийняття заходів і під час їхнього здійснення прибережна держава повинна робити все, що залежить від неї, з метою запобігання будь-якого ризику для людського життя і надавати всіляку допомогу особам, що знаходяться в стані лиха.

Свобода прокладати підводні кабелі і трубопроводи у відкритому морі здійснюється з дотриманням вимог п. 5 ст. 79 Частини VI "Континентальний шельф" Конвенції 1982 р. Всі держави мають право прокласти по дну відкритого моря за межами континентального шельфу підводні кабелі і трубопроводи. Під час здійснення згаданої свободи не можуть погіршуватися можливості ремонту вже існуючих кабелів та трубопроводів.

Свобода рибальства у відкритому морі ґрунтується на правилах розділу 2 "Збереження живих ресурсів відкритого моря і управління ними" Частини VII Конвенції 1982 р. та здійснюється за межами виключних економічних зон, де встановлено спеціальний режим використання живих морських ресурсів. Кожна держава має право, щоб її громадяни займалися рибальством у відкритому морі за умов дотримання її договірних зобов'язань, прав та інтересів прибережних держав і положень розділу 2 (ст. 116). Тому свобода рибальства є регульованою – вона не може реалізовуватися без укладання державами додаткових угод. Загальна тенденція спрямована на укладання міжнародних угод щодо конкретних видів живих ресурсів (наприклад, Конвенція про збереження атлантичних тунців 1966 р., Конвенція про збереження ресурсів минтая і управління ними в центральній частині Берингова моря 1994 р. та ін.) або рибальства в окремих районах Світового океану (наприклад, Конвенція про майбутнє багатостороннє співробітництво в галузі рибальства у північно-західній частині Атлантичного океану 1978 р., Конвенція про збереження морських живих ресурсів Антарктики 1980 р. та ін.).

Держави для налагодження співробітництва щодо збереження живих ресурсів відкритого моря створюють міжнародні урядові організації з рибальства (наприклад, Організація з рибальства у північно-західній частині Атлантичного океану (НАФО); Комісія по збереженню морських живих ресурсів Антарктики, м. Гобарт (АНТКОМ); Міжнародна комісія щодо збереження атлантичних тунців, м. Мадрид (ІККАТ) та ін.).

Конвенція 1982 р. містить також інші елементи, котрі поглиблюють зміст правового режиму відкритого моря та виступають гарантом його свобод (зокрема, ст. 240 визначає загальні принципи здійснення морських наукових досліджень у відкритому морі, ст. 60 встановлює правила щодо спорудження державами штучних островів та установок, положення Частини XII містять відповідні норми щодо захисту і збереження морського середовища тощо).

Питання до практичного заняття № 5

Тема 5. Відкрите море

1. Поняття відкритого моря. Принцип свободи відкритого моря.
2. Міжнародно-правовий режим відкритого моря.
3. Свобода мореплавства у відкритому морі. Національність морських суден. Право плавання під прапором України.
4. Юрисдикція держави прапора судна у відкритому морі.
5. Свобода рибальства у відкритому морі. Збереження живих ресурсів відкритого моря та управління ними.
6. Свобода польотів над відкритим морем. Свобода прокладення кабелів і трубопроводів у відкритому морі.
7. Право на огляд. Право переслідування по "гарячих слідах".

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 5

1. Загальна характеристика міжнародного правопорядку у відкритому морі.
2. Правовий статус військових кораблів у відкритому морі.
3. Поняття піратства. Захоплення піратського судна.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 5

1. Наукове повідомлення "Юрисдикція у відкритому морі".
2. Визначити перелік протиправної діяльності у відкритому морі за Конвенцією ООН з морського права.
3. Визначити порядок переслідування по "гарячих слідах".

Література

1. Анцелевич Г.А. Международно-правовой статус и режим использования морских объектов общего наследия человечества. Перспективы развития в порядке de lege ferenda. – К., 2002.
2. Додин Е.В., Серафимов В.В. Санкционирование вмешательства в сфере торгового мореплавания : учебное пособие. – Одесса : Юридична літ-ра, 2001. – С. 41–46.
3. Корецкий В.М. Новое в разделе "открытое море" (вопрос о континентальном шельфе) // В.М. Корецкий : избранные труды: в 2 кн. / Под ред. В.Н. Денисова. – Кн. 2. – К.: Наукова думка, 1989. – С. 146–154.

4. Международное морское право / Под ред. С.А. Гуреева. – М.: Юр. лит., 2003. – С. 112–127.

5. Очерки международного морского права / Корецкий В.М., Колодкин А.Л., Николаев А.Н. и др. – М.: Госюриздат, 1962. – С. 143–194.

6. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры содержания). – Одесса: "Астропринт", 2004. – С. 135–177.

7. Gjerde K. High Seas Fisheries Management under the Convention on the Law of the Sea// The law of the sea: progress and prospects / edited by David Freestone, Richard Barnes, and David Ong. – Oxford University Press Inc., New York, 2006. – P. 281–307.

8. Oxman B.H. The Third United Nations Conference of the Law of the Sea: The Seventh Session (1978) // The American Journal of International Law. – 1979. – Vol. 73. – № 1. – P. 1–41.

МОДУЛЬ 2. Правова регламентація міждержавних відносин у Світовому океані

Тема 6. Міжнародно-правова регламентація безпеки мореплавства

Питання забезпечення безпеки мореплавства є найважливішими на морському транспорті, оскільки від їх успішного вирішення залежить охорона життя і здоров'я членів екіпажів суден і пасажирів, збереження суден і вантажів, стан морського середовища. Незважаючи на постійний розвиток методів, способів і технічних засобів забезпечення безпеки, у морі щорічно терпить катастрофу декілька тисяч суден, з них більш 200 великих суден загальною валовою місткістю до 1,5 млн. тонн. Щорічно у морі гине понад 2 тис. людей, зникає більш 1 млн. тонн вантажів, у морське середовище потрапляє велика кількість нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин.

Класифікація вимог щодо забезпечення безпеки мореплавства. Вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства:

- 1) вимоги до конструкції, обладнання та постачання суден;
- 2) вимоги щодо експлуатації судна (безпечне завантаження і перевезення, безпечне плавання тощо);
- 3) вимоги щодо організації пошуку та рятування;
- 4) вимоги щодо укомплектування екіпажа судна;
- 5) забезпечення безпеки мореплавства;
- 6) контроль у портах, організація розслідування аварій.

У рамках ІМО створена досить розвинута система міжнародних угод, в яких значна увага приділена питанням забезпеченню безпеки мореплавства. Основоположним документом у цій сфері є Міжнародна конвенція з охорони життя людини на морі 1974 р. (СОЛАС). Учасниками цієї конвенції є понад 150 держав, флот яких складає 98 % валового тоннажу. За статтею 1 Конвенції СОЛАС держави-учасники зобов'язуються видавати нормативні акти і застосовувати інші заходи, які необхідні для повного втілення її положень, з метою забезпечення того, щоб з точки зору охорони життя людини на морі судно було придатне для такого роду експлуатації.

Додаток до Конвенції включає 12 глав, що стосуються наступних питань: загальних положень, конструкції суден, рятувальних засобів, радіозв'язку, безпеки мореплавства, перевезення вантажів, перевезення небезпечних вантажів, вимог до ядерних суднам, управління безпечною експлуатацією судна, засобів безпеки для високошвидкісних суден, спеціальних засобів з підвищення рівня безпеки на морі та додаткових заходів безпеки для суден, що перевозять навалочні вантажі.

Наприклад, главу II поділено на дві частини: гл. II-1 – Конструкція – поділ на відсіки та остійність, механізми та електрообладнання; гл. II-2 – Конструкція – протипожежний захист, виявлення та гасіння пожежі. Ця глава в силу її специфіки постійно переглядається, що викликано як технічним прогресом у кораблебудуванні, так й реакцією суспільства на серйозні морські аварії, що мали широкий резонанс (зокрема багато поправок було внесено після загибелі порому "Естонія" і стосувалися підвищення рівня безпеки пасажирських поромів типу ро-ро).

У главі III особлива увага приділяється рятувальним шлюпкам і рятувальним плотам та їх обладнанню. На підставі цієї глави прийнято Кодекс щодо рятувальних засобів 1996 р., правила якого є обов'язковими. Усі рятувальні шлюпки мають бути обладнані двигунами внутрішнього згорання. *Вантажні судна* повинні мати таку кількість повністю закритих шлюпок, щоб була можливість з кожного борту прийняти всіх осіб, що знаходяться на судні. Крім того, *нафтові танкери* повинні мати повністю закриті шлюпки, обладнані автономною системою повітропостачання, якщо вантаж виділяє токсичні гази. Рятувальні круги повинні мати вогні, що самозапалюються та автоматичні димові шашки. Рятувальні жилети мають бути оснащені свистками та вогнями.

Пасажирські судна мають бути обладнані гучномовною системою, яка дозволяє одночасно передавати повідомлення у всі місця, де звичайно можуть знаходитися пасажирів або члени екіпажу. На пасажирських

суднах типу ро-ро необхідна кількість рятувальних жилетів повинна знаходитися у таких місцях, щоб пасажирів не потрібно було повертатися за жилетом у каюту. Такі судна повинні мати місця для посадки вертольотів.

Глава IV – "Радіозв'язок", включає усі сучасні досягнення в цій сфері, враховуючи супутниковий зв'язок, дозволяючи здійснювати операції щодо пошуку і рятування з мінімальною затримкою. Глава містить вимоги до радіоустановок і радіообладнання, несення радіовахт, джерел енергії, технічного персоналу і ремонту тощо. Радіо з'явилося на суднах наприкінці XIX століття. Вже на конференції з радіо в 1903 р. було прийнято рішення, за яким берегові станції мають приймати повідомлення, що передаються з суден та на судна. Відомо, що під час катастрофи з судном "Титанік" було врятовано 700 людей, коли лайнер "Carruthia" прийняв радіограму про лихо. Тому з 1914 р. у всі конвенції включалися положення про радіотелеграфію.

Відповідно до вимог СОЛАС створено Глобальну морську систему зв'язку під час лиха і для забезпечення безпеки мореплавства (ГМСЗБ). За її вимогами всі судна водотонажністю більше 300 тонн, що побудовані після 1 лютого 1995 р., повинні мати обладнання ІНМАРСАТ, що забезпечує екстрений зв'язок під час лиха (судна, що були побудовані до вказаної дати, необхідно було обладнати за вимогами Конвенції СОЛАС до 1 лютого 1999 р.). Головна суть концепції ГМСЗБ полягає в тому, щоб пошуково-рятувальні організації, а також судна, що перебувають у районі лиха, в найкоротший термін були сповіщені про біду і взяли участь у скоординованій пошуково-рятувальній операції. ГМСЗБ є системою зв'язку судно-берег, берег-судно, судно-судно. Радіообладнання, яке необхідно мати на борту судна, залежить не від його тоннажу, а від морських районів, в яких воно плаває. Світовий океан поділено на чотири райони: район А1 – в межах зони дії в режимі радіотелефонії щонайменше однієї берегової УКВ-станції (зв'язок приблизно в радіусі 25 миль); район А2 – в межах зони дії щонайменше однієї середньохвильової станції, що забезпечує можливість передачі повідомлень про лихо з використанням цифрового вибіркового виклику (ЦВВ) радіусом дії до 100 миль; район А3 – в межах зони дії системи геостаціонарних супутників ІНМАРСАТ (Міжнародна організація морського супутникового зв'язку), який покриває усю земну кулю, за виключенням полярних районів; район А4 – за межами морських районів А1, А2, А3.

Глава V – "Безпека мореплавства" (35 правил), на відміну від основної ідеї СОЛАС – встановити мінімальні вимоги для суден, які здійснюють

міжнародні рейси, застосовується до всіх суден (за виключенням військових кораблів та інших суден, судновласником або оператором яких є держава і які використовуються виключно на урядовій некомерційній службі). Глава містить наступні правила: повідомлення про небезпеки, метеорологічна служба, служба льодової розвідки, встановлення судноплавних шляхів, повідомлення про лихо, основні вимоги до екіпажу, пошук та рятування, рятувальні сигнали тощо.

Відповідно до правила 13 уряди зобов'язані приймати відповідні заходи щоб всі національні судна були укомплектовані екіпажами у належній кількості і кваліфікації. Ця загальна норма конкретизована у Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (ПДМНВ -78). За правилом 15 уряди мають забезпечити прийняття всіх необхідних заходів щодо організації спостереження з берега і рятування людей, що зазнали лиха в морі поблизу берегів.

Конференцією 1995 р. були уточнені обов'язки капітана, що отримав сигнал лиха (правило 10). Введено нове правило, за яким капітан не може бути примушений судновласником, фрахтувальником або іншою особою не приймати рішення, яке, виходячи з професійного судження капітана, є необхідним для безпеки плавання, особливо при штормовій погоді.

Глава VIII – "Ядерні судна" містить основні вимоги до всіх ядерних торговельних суден. У морі або в порту має гарантуватися відсутність надмірної радіації, що загрожує екіпажу, населенню, водним шляхам, продовольчим або водним ресурсам. Урядом тих країн, до яких передбачено заходження ядерного судна, завчасно надається інформація про безпеку. Капітан ядерного судна у випадку аварії, яка може викликати небезпеку для навколишнього середовища, терміново інформує уряд держави прапора, а також компетентні органи тієї країни, в водах якої знаходиться судно або наближається у пошкоджену стані.

Глава IX – "Управління безпечною експлуатацією суден". У 1993 р. Асамблеєю ІМО прийнято МКУБ – Міжнародний кодекс щодо управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забруднення. Система безпеки і управління має забезпечити виконання як обов'язкових норм і правил, так і виконання вимог кодексів, керівництв і стандартів, рекомендованих ІМО, адміністраціями, класифікаційними товариствами.

Кожна судноплавна компанія має розробити і підтримувати *систему управління безпекою* (СУБ), яка включає: політику в галузі безпеки; інструкції і процедури для забезпечення безпечної експлуатації і захисту середовища відповідно з міжнародним правом і законодавством держави прапора судна; встановлений обсяг повноважень; лінію зв'язку між

персоналом на березі і на судні; порядок передачі повідомлень про аварії; порядок проведення внутрішніх перевірок.

Судно може експлуатуватися тією компанією, яка отримала Документ відповідності вимогам, що стосуються до даного судна. Документ видається на період не більше ніж п'ять років та його дія має щорічно підтверджуватися як доказ того, що компанія зможе виконати вимоги МКУБ. Копія цього документа має знаходитися на судні і пред'являтися на вимогу адміністрації для перевірки.

Судну видається Свідоцтво про управління безпекою, якщо компанія та її управління на судні відповідає вимогам СУБ. Судна, які не сертифіковані за вимогами МКУБ, розглядаються такими, що не відповідають вимогам Конвенції СОЛАС. Дія свідоцтва не повинна перевищувати п'яти років, і воно підлягає щонайменше одній перевірці. Свідоцтво втрачає свою дію, якщо втрачає силу Документ про відповідність або виявляється серйозна невідповідність судна МКУБ. Звичайно такі документи видають морські реєстри.

Главу Х присвячено засобам безпеки для високошвидкісних суден. Глава XI містить спеціальні положення, що стосуються підвищення безпеки на морі, у тому числі розширення вимог до танкерів та навалочних суден, контролю держави порту за дотриманням експлуатаційних вимог. Глава XII містить додаткові заходи безпеки для суден, що перевозять навалочні вантажі. Сьогодні діє Кодекс безпечної практики перевезення навалочних вантажів, де, зокрема, визначено оцінювання придатності вантажу для перевезення.

Забезпечення безпечного завантаження та перевезення вантажів. У Конвенції СОЛАС поряд з вимогами до конструкції та обладнання суден містяться численні норми щодо завантаження суден і перевезення різних вантажів.

Глава VI – "Перевезення зерна", з 1991 р. назву глави змінено на назву – "Перевезення вантажів". Глава застосовується для перевезення вантажів (за виключенням рідини наливом), які внаслідок їхньої особливості шкідливості для суден та людей на борту потребують спеціальної обережності. Правило 2 вимагає від вантажовідправника забезпечити капітана судна відповідною інформацією про вантаж. Така інформація повинна надаватися у письмовому вигляді до початку завантаження. Судно, яке перевозить зерно, має відповідати вимогам Міжнародного кодексу безпечного перевезення зерна насипом.

Глава VII – "Перевезення небезпечних вантажів" містить вимоги до перевезення небезпечних вантажів в упаковці чи навалом, спорудження

та обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, спеціальні вимоги до перевезення ядерного палива.

Правило 7-1 вимагає від капітана, що перевозить небезпечні вантажі, повідомляти про інциденти з такими вантажами прибережній державі. Якщо судно покинуто, то судовласник, фрахтувальник або оператор чи їх агент має виконувати обов'язки, покладені на капітана. На підставі цієї глави прийнято низку кодексів, зокрема Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (1965 р.), Кодекс безпечної практики перевезення вантажів навалом (1965 р., переглянуто у 1979 р.), Кодекс безпечної практики навантаження і розвантаження суден, що перевозять вантажі навалом, Кодекс щодо безпеки ядерних торгових суден (1981 р.).

Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. встановлює єдині принципи і правила щодо максимального завантаження суден, що здійснюють міжнародні рейси. Судно не може вийти в море, якщо воно не пройшло перевірку і на ньому не було нанесено вантажну марку та видано Міжнародне свідоцтво про вантажну марку.

Судно підлягає первісному огляду, огляду щодо поновлення свідоцтва та щорічному огляду. Згідно з правилами визначення вантажних марок (Додаток 1) застосовуються наступні вантажні марки: літня; зимова; зимова для Північної Атлантики; тропічна, тропічна для прісної води і вантажна для прісної води. У Додатку II містяться визначення зон, районів і сезонних періодів.

Міжнародно-правові вимоги щодо забезпечення безпеки плавання, організації пошуку та рятування на морі. Це питання стосується організації системи навігаційних та метеорологічних попереджень, служби льодової розвідки, гідрографічної служби, служб управління рухом суден, встановлення шляхів руху суден та схем розділу руху, організації лоцманської проводки.

У конвенції СОЛАС (гл. 5 Додатку, правило 4) зазначено, що кожний уряд держави-учасника вживає заходів, щоб у разі отримання відомостей про небезпеки вони були доведені іншим зацікавленим урядам. Судна мають попереджатися про сильний вітер, шторми та тропічні циклони. Щоденно національні метеорологічні служби мають підготувлювати і поширювати метеорологічні прогнози для суден.

Конвенція передбачає встановлення шляхів руху суден. Ініціатива встановлення обов'язкових шляхів належить зацікавленій державі, яка подає систему шляхів в ІМО для прийняття. ІМО інформує про це інші

зацікавлені держави певного району. Судна зобов'язані використовувати обов'язкову систему шляхів руху суден, що затверджено ІМО.

До виходу судна в море капітан має забезпечити, щоб майбутній рейс було сплановано, щоб були залучені відповідні морські навігаційні карти та морські навігаційні посібники на район плавання, зважаючи на рекомендації ІМО. Всі судна мають дотримуватися приписів, встановлених у **Міжнародних правилах попередження зіткнення суден у морі 1972 р. (МППЗС)**. Поширеною є думка, що ці правила мають силу звичаєвої норми міжнародного права. Наприклад, ще у 1885 р. Верховний суд США вказав, що правила щодо попередження зіткнення суден складають частину загального міжнародного права. В рішенні арбітражу про зіткнення двох суден, одне з яких плавало під прапором КНР, яка не була учасницею МППЗС, зазначалося, що неучасть КНР у договорі є несуттєвим, оскільки вони відображають звичаєве право і тому є обов'язковими для учасників спору.

У МППЗС містяться правила плавання суден у будь-яких умовах видимості (безпечна швидкість тощо); плавання суден, що знаходяться на виду один у одного (обгін, ситуація зближення суден, ситуація перехрещення курсів тощо). Серед цих правил центральне місце займає правило плавання за системами розподілу руху. Більшість зіткнень трапляється з суднами, що наближаються один до одного на протилежних курсах. ІМО є єдиною міжнародною організацією, яка відповідає за затвердження систем розподілу руху.

Організація пошуку і рятування суден. Для координації діяльності щодо забезпечення безпеки на морі та у повітряному просторі над ним, було прийнято Міжнародну конвенцію з пошуку та рятування на морі 1979 р. Основні норми містяться у Додатку до Конвенції. Згідно з п. 21.1 сторони самостійно або у співробітництві з іншими державами та з ІМО беруть участь у розвитку служб пошуку та порятунку, щоб надати допомогу будь-якій особі, що зазнає лиха.

Отримавши повідомлення про те, що будь-яка особа зазнає лиха, влада держави приймає термінові заходи для надання необхідної допомоги. Держави для цього встановлюють достатню кількість пошуково-рятувальних районів, які зв'язані з рятувально-координаційним центром (РКЦ). РКЦ, отримавши інформацію про людину, судно, які знаходяться у надзвичайному стані, терміново її аналізує. Визначено наступні аварійні стадії: *стадія невизначеності* (судно вчасно не прибуло, або не передало повідомлення про своє місце знаходження); стадія тривоги (спроби

встановити зв'язок не дали результатів); *стадія лиха* (якщо отримано достовірну інформацію, що людині або судну загрожує небезпека). Згідно з п. 4.8. Додатку пошуково-рятувальну операцію необхідно продовжувати до тих пір, коли не залишилося ніякої розумної надії на рятування людей.

Контроль держави порту у сфері забезпечення безпеки мореплавства і запобігання забруднення морського середовища. Відповідно до положень ст. 21 Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. судна, що підпадають під дію цієї Конвенції, підлягають контролю в портах договірних сторін. Ціль такого контролю зводиться до встановлення факту наявності на судні Свідоцтва про вантажну марку і з'ясування ряду обставин, пов'язаних із завантаженням судна (чи не завантажено судно понад установлених норм), а також його конструктивними особливостями (чи відповідає Свідоцтво розташуванню вантажної марки і чи не піддавалося судно конструктивним змінам).

Правило 8А Додатка І Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення моря із суден 1973 р. ("Контроль держави порту за виконанням експлуатаційних вимог"), встановлює, що судно підлягає інспекції в тому випадку, якщо маються явні підстави вважати, що капітан чи екіпаж не знають найважливіших судових процедур, що стосуються запобігання забруднення нафтою.

Відповідно до Правила 19 Глави І Додатку Конвенції СОЛАС, кожне судно, що знаходиться в порту іншої держави-учасника Конвенції, повинно підлягати контролю з боку посадових осіб. Метою такого контролю повинна бути перевірка наявності на борту судна необхідних свідоцтв, що повинні видаватись відповідно до вимог цієї Конвенції.

Конвенція СОЛАС містить також правило, відповідно до якого держави-учасники зобов'язані застосовувати вимоги Конвенції і до суден держав, що не є її сторонами, для того, щоб такі судна не виявилися в більш сприятливому стані в порівнянні із суднами держав-учасників.

ПДМНВ –78 містить цілий ряд правил за якими під час перебування в портах, судна можуть піддаватися контролю, здійснюваному посадовими особами, з метою перевірки того, щоб усі працюючі на них моряки мали відповідні дипломи. Також можуть бути піддані контролю знання й уміння екіпажу. Наприклад, якщо під час перебування в порту чи на підходах до нього судно робило небезпечне маневрування, чи не дотримувалося навігаційних знаків і системи розподілу руху, чи мали місце інші обставини, що дають підстави сумніватися в компетенції екіпажу, то

прибережною державою може бути проведений контроль щодо оцінювання здатності членів екіпажу до несення вахти. Правило ч. 5 ст. 10 Конвенції встановлює, що положення про контроль повинні застосовуватися до суден держав, що не є учасниками Конвенції. Це необхідно для того, щоб не створювати їм більш сприятливих умов, ніж суднам, що мають право плавати під прапором держави-учасника.

ПДМНВ–78, у тому числі і всі інші конвенції, що передбачають контроль з боку держави порту за безпекою мореплавства і запобіганням забруднення морського середовища, містять правила, що дозволяють затримати відхід судна, яке не відповідає вимогам, що містяться в цих конвенціях, до усунення причин, що визвали таку затримку.

Резолюція Асамблеї ІМО А.787(XIX) (присвячено процедурам контролю з боку держави порту за безпекою мореплавства і запобіганням забруднення морського середовища) вводить у дію Процедури контролю суден державою порту, що містяться в додатку до неї. Метою цього документу є створення "основного посібника з проведення перевірок у рамках контролю суден державою порту і послідовності в проведенні цих перевірок, виявленні недоліків судна, його устаткування чи його екіпажу і застосуванні процедур контролю". Документ містить значну кількість правил, що стосуються як самої процедури контролю, так і процедури затримання суден, що не відповідають вимогам безпеки мореплавства і запобігання забруднення морського середовища, порядку повідомлення про таке затримання, відповідальності держави порту за вживання заходів з усунення недоліків тощо.

Права й обов'язки держави порту по здійсненню контролю за дотриманням виконання положень міжнародних конвенцій, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства і запобігання забрудненню морського середовища, базується також на регіональних договорах і угодах. Так, 26 січня 1982 р. чотирнадцять європейських держав підписали в Парижі Меморандум про взаєморозуміння і контроль з боку держави порту. Держави-учасники Паризького меморандуму прийняли на себе зобов'язання "підтримувати ефективну систему контролю з боку держави порту з метою забезпечення, не проводячи дискримінації прапора, того, щоб іноземні торговельні судна, що відвідують порти їхніх держав, відповідали нормам міжнародних конвенцій у сфері безпеки мореплавства (Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 р.; Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.; Міжнародній конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973 р.; Міжнародній конвенції про підго-

товку і дипломування моряків і несення вахти 1978 р.; Конвенції про Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р.; Конвенції Міжнародної організації праці (ILO) № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р). У подальшому, у дев'яностих роках ХХ століття, намітилася тенденція до збільшення кількості таких регіональних договорів. Так, 5 листопада 1992 р. у Чилі було підписано угоду про створення системи портового контролю в Лагінській Америці, 2 грудня 1993 р. у Японії був підписаний Меморандум про взаєморозуміння і контроль над суднами в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, далі були держави Карибського басейну (1995 р.), Середземного моря, Чорного моря (Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні від 7 квітня 2000 р.) тощо.

Відповідно до ст. 23 КТМ України "судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. У цій нормі визначено три категорії умов, за яких судно може бути допущене до плавання: 1) судно повинно відповідати вимогам безпеки мореплавства; 2) використання судна повинно відбуватися за умов охорони людського життя; 3) використання судна не може зашкоджувати навколишньому природному середовищу.

З метою здійснення контролю держави порту за відповідністю суден діючим стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля з суден шляхом їх огляду наказом Мінтрансу України № 225 від 19.04.2001 р. затверджена Інструкція про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України. Відповідно до Інструкції начальники Інспекцій судноплавного та портового нагляду, Інспекцій судноплавного нагляду, дільниць, старші державні інспектори-капітани, державні інспектори-капітани, старші державні інспектори, державні інспектори Інспекції (далі – посадова особа Інспекції) зобов'язані:

а) проводити огляд усіх суден незалежно від їх прапора, форм власності (за винятком флоту рибної промисловості), що здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, а також маломірних (малих) суден у прибережних морських районах та інших водах України загального користування;

б) забороняти експлуатацію суден, що становлять загрозу безпеці судноплавства та довкілля, до виконання вимог щодо усунення недоліків, які були виявлені посадовою особою Інспекції.

Огляди суден здійснюються з метою виявлення відповідності судна та його екіпажу вимогам нормативних документів, що регламентують безпеку судноплавства, і бувають обов'язкові та профілактичні. Огляди можуть бути виконані як при стоянці судна, так і при здійсненні ним плавання. Обов'язкові огляди суден проводяться не менше одного разу на рік з метою продовження дії суднових документів, після міжнавігаційного періоду, зимового відстою або ремонту, перед введенням суден в експлуатацію або плаванням у льодових умовах, а також після аварійного транспортного випадку чи при виявленні пошкоджень судна. Профілактичні огляди суден виконуються в навігаційний період (у період експлуатації судна), але не менше одного разу в три місяці. Виходячи з результатів огляду, посадовою особою Інспекції робиться запис у єдину книгу оглядів (або складається акт чи надається припис), де перераховуються виявлені недоліки і вказується термін їх усунення або забороняється експлуатація судна. Після проведення огляду судна та виявлення недоліків, залежно від ступеня їх небезпеки, судну: забороняється експлуатація; забороняється вихід у рейс (якщо огляд виконувався на стоянці); стати на якор або до причалу (якщо огляд виконувався при плаванні судна); дозволяється слідувати до найближчого порту, де повинні бути усунені недоліки.

Посадова особа Інспекції повинна заборонити подальшу експлуатацію (плавання) судна в таких випадках: у разі ненадання або закінчення терміну дії визначеного переліку суднових документів; якщо не виконані відповідні умови стосовно екіпажу та судна; при порушенні вимог нормативних документів з безпеки судноплавства, у разі виникнення загрози безпеки судна, його пасажирам, вантажу або руху інших суден; при невиконанні приписів органів контролю з питань безпеки судноплавства.

З метою встановлення порядку державного контролю в портах за дотриманням на судах вимог Міжнародних конвенцій, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля наказом Мінтрансу України від 17.07.2003 № 545 затверджені Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства. Правила поширюються на морські судна та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності.

Під час стоянки в порту, для отримання дозволу капітана порту на вихід усі судна підлягають огляду відповідними інспекторами. При цьому перевіряються: суднові документи і свідоцтва та інші документи (в залежності від типу судна, призначення, району плавання і прапора) за

переліком, наведеним у додатку 1 до Правил; стан корпусу судна, його механізмів, обладнання та пристроїв; дотримання екіпажем правил експлуатації щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню із судна; підготовленість екіпажу у відповідності до методів особистого виживання, протипожежної безпеки та боротьби з пожежею, а також компетентність у питаннях особистої безпеки та громадських обов'язків.

Для встановлення морехідного стану судна і готовності до виходу його в море інспектор зобов'язаний перевірити: укомплектованість екіпажу відповідно до суднової ролі та свідоцтва про мінімальний склад екіпажу; стан рятувальних засобів і знання екіпажем процедур із судових тривог; укомплектованість та забезпеченість судна аварійними і протипожежними засобами і всіма видами судового постачання відповідно до чинних норм; укомплектованість судна навігаційним устаткуванням і приладами; наявність на судні навігаційних керівництв і посібників на рейс, який має відбутися, відкоригованих на дату виходу; відповідність завантаження (розміщення, закріплення, сепарації вантажу) судна вимогам судових документів і нормативних документів, що стосуються безпечного перевезення вантажів; наявність та правильність укладання відправниками, перевізниками, одержувачами договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів морського перевезення небезпечних вантажів у водах під юрисдикцією України на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів; розрахунки остійності і, якщо це вимагається типом судна, розрахунки загальної міцності на час ведення вантажних операцій і на рейс; кріплення палубного, великовагового і великогабаритного вантажу відповідно до Порадника з кріплення генеральних вантажів на морських судах; відповідність кількості пасажирів пасажирському свідоцтву та кількості рятувальних засобів на судні; наявність та дотримання встановленого порядку радіозв'язку між судном та судовласником, наявність та справність судових аварійних засобів зв'язку, попередню прокладку, рейсовий план, маршрут переходу для українських суден обмеженого району плавання.

Перевірка судна проводиться у присутності капітана і старшого механіка або осіб, що їх заміщують, чи осіб, визначених капітаном або старшим механіком, таким чином, щоб не заважати нормальній роботі судна й екіпажу. Якщо перевіркою судна встановлено, що: є повідомлення про забруднення судном довкілля; судно має ознаки субстандартного; є інші явні підстави для висновку про невідповідність судна встановленим вимогам, то повинна бути проведена більш детальна перевірка. За результатами перевірки відповідно складаються акти перевірки.

Якщо в результаті перевірки судна виявлені і занесені дані про серйозну невідповідність судна вимогам чинного законодавства, правил мореплавства та міжнародних конвенцій України, капітан порту повинен у встановленому порядку відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків. Студентам необхідно ознайомитися з вимогами Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту у Чорноморському регіоні (2000 р.)

Питання до практичного заняття № 6

Тема 6. Міжнародно-правова регламентація безпеки мореплавства

1. Система міжнародно-правових актів, що регламентують охорону життя людини на морі.
2. Міжнародна конвенція з охорони життя людини на морі (СОЛАС): загальна характеристика.
3. Вимоги Конвенції про вантажну марку 1966 р.
4. Міжнародна конвенція щодо стандартів підготовки і дипломування моряків і несення вахти 1978 р.
5. Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. (МППЗС): загальна характеристика.
6. Контроль державою порту у Чорноморському регіоні.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 6

1. Здійснити класифікацію міжнародних угод у сфері безпеки мореплавства, що прийняті під егідою ІМО.
2. Розкрити загальні вимоги СОЛАС щодо забезпечення безпеки на морі.
3. Визначити компетенцію Комітету з безпеки на морі ІМО.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача

1. Підготувати загальний аналіз Конвенції ПДМНВ–78.
2. Визначити види аварійних стадій відповідно до Міжнародної конвенції щодо пошуку та рятування на морі 1979 р.
3. Порядок здійснення контролю державою порту за безпекою судноплавства згідно законодавства України.
4. Визначити загальні вимоги МППЗС.

Література

1. Бойович Войо. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії: дисертація канд. юрид. наук: 12.00.11 / НАН України; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. – К., 2003.
2. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Науково-практичний коментар до Кодексу торговельного мореплавства України // Ліга закон. – 2012.
3. Иванов Г.Г. Международная морская организация. – Одесса: ЛАТСАР, 1999. – 392 с.
4. Позолотин Л.А., Торский В.Г. Международные конвенции, кодексы, рекомендации ИМО и МОТ: Нормативно-правовое обеспечение безопасности мореплавания, защита окружающей среды и охрана труда на морском транспорте. – 2 изд. Дополненное – Одесса: Астропринт, 1998. – 108 с.
5. Позолотин Л.А. Контроль судов государством порта (Черноморский меморандум о взаимопонимании – BS MoU) // Международное морское право и Черноморский регион: Материалы семинара. Специальный выпуск научно-аналитического журнала "Митна справа". – Одесса: ОНЮА, 2001. – С. 25–31.
6. Селезнев В.А. Управление безопасностью судоходства (организационно-правовые аспекты). Под ред. Ю.Е. Полянского // Библиотека журнала "Торговое мореплавание" (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 2/ II – 73 с.
7. Шемякін О.М. Імплементация зобов'язань України у сфері міжнародного морського права // Взаємодія міжнародного права з внутрішнім правом України / За ред. В.Н. Денисова. – К.: Юстініан, 2006. – С. 362–373.

Тема 7. Міжнародно-правова регламентація праці в морському судноплаванні. Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС-2006)

Освоєння Світового океану і розробка його ресурсів – магістральний напрям розвитку людської цивілізації у 21 столітті. Значним кроком щодо всеосяжної міжнародної регламентації діяльності у цій сфері є прийняття на 94-й (морській) сесії Міжнародної організації праці (МОП) Конвенції про працю в морському судноплаванні (2006 р.).

Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС-2006) – результат пошуку компромісних і новаторських підходів у міжнародній кодифікації. Головне призначення КПМС-2006 полягає у тому, що цей

документ має стати ефективним інструментом захисту трудових і соціальних прав моряків по всьому світу. Державам-членам КПМС-2006 необхідно докласти суттєвих зусиль для імплементації її вимог у національні правові порядки та забезпечити їхнє дотримання. Регламентація соціально-трудова відносин у сфері морського судноплавства – вдалий приклад плідної сумісної роботи МОП і низки міжнародних організацій та структур – ООН, ІМО, ВОЗ та регіональних меморандумів.

У преамбулі КПМС-2006 зазначено, що Конвенцією ООН з морського права 1982 р. встановлено загальні правові рамки, в яких мають здійснюватися всі види діяльності у морях та океанах. Підкреслено також її стратегічне значення як "основи для проведення заходів та співпраці на національному, регіональному та глобальному рівнях у морському секторі".

У КПМС-2006 зафіксовано розподіл положень Кодексу (структурна частина КПМС-2006) на частини А і В. При цьому у ч. 1 ст. VI підкреслюється, що правила і положення частини А Кодексу є обов'язковими, а положення частини В Кодексу не є обов'язковими. Водночас, згідно ч. 2 цієї статті, держави – члени Конвенції мають приділяти "належну увагу виконанню своїх обов'язків у порядку, передбаченому в частині В Кодексу", при цьому зазначено взаємну залежність усіх частин КПМС-2006. Приписи частини В Кодексу у ч. 4 ст. VI КПМС-2006 також мають назву факультативних постанов.

Питання приєднання України до КПМС-2006 та вибору національних форм і механізмів її імплементації має велике значення для України, яка входить у десятку країн-постачальників робочої сили для світового флоту. Зокрема, КПМС-2006 (стандарт А1.4 "Найом і працевлаштування") зобов'язує компетентний орган держави-постачальника робочої сили здійснювати суворий контроль і нагляд за усіма службами найму і працевлаштування, що діють на території держави та створити систему ліцензування або сертифікації служб найму і працевлаштування моряків. Така система створюється або модифікується тільки після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків.

Основними структурними частинами Правил і Кодексу КПМС-2006 є:

Розділ 1. Мінімальні вимоги щодо праці моряків на борту судна (*мінімальний вік; медичне свідоцтво; підготовка і кваліфікація; найом і працевлаштування* (далі курсивом – стандарт);

Розділ 2. Умови зайнятості (*трудова угода; заробітна плата; тривалість робочого часу і часу відпочинку; право на*

відпустку; репатріація; компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна; укомплектування суден екіпажами; кар'єрний зріст, підвищення кваліфікації та можливостей для зайнятості моряків);

Розділ 3. Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування та столове обслуговування (*житлові приміщення та умови для відпочинку* (стандарт); керівні принципи: дизайн і конструкція; вентиляція; опалення; освітлення; спальні каюти; їдальні; санітарно-гігієнічні приміщення; приміщення для суднового лазарету; інші зручності; забезпечення постільними та столовими речами й іншими предметами; умови для відпочинку, поштове обслуговування та організація відвідувань судна; попередження шуму та вібрації; *харчування й столове обслуговування*).

Розділ 4. Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист в галузі соціального забезпечення (*медичне обслуговування на борту судна й на березі; керівні принципи: надання медичного обслуговування; форма медичної карти; медичне обслуговування на березі; медична допомога іншим суднам і міжнародне співробітництво; утриманці моряків; відповідальність судновласників; охорона здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків; керівні принципи: положення про нещасні випадки на виробництві, випадки травматизму й професійні захворювання; вплив шуму; вплив вібрації; обов'язки судновласників; повідомлення й збирання статистичних даних; розслідування; національні програми захисту й попередження; зміст програм захисту й попередження; інструкції з безпеки й гігієни праці та попередження нещасних випадків на виробництві; навчання молодих моряків техніці безпеки й гігієни праці; міжнародне співробітництво; доступ до берегових об'єктів соціально-побутового призначення; керівні принципи: відповідальність держав-членів; об'єкти та служби соціально-побутового призначення в портах; ради з соціально-побутового обслуговування; фінансування об'єктів соціально-побутового призначення; поширення інформації та заходи сприяння; моряки в іноземних портах; соціальне забезпечення*).

Розділ 5. Дотримання й забезпечення виконання (*надання повноважень визнаним організаціям; свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві; інспекція та забезпечення виконання; процедури розгляду скарг на борту судна; морські події; інспекції в порту; процедури розгляду скарг моряків на березі; обов'язки, пов'язані із забезпеченням робочою силою*).

Кожна держава-член повинна підтримувати **систему інспекції** умов, у яких перебувають моряки на борту судна, що плаває під її прапором, яка включає перевірку того, щоб дотримувалися заходи стосовно умов праці й життя, як вони викладені в декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, там де це є застосовним, і щоб виконувалися вимоги.

Інспектори, яким видані чіткі вказівки щодо завдань, які вони повинні виконувати, і надані належні повноваження, мають право: підніматися на борт судна, що плаває під прапором держави-члена; здійснювати огляд, перевірку або розслідування, які, на їхню думку, необхідні для того, щоб переконатися в суворому дотриманні норм; вимагати, щоб були усунуті будь-які недоліки, а якщо в них є підстави вважати, що виявлені недоліки становлять серйозне порушення вимог КПМС-2006 (включаючи права моряків) або значну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків, то забороняти судну залишати порт до вжиття необхідних заходів.

Процедури розгляду скарг на борту судна включають право моряка на його супровід або представлення під час процедури розгляду скарги, а також гарантії від можливих переслідувань моряків у зв'язку з подачею скарги. Термін "переслідування" охоплює будь-які несприятливі заходи, вжиті будь-якою особою стосовно моряка у зв'язку з подачею скарги, що не має яскраво виражений упереджений або злочинний характер.

Крім копії свого трудового договору моряка, всі моряки одержують копію застосовних процедур розгляду скарг на борту судна. Такий документ повинен включати контактну інформацію для компетентного органу в державі прапора або у країні постійного місця проживання моряка, якщо вони не співпадають, а також прізвище особи або прізвища осіб на борту судна, які можуть на конфіденційній основі надати морякам об'єктивні консультації з приводу їхньої скарги або допомогти їм у будь-який інший спосіб у здійсненні процедури розгляду скарги, наявної в їхньому розпорядженні на борту судна.

Кожна держава-член проводить офіційне розслідування щодо будь-якої серйозної морської події, яка спричинила травмування або смерть людини, за участю судна, що плаває під її прапором. Підсумкова доповідь про таке розслідування зазвичай має відкритий характер. Держави-члени співробітничать одна з одною з метою сприяння проведенню розслідування морських подій серйозного характеру.

Кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного характеру, може бути піддане **інспекції** з метою перевірки дотримання вимог КПМС-2006 (включаючи права моряків), що стосуються умов праці й життя моряків на борту судна.

Кожна держава-член приймає **свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні й декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплаванні**, необхідні як першочерговий доказ дотримання вимог КПМС-2006 (включаючи права моряків). Відповідно, інспекція в її портах, за винятком випадків, передбачених у Кодексі, обмежується перевіркою цього свідоцтва й декларації.

Інспекції в порту проводяться уповноваженими на це посадовцями відповідно до положень Кодексу, а також інших застосовних міжнародних актів, що регулюють інспекційні перевірки в порту держави-члена. Будь-яка така інспекція обмежується перевіркою того, що об'єкт, який інспектується, відповідає належним вимогам, що містяться у статтях і правилах КПМС-2006 й тільки в Частині А Кодексу.

Інспекції в порту ґрунтуються на діючій системі інспектування й моніторингу держави порту, що дозволяє переконатися в тому, що умови праці й життя моряків на борту судна, яке заходить у порт відповідної держави-члена, відповідають вимогам КПМС-2006 (включаючи права моряків).

Питання до практичного заняття № 7

Тема 7. Міжнародно-правова регламентація праці в морському судноплаванні. Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС-2006)

1. Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна.
2. Умови зайнятості моряків. Трудові договори моряків. Заробітна плата.
3. Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування й столове обслуговування на борту судна.
4. Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист в галузі соціального забезпечення моряків.
5. Дотримання й забезпечення виконання КПМС-2006.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 7

1. Визначити перелік конвенцій МОП, які переглянуті в КПМС-2006.
2. Визначити вимоги до медичного свідоцтва кандидатів.
3. Визначити вимоги КПМС-2006 до трудового договору моряка.
4. Тривалість робочого часу і часу відпочинку моряків.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 7

1. Здійснити аналіз вимог КПМС-2006 щодо житлових приміщень та умов для відпочинку на судні.
2. Медичне обслуговування на борту судна й на березі відповідно до вимог КПМС-2006.
3. Правовий режим перебування моряків в іноземних портах.
4. Здійснити аналіз процедури розгляду скарг на борту суден.
5. Інспекції в морських портах відповідно до вимог КПМС-2006.

Література

1. Бекашев Д.К. Основные положения Конвенции МОТ о труде в рыболовном секторе и совершенствование законодательства РФ / Д.К. Бекашев // Рыбное хозяйство. – 2007. – № 4. – С. 22–26.
2. Бекашев Д.К. Особенности защиты права моряков и рыбаков на заработную плату на примере одного судебного дела / Д.К. Бекашев // Морское право и практика. – 2007. – № 3 (15). – С. 26–32.
3. Бекашев Д.К. Статус экипажа морского судна: сравнительный анализ законодательства некоторых государств / Д.К. Бекашев // Морское право и практика. – 2007. – № 1 (13). – С. 32–38.
4. Бекашев Д.К. Международно-правовые вопросы финансового обеспечения в случае абандона, телесных повреждений или смерти моряков / Д.К. Бекашев // Lex Russica. Научные труды МГЮА. – 2010. – № 4. – С. 848–860.
5. Землянский П. Д. Конвенция о труде в морском судоходстве / П. Д. Землянский // Транспортное право. – 2009. – № 3. – С. 11–13.
6. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні від 23 лютого 2006 р. [Електронний ресурс] Офіційна база законодавства України. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi/>.
7. Шемякин О.М., Савіч О.С. Програма імплементації Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 р. в Україні // Юридичний вісник Причорномор'я. – 2011. – № 1. – С. 143–154.

Тема 8. Міжнародно-правовий режим морських природних ресурсів

У широкому розумінні природні ресурси – це компоненти природи, які на даному рівні розвитку продуктивних сил використовується або можуть бути використані в якості засобів виробництва (предметів і засобів праці) і предметів споживання. По своїй матеріальній формі це об'єкти і сили природи, генезис, властивості і розміщення яких обумовлені природними закономірностями; за своїм економічним змістом це споживчі вартості, корисність яких визначається ступенем вивченості, рівнем науково-технічного прогресу, економічної та соціальної доцільністю використання. Найбільш фундаментальний характер мають класифікації природних ресурсів на основі їх генезису і способу використання. За генезисом виділяються земельні, водні, біологічні, мінерально-сировинні ресурси, ресурси Світового океану та ін.

Студенти мають враховувати, що за контекстом Конвенції ООН з морського права 1982 р. **морськими** називають такі природні ресурси, які залягають (мінеральні) або знаходяться (біологічні або морські живі організми) у Світовому океані – у його водній товщі, на поверхні морського дна або в його надрах. У Конвенції 1982 р. чітко відмежовано поняття "морські ресурси" від поняття морського простору. Морський простір – це район осереддя природних ресурсів, але не один з видів природних ресурсів. Поняття "морські живі ресурси" слід відмежовувати від терміну "вилов". Наприклад, "виловом" є те, що вилучено з морського середовища та знаходиться на борту рибальського судна.

Крім того, Конвенція 1982 р. відрізняє значення терміну "мінеральні ресурси" (вони не можуть бути відчужені, права на ці ресурси належать усьому людству) від значення терміну "корисні копалини". "Корисні копалини" – це ті мінеральні ресурси, що вже вилучені з Району (глибоководний міжнародний район морського дна Світового океану за межами континентального шельфу прибережних держав) і можуть бути відчужені (Угода про мінеральні ресурси міжнародного району морського дна 1994 р.).

Міжнародно-правовий режим **мінеральних ресурсів** в морських районах під суверенітетом або юрисдикцією прибережних держав закріплено на універсальному рівні у відповідних положеннях Конвенції 1982 р. (Частина II "Територіальне море і прилегла зона", Частина IV "Держави-архіпелаги", Частина V "Виключна економічна зона", Частина VI "Континентальний шельф"). Прибережні держави в силу свого

суверенітету над морською державною територією самостійно встановлюють режим використання і збереження її природних ресурсів (внутрішні морські води, територіальне море, архіпелажні води, а також морське дно під цими просторами і його надра складають частину державної території прибережної держави).

Конвенцією 1982 р. встановлено, що прибережна держава здійснює у виключній економічній зоні суверенні права з метою розвідування, розроблення і зберігання неживих природних ресурсів у водах, покриваючих морське дно (приблизно 70 хімічних елементів, зокрема видобуток повареної солі, бром, магнезію), на морському дні та в його надрах, а також із метою управління цими ресурсами, й стосовно інших видів діяльності з економічного розвідування і розроблення ресурсів зони (виробництво енергії шляхом використання води, течій, вітру).

Студентам необхідно з'ясувати правовий режим мінеральних ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, а також правовий режим мінеральних ресурсів Району (загальної спадщини людства).

Потрібно звернути увагу на особливості управління морськими живими ресурсами у районах, що знаходяться під суверенітетом прибережних держав, у зонах з функціональною юрисдикцією прибережних держав (виключна економічна зона, континентальний шельф), а також у відкритому морі.

Питання до практичного заняття № 8

Тема 8. Міжнародно-правовий режим морських природних ресурсів

1. Поняття "морські природні ресурси".
2. Режим морських мінеральних ресурсів.
3. Управління морськими живими ресурсами. Управління морськими екосистемами.
4. Конвенція про збереження живих ресурсів Антарктики 1980 р.
5. Принцип обережного підходу у міжнародному морському праві.
6. Концепція комплексного прибережного управління.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми № 8

1. Провести загальний аналіз Конвенції про багатостороннє співробітництво у сфері рибальства у південно-західній частині Атлантичного океану від 21 жовтня 1977 р.

2. Визначити компетенцію постійних органів Організації з рибальства у північно-західній частині Атлантичного океану (НАФО).

3. Визначити основні вимоги Угоди про здійснення положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. щодо збереження транскордонних рибних запасів і запасів далеко мігруючих риб і управління ними (1995 р.).

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 8

1. Загальний аналіз Конвенції про збереження атлантичних тунців від 14 травня 1996 р.

2. Визначити компетенцію Комісії зі збереження морських живих ресурсів Антарктики (АНТКОМ).

3. Здійснити аналіз міжнародно-правової регламентації рибальства у Чорному морі.

Література

1. Анцелевич Г.А. Международно-правовой статус и режим использования морских объектов общего наследия человечества. Перспективы развития в порядке *de lege ferenda*: Монография. – К.: УАЗТ, 2002. – 360 с.

2. Баймуратов М.А., Досковский В.Г. Международно-правовой режим континентального шельфа: Монография. – Одеса: Юридическая литература, 2001. – 72 с.

3. Бекашев К.А., Бекашев Д.К. Кодекс ведения ответственного рыболовства и возможности его применения в Российской Федерации / К.А. Бекашев, Д.К. Бекашев // Рыбное хозяйство. – 2009. – № 3. – С. 57–62.

4. Вылегжанин А.Н. Биоразнообразие морской среды и международное право // Государство и право. – 2001. – № 3. – С. 69–81.

5. Вылегжанин А.Н. Правовая модель управления трансграничными морскими минеральными ресурсами в западной части Арктической зоны Российской Федерации / А.Н. Вылегжанин // Арктика: экология и экономика. – 2011. – № 2. – С. 4–9.

6. Головатый С.П. 200-мильная экономическая зона в Мировом океане: международно-правовые проблемы. – К.: Наукова думка, 1984. – 168 с.

7. Сборник международных конвенций и соглашений Российской Федерации по вопросам рыболовства / науч. ред. К.А. Бекашев; под общ. ред. А.А. Крайнего. – М.: Проспект, 2010. – 560 с.

Тема 9. Мирне врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані

Однією з важливих умов стабільного розвитку міжнародних відносин у сфері використання і дослідження морських просторів Світового океану є своєчасне врегулювання будь-яких спірних питань між державами та іншими суб'єктами міжнародного морського права.

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. її учасники зобов'язані вирішувати всі свої спори про тлумачення і застосування конвенційних норм лише мирними засобами. Регламентації спорів присвячено Частину XV Конвенції 1982 р. ("Врегулювання спорів"), а також положення Додатків VI, VII та VIII. Окрім того, Частина XI ("Район") містить спеціальний Розділ 5, що включає положення про врегулювання спорів стосовно міжнародного морського дна.

Студентам слід звернути увагу, що конвенційний механізм врегулювання спорів містить наступні норми: норми, які зобов'язують сторони за власним вибором звернутися до процедури врегулювання спору із залученням третьої сторони, що тягне за собою обов'язкове рішення; норми, що зобов'язують звернутися до обов'язкової узгоджувальної процедури, результати якої не є обов'язковими для сторін спору. Разом з тим, певна категорія спорів прямо виключається із згаданих конвенційних процедур або держава-учасник має право виключити їх зі сфери застосування відповідних процедур.

Основоположним принципом проголошено обов'язок держав (відповідно з п. 3 ст. 2 Статуту ООН) врегулювати будь-який спір між собою, що стосується тлумачення і застосування Конвенції 1982 р., мирними засобами, вказаними в п. 1 ст. 33 Статуту ООН. Конвенційні процедури застосовуються лише у тому випадку, якщо врегулювання спору не було досягнуто в результаті застосування мирних засобів, обраних сторонами за взаємною згодою.

Порядок врегулювання спорів за Конвенцією 1982 р. У разі виникнення спору щодо тлумачення і застосування Конвенції 1982 р. сторони мають оперативно обмінятися думками стосовно його врегулювання шляхом переговорів або іншими мирними засобами. Держава може запропонувати іншій стороні у спорі передати його для розв'язання на підставі *узгоджувальної процедури*. Розгляд спору шляхом узгоджувальної процедури припиняється, якщо досягнуто врегулювання спору, або, якщо сторони прийняли чи одна сторона відхилила рекомендації, що містяться у доповіді узгоджувальної комісії.

Якщо пропозиція про узгоджувальну процедуру не приймається або сторони не досягли домовленості про процедуру, то тоді узгоджувальна процедура вважається припиненою. У такому випадку спір передається за вимогою будь-якої сторони на розгляд шляхом *обов'язкових процедур*, що тягнуть за собою обов'язкове рішення.

Конвенція 1982 р. передбачає чотири обов'язкові процедури: Міжнародний трибунал з морського права; Міжнародний Суд ООН; арбітраж; спеціальний арбітраж (ст. 287). Держава-учасник може обрати шляхом письмової заяви одну чи більше із згаданих процедур. Якщо держава не зробить заяву, то вважається, що вона обрала арбітражну процедуру, передбачену Додатком VII. Проте всі спори стосовно морського дна підлягають розгляду у *Камері зі спорів стосовно морського дна* Міжнародного трибуналу з морського права.

Міжнародний трибунал з морського права створено згідно з положеннями Додатку VI Конвенції 1982 р. (місце перебування Трибуналу – м. Гамбург, ФРН).

Студентам потрібно з'ясувати положення ст. 292 Конвенції 1982 р. ("Негайне звільнення судна і екіпажу"). Зокрема, у випадку, якщо влада держави-учасниці затримує судно, що плаває під прапором іншої держави-учасниці, та стверджується, що держава, яка затримала судно, не дотримується положень Конвенції 1982 р. про негайне звільнення судна або його екіпажу після надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення, питання про звільнення може бути передане будь-якому суду або арбітражу за згодою сторін. Проте якщо протягом 10 днів з часу затримання судна така домовленість не буде досягнута, спір може бути переданий на розгляд суду або арбітражу згідно ст. 287 Конвенції 1982 р., або Міжнародному трибуналу з морського права, якщо сторони не домовляться про інше. Заява про звільнення може подаватися тільки державою прапора судна або від її імені.

Практика Міжнародного Суду ООН і міжнародних арбітражів, Міжнародного трибуналу з морського права впливає на розвиток міжнародного морського права і поповнює базу допоміжних засобів для "визначення правових норм" (справи Міжнародного Суду ООН: "Про протоку Корфу" (*United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Albania*) рішення 1949 р., спір між Великою Британією і Норвегією щодо рибних ресурсів (рішення 1951 р.); делімітація континентального шельфу Північного моря (*North Sea Continental Shelf Cases*, 1969); делімітація континентального шельфу між Тунісом і Лівією (*Tunisia / Libya Continental Shelf*

case, 1982); делімітація морських просторів у затоці Мен (*Gulf of Maine Case*, 1984); делімітація континентального шельфу між Лівією і Мальтою (*Libya / Malta Continental Shelf Case*, 1985); розмежування континентального шельфу і рибальських зон між Гренландією (датська територія) і норвезьким островом Ян-Майєн (*Jan Mayen Case*, 1993); морська делімітація і територіальні питання між Катаром та Бахрейном (*Qatar v. Bahrain*, 2001); територіальний і морський спір між Нікарагуа і Гондурасом (*Nicaragua v. Honduras*, 2007); справи Міжнародного трибуналу з морського права: справа про рибальське судно "Волга" (Російська Федерація проти Австралії), справи суден "Hoshinmaru" і "Tomimaru" (Японія проти Росії) 2007 р. та інші.

Студентам необхідно зосередити увагу на аналізі рішення Міжнародного Суду ООН від 3 лютого 2009 р. зі справи морської делімітації у Чорному морі (*Romania v. Ukraine*), в якій розв'язано спір між Румунією і Україною щодо розмежування районів континентального шельфу і виключних економічних зон та визначено лінію морського кордону (частково проходить по зовнішній межі територіального моря навколо українського острова Зміїний і далі побудована з урахуванням принципу рівновіддаленості). Студентам рекомендовано ознайомитися із згаданими справами.

Питання до практичного заняття № 9

Тема 9. Мирне врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані

1. Поняття, становлення і розвиток принципу мирного врегулювання спорів.
2. Загальна характеристика мирних засобів і заходів вирішення міжнародних спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані.
3. Особливості врегулювання міждержавних спорів на основі положень Конвенції ООН з морського права 1982 р.
4. Застосування узгоджувальної процедури.
5. Міжнародний трибунал з морського права: процедура та аналіз судової практики.
6. Міжнародний Суд ООН та його практика в сфері міжнародного морського права.
7. Арбітраж і спеціальний арбітраж як засіб вирішення міждержавних спорів щодо тлумачення або застосування Конвенції ООН з морського права.

Завдання для самостійної роботи студентів до теми 9

1. Механізм врегулювання спорів із застосуванням процедур, що передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 р.
2. Узгоджувальна процедура: порядок створення та розгляд справ.
3. Арбітраж: порядок формування та розгляд справ.
4. Спеціальний арбітраж: компетенція щодо розгляду спорів.

Тематичний план індивідуальної роботи під керівництвом викладача до теми 9

1. Дослідження практики Міжнародного трибуналу з морського права:
 - справа про рибальське судно "Волга" (Російська Федерація проти Австралії).
 - справи суден "Hoshinmaru" і "Tomimaru" (Японія проти Росії), 2007 р.
2. Дослідження практики Міжнародного Суду ООН: справа морської делімітації у Чорному морі (*Romania v. Ukraine*), 2009 р.

Література

1. Вылегжанин А.Н. Решения Международного Суда ООН по спорам о разграничении морских пространств. – М: Юрид. лит., 2004. – 224 с.
2. Вылегжанин А.Н. Арбитраж как средство урегулирования межгосударственных морских споров / А.Н. Вылегжанин, Т.Г. Саксина // Государство и право. – 2007. – № 10.
3. Вылегжанин А.Н. Средства урегулирования межгосударственных морских споров / А.Н. Вылегжанин, Т.Г. Саксина // Труды Всероссийской научной конференции, посвященной 90-летию Совета по изучению производительных сил. – М., 2007. – С. 219–230.
4. Дмитриченко І.В. Методологія морської делімітації у рішенні Міжнародного суду ООН "Румунія проти України" // Гуманітарний вісник НУК: збірник наукових праць. – Випуск 3. – Миколаїв: Іліон, 2010. – С. 42–43.
5. Дмитриченко І.В. Практика застосування Міжнародним Судом ООН і міжнародними арбітражами принципів та норм морської делімітації. – Миколаїв: "Атол", 2004.
6. Дмитриченко І.В. Правовий статус Каспійського моря: перспективи розвитку // Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали міжнародної науково-технічної конференції. – Миколаїв: НУК, 2011. – С. 702–709.

7. Дмитриченко І.В. Тенденції становлення сучасного правового режиму Керченської протоки // Гуманітарний вісник НУК: збірник наукових праць. – Випуск 4. – Миколаїв: Іліон, 2011. – С. 68–70.

8. Синякин И.И. Споры о морских границах: их урегулирование и предотвращение / И.И. Синякин // Московский журнал международного права. – 2007. – № 3.

9. Брехова Н.А. Современные арбитражные средства разрешения морских споров // Право и политика. – 2003. – № 7. – С. 66–74.

10. Гуцуляк В.Н., Колодкин А.Л. Международный трибунал ООН по морскому праву – новое международное судебное учреждение // Транспортное право. – 2006. – № 1. – С. 13–15.

11. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007.

12. Коваленко С.Г. Внутреннее право международного трибунала по морскому праву // Право и политика. – 2007. – № 5. – С. 58–66.

13. Коваленко С.Г. Компетенция Трибунала по морскому праву в области применения международного права // Юрист. – 2007. – № 7. – С. 52–57.

14. Колодкин А.Л. Международный трибунал ООН по морскому праву // Московский журнал международного права. – 1997. – № 2. – С. 234–237.

15. Линдпере Х. Некоторые проблемы юрисдикции международного трибунала по морскому праву // Российский ежегодник международного права, 2007. – С.Пб.: Россия–Нева, 2008. – С. 177–179.

16. Овлащенко А.В., Покровский И.Ф. Мирное разрешение международных морских споров: история права и его будущее // Транспортное право. – 2009. – № 1. – С. 33–38.

17. Шинкарецкая Г.Г. Развитие системы международного правосудия после третьей конференции ООН по морскому праву // Российский ежегодник международного права, 2007. – С.Пб.: Россия–Нева, 2008. – С. 169–177.

МОДУЛЬ 3. КУРСОВА РОБОТА

Тематика курсових робіт

1. Історія розвитку міжнародного морського права.
2. Правовий статус і режим архіпелажних вод.
3. Правовий статус і режим Азовського моря та Керченської протоки.
4. Правовий статус і режим Чорноморських проток.

5. Особливості правового режиму територіального моря України.
6. Інститут мирного проходження в територіальному морі: історія становлення та юридичний зміст.
7. Район морського дна за межами національної юрисдикції прибережних держав.
8. Делімітація континентального шельфу та виключних економічних зон між Україною та Румунією.
9. Практика Міжнародного Суду ООН і міжнародних арбітражів щодо розмежування континентального шельфу та ВЕЗ між суміжними та протилежними державами.
10. Правовий режим ВЕЗ України.
11. Міжнародно-правова регламентація праці у морському судноплавстві.
12. Піратство в історії та сучасному міжнародному морському праві.
13. Міжнародно-правове співробітництво держав у галузі охорони морського середовища.
14. Міжнародно-правове регулювання пошуку і рятування на морі.
15. Діяльність Міжнародної морської організації щодо забезпечення безпеки мореплавства.
16. Судова практика Міжнародного трибуналу з морського права.
17. Правове положення військових кораблів в іноземних водах і портах.
18. Система мирного врегулювання міждержавних спорів за Конвенцією ООН з морського права 1982 р.
19. Концепція "реального" зв'язку судна з державою прапора і практика "зручних" прапорів.
20. Концепція "загальної спадщини людства" і міжнародний район морського дна.
21. Делімітація морських просторів між прибережними державами Чорного моря.
22. Контроль держави порту: міжнародно-правові аспекти і законодавство України.
23. Міжнародно-правовий режим Антарктики.
24. Міжнародно-правова регламентація запобігання забрудненню морського середовища.
25. Міжнародна морська організація: структура та діяльність.
26. ІНМАРСАТ: структура та діяльність.
27. Міжнародний орган з морського дна.
28. Міжнародний трибунал з морського права: структура, компетенція та процедури.

29. Практика діяльності Міжнародного трибуналу з морського права щодо негайного звільнення суден з-під арешту.
30. Правовий режим Каспійського моря.

Питання для самоконтролю з курсу "Міжнародне морське право"

1. Поняття міжнародного морського права.
2. Джерела міжнародного морського права.
3. Основні принципи міжнародного морського права.
4. Суб'єкти міжнародного морського права.
5. Міжнародні організації, що пов'язані з дослідженням та використанням Світового океану.
6. Кодифікація міжнародного морського права.
7. Поняття міжнародно-правового статусу і режиму морських просторів.
8. Загальна міжнародно-правова класифікація морських просторів.
9. Державна морська територія.
10. Морські зони, на які поширюється функціональна юрисдикція прибережних держав.
11. Замкнені та напівзамкнені моря.
12. Міжнародні протоки і канали: класифікація, правовий статус, режим.
13. Архіпелажні води: правовий статус, режим.
14. Види внутрішніх морських вод.
15. Історичні води та історичні затоки.
16. Правовий режим внутрішніх морських вод прибережних держав.
17. Правовий режим внутрішніх морських вод і портів України.
18. Поняття територіального моря.
19. Історія кодифікації норм, що встановлює статус і режим територіального моря.
20. Проблема ширини територіального моря.
21. Порядок встановлення вихідних ліній, від яких вимірюється ширина територіального моря.
22. Визначення зовнішньої межі територіального моря.
23. Делімітація територіального моря між сусідніми прибережними державами.
24. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
25. Право мирного проходження в територіальному морі.

26. Види юрисдикції прибережної держави у територіальному морі щодо іноземних суден.

27. Прилегла зона прибережної держави та її правовий режим.

28. Концепція виключної економічної зони (ВЕЗ) у сучасному міжнародному морському праві.

29. Поняття і ширина ВЕЗ.

30. Правовий статус і режим ВЕЗ. Суверенні права прибережної держави на природні ресурси ВЕЗ.

31. Штучні острови та споруди у ВЕЗ.

32. Свободи ВЕЗ. Право держав, які не мають виходу до моря, стосовно експлуатації живих ресурсів ВЕЗ.

33. Забезпечення виконання законів і правил прибережної держави у ВЕЗ.

34. Делімітація ВЕЗ між сусідніми прибережними державами.

35. Поняття континентального шельфу.

36. Порядок визначення зовнішньої межі континентального шельфу.

37. Делімітація континентального шельфу між сусідніми прибережними державами.

38. Практика Міжнародного Суду ООН і міжнародних арбітражів щодо розмежування континентального шельфу між суміжними та протилежними державами.

39. Суверенні права прибережної держави на континентальний шельф.

40. Відрахування і внески у зв'язку з розробкою континентального шельфу за межами 200 морських миль.

41. Поняття відкритого моря.

42. Принцип свободи відкритого моря.

43. Міжнародно-правовий режим відкритого моря.

44. Свобода мореплавства у відкритому морі.

45. Національність морських суден.

46. Право плавання під прапором України.

47. Юрисдикція держави прапора судна у відкритому морі.

48. Свобода рибальства у відкритому морі. Збереження живих ресурсів відкритого моря та управління ними.

49. Свобода прокладення кабелів і трубопроводів у відкритому морі. Свобода польотів над відкритим морем.

50. Створення штучних островів і споруд у відкритому морі.

51. Морські наукові дослідження у відкритому морі.

52. Правовий статус і режим дна відкритого моря.

53. Право на огляд у відкритому морі.
54. Право переслідування по "гарячих слідах" у відкритому морі.
55. Система міжнародно-правових актів, що регламентують охорону життя людини на морі.
56. Міжнародна конвенція з охорони життя людини на морі (СОЛАС).
57. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р.
58. Міжнародна конвенція щодо стандартів підготовки і дипломування моряків і несення вахти 1978 р.
59. Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. (МППЗС).
60. Міжнародно-правові засоби забезпечення безпеки судноплавства.
61. Поняття, становлення і розвиток принципу мирного врегулювання спорів.
62. Загальна характеристика мирних засобів вирішення міжнародних спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані.
63. Особливості врегулювання міждержавних спорів на основі положень Конвенції ООН з морського права 1982 р.
64. Застосування узгоджувальної процедури.
65. Міжнародний трибунал з морського права.
66. Міжнародний Суд ООН та його практика у сфері міжнародного морського права.
67. Арбітраж і спеціальний арбітраж як засіб вирішення міждержавних спорів щодо тлумачення або застосування Конвенції ООН з морського права.
68. Застосування тимчасових заходів міжнародними судовими органами та арбітражами.
69. Вирішення міжнародними судовими органами і арбітражами міждержавних спорів на підставі принципу *ex aequo et bono*.
70. Правовий статус Чорного моря.
71. Міжнародно-правові аспекти Азово-Чорноморського басейну.
72. Поняття транзитного проходу у міжнародних протоках.
73. Міжнародно-правова регламентація захисту Чорного моря від забруднення.
74. Діяльність Міжнародної морської організації щодо забезпечення безпеки мореплавства.
75. Судова практика Міжнародного трибуналу з морського права.
76. Правове положення військових кораблів в іноземних водах і портах.
77. Правовий режим Чорноморських проток.
78. Правовий режим Суецького каналу.

79. Розмежування територіальних та внутрішніх вод.
80. Загальна характеристика Конвенції ООН з морського права 1982 р.
81. Вимоги СОЛАС щодо рятувальних засобів та обладнання.
82. Основні принципи несення ходової навігаційної вахти за ПДМНВ-78.
83. Плавання суден в умовах обмеженої видимості.
84. Конвенція ООН з морського права 1982 р. та СОЛАС про організацію розслідування морської аварії.
85. Міжнародні органи та організації щодо управління та збереження живих ресурсів відкритого моря.
86. Справа щодо розмежування континентального шельфу та ВЕЗ у Чорному морі між Румунією та Україною.
87. Рішення Міжнародного Суду ООН про рибні ресурси 1951 р. (Великобританія проти Норвегії).
88. Міжнародно-правові принципи збереження трансграничних рибних запасів і запасів далеко мігруючих риб.
89. Міжнародно-правова регламентація збереження живих ресурсів Антарктики.
90. Загальна характеристика переговорного процесу між Україною та Росією щодо розмежування Азовського моря і Керченської протоки та ВЕЗ і континентального шельфу у Чорному морі.

Методичні рекомендації щодо організації занять з курсу "Міжнародне морське право"

Курс "Міжнародне морське право" є коротким оглядом міжнародного морського права. Він базується на ознайомленні студентів з особливостями, основними поняттями, категоріями, інститутами міжнародного морського права. У процесі практичних та індивідуальних занять, самостійної роботи студентів передбачається також отримання навичок роботи з міжнародними договорами України та справами Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу з морського права, міжнародних арбітражів, їх тлумачення та застосування до конкретних ситуацій міжнародного життя. Тому навчальна дисципліна "Міжнародне морське право" має відповідну специфіку: з одного боку, ця дисципліна має озброїти студентів-правників знаннями основ теорії міжнародного морського права, а з іншого боку, акцент має бути зроблений на практичному застосуванні міжнародних договорів України, норм міжнародного звичаєвого права та аналізі практики застосування принципів і норм міжнародного морського права під час розв'язання міжнародних спорів у міжнародних судових та арбітражних інституціях.

Вищезгадана обставина має позначитися на методиці проведення практичних занять та індивідуальних занять зі студентами. Практичні та індивідуальні заняття мають сприяти не лише засвоєнню проблемних питань міжнародного морського права та його складного понятійного апарату, а й формуванню навичок вирішення та аналізу конкретних правових ситуацій, що виникають у процесі використання державами просторів і ресурсів Світового океану.

Студентам для кращого усвідомлення змісту та основних проблем міжнародного права рекомендується використовувати публікації на міжнародну тематику із газетних і журнальних видань України та інших країн з метою оцінювання подій міжнародного життя та участі в них України. Для поглибленого вивчення певних тем курсу і написання курсових необхідно звертатися до аналізу матеріалу, що міститься у списку літератури до кожної теми навчальної дисципліни.

Заняття проводяться у формі: лекцій, практичних занять, індивідуальних занять. Самостійна робота студентів передбачає опанування окремих питань за темами навчальної дисципліни та написання курсової роботи.

Метою лекційних занять є:

- ознайомлення студентів із категорійно-понятійним апаратом дисципліни;
- висвітлення основних теоретичних питань дисципліни;
- визначення кола основних джерел;
- акцентування уваги студентів на актуальних та проблемних аспектах дисципліни;
- окреслення кола питань самостійної роботи студентів;
- підвищення рівня правової свідомості та правової культури студентів.

Практичні заняття мають на меті:

- закріплення знань, отриманих під час лекційного заняття;
- розвиток усного мовлення та письма;
- формування вміння аргументації своєї позиції;
- сприяння розвитку навичок ведення дискусії;
- ознайомлення з різноманітними міжнародно-правовими актами (міжнародні договори, рішення міжнародних судових установ, матеріали переговорного процесу, матеріали міжнародних конференцій, заяви держав тощо).

Індивідуальні заняття із студентами повинні:

- сприяти підвищенню активності студентів;
- усувати недоліки в оволодінні окремими питаннями дисципліни;
- сприяти найбільш ефективному оцінюванню знань студентів.

Метою самостійної роботи є:

- вироблення навичок опрацювання науково-теоретичної літератури, нормативних джерел, практичних матеріалів тощо;
- розвиток сталих вмінь до самостійного освоєння і викладення інформації поза навчальною аудиторією;
- поглиблення навичок практичного вирішення навчальних завдань та конкретних міжнародно-правових ситуацій щодо діяльності суб'єктів міжнародного морського права на основі засвоєних положень навчальної дисципліни.

КОНТРОЛЬ УСПІШНОСТІ СТУДЕНТІВ

Допуск до модульного контролю (поточний контроль)

Усне опитування проводиться під час практичних (семінарських) та індивідуальних занять. Усна відповідь оцінюється, виходячи з максимальної кількості балів – 5. Підготовка і захист оглядово-інформаційних і науково-проблемних рефератів оцінюється до 15 балів.

Написання есе оцінюється до 10 балів.

Виступ із повідомленням. Під час проведення практичних (семінарських) або індивідуальних занять студент може виступити із актуальним повідомленням на задану тему. Максимальна сума балів, яку студент може отримати за підготовку повідомлення – 5.

Перевірка наявності та систематичності *ведення конспектів лекцій* оцінюється, виходячи з максимальної кількості балів – 5.

Перевірка конспектів міжнародних угод, нормативно-правових актів оцінюється, виходячи з максимальної кількості балів – 10.

Підготовка процесуальних документів оцінюється до 10 балів.

Термінологічний диктант може проводитися під час лекційних або практичних занять і оцінюється 1 бал за кожен вірний термін.

Поточне тестування оцінюється – 2 бали за кожен вірну відповідь.

Модульний контроль

Модульний контроль передбачає проведення модульних (тематичних) контрольних робіт. Для отримання допуску до написання модульної контрольної роботи студент повинен набрати 30 і більше балів під час поточного контролю.

Якщо студент не набрав мінімальну суму балів, то він не допускається до модульного контрольного заходу і йому рекомендується набрати цю кількість балів за рахунок виконання індивідуальних завдань та поточного тестування.

Протягом семестру у цілому на модульних контрольних заходах студент може отримати від 60 до 100 балів. Студент, який отримав більше 60 балів, за його бажанням може бути звільнений від семестрового іспиту й отримати набрану кількість балів як підсумкову оцінку.

Підсумковий контроль

Підсумковий контроль проводиться шляхом складання студентами семестрового іспиту з дисципліни "Міжнародне морське право". Під час іспиту студенти відповідають на питання екзаменаційних білетів. Кожен білет містить три контрольні питання. Відповідь на кожне питання білету оцінюється до 10 балів. Після складання іспиту студент може отримати до 30 балів, які додаються до суми балів, отриманої під час проведення модульних контрольних заходів.

Студент, який набрав під час проведення модульних контрольних заходів більше 60 балів, може:

- не складати іспит і отримати набрану кількість балів як підсумкову оцінку;

- складати іспит для підвищення свого балу.

Студент, що набрав під час проведення модульних контрольних заходів менше 60 балів, здає підсумковий семестровий іспит.

Студент, який під час проведення модульних контрольних заходів набрав менше 50 балів, не допускається до складання іспиту.

ЗМІСТ

Загальні відомості	3
Зміст дисципліни "Міжнародне морське право"	7
Модуль 1. Загальні положення міжнародного морського права.	
Правовий режим морських просторів	10
Тема 1. Поняття, джерела і принципи міжнародного морського права .	10
Тема 2. Міжнародно-правова класифікація морських просторів.	
Внутрішні морські води	17
Тема 3. Територіальне море і прилегла зона	25
Тема 4. Виключна економічна зона і континентальний шельф	35
Тема 5. Відкрите море	44
Модуль 2. Правова регламентація міждержавних відносин у Світовому океані	51
Тема 6. Міжнародно-правова регламентація безпеки мореплавства ..	51
Тема 7. Міжнародно-правова регламентація праці в морському судноплаванні. Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС-2006)	64
Тема 8. Міжнародно-правовий режим морських природних ресурсів ..	70
Тема 9. Мирне врегулювання спорів, що пов'язані з діяльністю держав у Світовому океані	73
Модуль 3. Курсова робота	77
Питання для самоконтролю з курсу "Міжнародне морське право" .	79
Методичні рекомендації щодо організації занять з курсу "Міжнародне морське право"	82