

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	7
РОЗДІЛ 1.	
МОРСЬКЕ ПРАВО У СИСТЕМІ	
УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА	9
§ 1. Торговельне мореплавство: загальний стан, проблеми та перспективи правового регулювання.	9
§ 2. Сучасне морське право та початок адаптації його Україною (90-ті рр. XX ст.)	19
РОЗДІЛ 2.	
НА ШЛЯХУ ТВОРЕННЯ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ	38
§ 1. Залучення громадськості до формування морської політики України (початок 2000-х рр.)	38
§ 2. Нотатки щодо формування морської доктрини України (2003 р.)	41
§ 3. Українська морська партія Сергія Ківалова у дії	43
РОЗДІЛ 3.	
ФОРМУВАННЯ ОДЕСЬКОЇ ШКОЛИ МОРСЬКОГО ПРАВА	51
§ 1. Морське право у Новоросійському університеті	51
§ 2. Сучасний етап розвитку науки морського та митного права в Національному університеті «Одеська юридична академія»	54
§ 3. Потенціал юридичної науки – на відновлення морської галузі України	62
РОЗДІЛ 4.	
МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО	66
§ 1. Двосторонні угоди України про торговельне мореплавство	66
§ 2. Про Конвенцію ООН з морського права 1982 року	69

§ 3. Правові засади адміністративного втручання в торговельне мореплавство	74
РОЗДІЛ 5. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА	77
§ 1. Вільні економічні зони в Одеському регіоні: традиції і новації	77
§ 2. Портові збори в Україні: пошук оптимальної моделі конкурентної тарифної політики	90
§ 3. Адміністрація морських портів України: чи не зайва структура?	104
§ 4. Арешт морського судна: тенденції української правозастосовної практики	117
РОЗДІЛ 6. МОДЕРНІЗАЦІЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ	125
§ 1. Професійні стандарти в морській галузі: історичний розвиток правового регулювання та сучасне оновлення	125
§ 2. Захист прав українських моряків та відродження морської галузі – головний пріоритет розвитку України як морської держави	140
НА ЗАКІНЧЕННЯ	153
БІБЛІОГРАФІЯ	154
ДОДАТКИ	175

ПЕРЕДМОВА

Одеса – унікальне місто, якому пощастило бути розташованим на березі Чорного моря. Море є не лише прикрасою, безцінним ресурсом, а й важелем розвитку економіки міста та країни. Тому вкрай важливо не лише ефективно використати морський потенціал, а й зберегти Чорне море для майбутніх поколінь.

На жаль, відсутність комплексної державної політики розвитку морської інфраструктури, нераціональне використання водних ресурсів, беззахисність моря від постійного забруднення стають на заваді сталому розвитку України як морської держави та надійного міжнародного партнера у сфері морських перевезень. Більшість державних заходів у цій сфері мали ситуативний характер, якому бракувало всестороннього й системного підходу.

Проте впевнений, що крок за кроком спільними зусиллями юристів, економістів, політиків, екологів, учених різних галузей будуть розроблятися і впроваджуватись програми розвитку морської інфраструктури, Одеського регіону та нашої країни. Саме тому «морська тематика» стала одним із ключових напрямів професійної діяльності як у науковій, так і в практичній сфері.

І насамперед зусилля спрямовані на забезпечення проведення наукових розвідок та формування одеської наукової школи морського права. Ще в 1996 році була заснована кафедра морського та митного права, яка об'єднала провідних фахівців із морського, митного, міжнародного права, ставши першим в Україні науковим підрозділом такого спрямування. За 20 років було підготовлено чимало наукових праць, розроблено проекти нормативно-правових актів, які стали важливим підґрунтям для формування морської й митної політики нашої країни. Сьогодні кафедра як структурний підрозділ Національного університету «Одеська юридична академія» активно долучається до підготовки високопрофесійних фахівців у галузі морського та митного права з урахуванням міжнародних і європейських стандартів, а також пріоритетів реформування українського законодавства та правозастосовної практики.

Важливість сприяння становленню України як потужної морської держави, активного залучення до розроблення регіональних і державних

програм, життя заходів, спрямованих на збереження природних ресурсів, зумовили створення Морської партії України, за підтримки якої вирішуються практичні питання щодо захисту прав моряків, звільнення арештованих суден, удосконалення управління морськими портами, представлення інтересів підприємств морегосподарського комплексу на всіх рівнях тощо.

За роки активної роботи, спрямованої на забезпечення сталого розвитку країни як морської держави, накопичено чималий досвід, зібрано корисні матеріали. Їх аналіз дає змогу визначити не лише отримані результати, проблемні питання, які потребують подальшого вирішення, а й вектор подальших дій у науковій і практичній сферах.

Монографія «Нариси морської доктрини України» покликана визначити ключові принципи й напрями формування такої доктрини, відобразити еволюцію поглядів на морську політику України та окремі практичні заходи, спрямовані на її реалізацію.

Немає сумнівів, що Одеса буде впевнено відстоювати статус морської столиці нашої держави, а Україна стане надійним міжнародним партнером у сфері морських перевезень.

Головне – не залишатись осторонь, а активно долучатись до формування морського майбутнього нашої країни.

Хочу висловити слова подяки всім, хто підтримує наші ініціативи, розвиває одеську морську школу права, допомагає в реалізації проектів, не залишається байдужим до проблем розвитку морської інфраструктури та формування морської й митної політики.

РОЗДІЛ 1. МОРСЬКЕ ПРАВО У СИСТЕМІ УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА

§ 1. Торговельне мореплавство: загальний стан, проблеми та перспективи правового регулювання

Розвиток людства неможливо уявити без усестороннього використання Світового океану. Він займає більше 71% поверхні земної кулі, об'єм води в ньому становить понад 97% усіх водних запасів планети. Морські простори здавна використовуються як загальна простора дорога усіх націй. Мореплавство і морські сполучення довгий час взагалі були єдиним видом комунікацій між континентами і країнами, що перебувають на значній відстані одна від одної. У наш час на частину морських транспортних перевезень припадає понад $\frac{3}{4}$ світового вантажообігу. Щорічно сотні мільйонів людей здійснюють морські подорожі на океанських лайнерах і місцевих теплоходах, на швидкісних моторних судах і вітрильних яхтах. У Світовому океані використовуються численні підводні та надводні науково-дослідні судна і апарати, гідролітаки, екраноплани, судна на повітряній подушці, буксири і плоти, доки, плавкрани і понтони, мости, платформи і плавучі аеродроми, засоби збору океанських даних, плавучі маяки тощо.

Науково-технічний прогрес і демографічний вибух значно прискорили освоєння Світового океану. Необхідність у все більш інтенсивному використанні морських просторів як таких стимулювала створення сучасних технічних та інших можливостей їх освоєння. Експлуатація мінеральних і біологічних ресурсів океану пов'язана з використанням морських просторів, проте освоєння і «безпосереднє» їх використання здійснюється при переміщенні об'єктів, тобто при мореплаванні. Саме морські простори виступають в якості своєрідного ресурсу – «просторового».

Створення все більш досконалої матеріально-технічної бази породжує передумови для перетворення транспортної діяльності на глобальну, всесвітню. Виникає об'єктивна можливість створення

єдиної транспортної системи, що охоплює всю планету. Цей процес може означати як освоєння останніх важкодоступних «білих плям» Світового океану, які до недавнього часу чинили опір встановленню регулярного морського сполучення, так і структурні та інші зміни, наприклад, включення до загальної мережі морського транспорту «сухопутних мостів», використання «інтермодальних» перевезень тощо. Триваюче просторове розширення транспортної мережі (на якісно новому рівні) безпосередньо пов'язано з подальшим розвитком мобільності транспортних засобів завдяки переходу до експлуатації нових типів суден (більш досконалої конструкції, з більш потужними двигунами і великим районом плавання завдяки новим навігаційним засобам, системам зв'язку тощо).

Торговельний флот – найбільший «користувач» просторових ресурсів – набуває можливостей не тільки все більш інтенсивного використання морських просторів, а і їх своєрідного «закріплення» за собою. В умовах посиленого господарського освоєння поверхні планети простір взагалі (в сенсі абсолютного простору в його класичному розумінні, тобто як «чистого вмістилища матеріальних об'єктів») все більше робиться обмеженим. Посилюється стимул до пред'явлення претензій на простори та, відповідно, виникає реальна тенденція до їх відчуження. Це явище притаманне не лише океану, але тут воно виступає не настільки завуальованим, як на суші, оскільки морські простори поки що менш пов'язані з тими природними багатствами, які в них «вміщуються» та які можуть бути використаними або вже створеними людською працею цінностями. Саме тому в океані простори часто виступають у більш «чистому» вигляді, як абсолютні простори самі по собі. Зважаючи на це, державна політика все більшої кількості країн звертається до питань регулювання не тільки морської діяльності, тобто до функціональних питань, але і до режиму морських просторів, використовуючи або прямі, або непрямі заходи впливу. При цьому державна судноплавна політика стає все більш важливим фактором, що впливає на процес освоєння морських просторів.

Так, у 2015 р., згідно з даними ЮНКТАД, обсяги світових морських торговельних перевезень перевищили 10 млрд. тонн і показали темпи зростання близько 2,1% на рік. Та й взагалі, останні 10 років обсяги морських перевезень демонструють стійку тенденцію до зростання, в першу чергу за рахунок потреб Китаю (див. табл. 1).

Таблиця 1

Розвиток міжнародної морської торгівлі (у млн. тонн)¹

	Нафта та газ	Основні навалочні вантажі (залізна руда, вугілля, зерно, боксити, глинозем, фосфорити)	Інші сухі вантажі	Загалом
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 785
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 829	2 923	3 762	9 514
2014	2 825	2 985	4 033	9 843
2015	2 947	2 951	4 150	10 047

Обмін товарами між країнами здійснюється на основі міжнародного розподілу праці. Країна повинна виробляти і продавати ті товари, виготовлення яких обходиться їй дешевше, ніж іншим країнам, і продаж яких на світовому ринку забезпечить їй вигравш у валюти для закупівлі в інших країнах товарів, власне виробництво яких в країні є неефективним. Основним учасником зовнішньоекономічної діяльності (далі – ЗЕД) є морський флот в особі судноплавних підприємств. Морський транспорт найбільш дешевий щодо доставки вантажів і, по суті, є єдиним засобом транспортування європейських товарів до країн американського, австралійського та африканського континентів.

Україна за правом вважається морською державою. Довжина її узбережжя становить близько 1900 км, а через води Азовського і Чорного морів, протоки Босфор і Дарданелли Україна має вільний

¹ Review of maritime transport 2016. United Nations Conference on Trade and Development. – P. 6. URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

вихід до Світового океану. Значна частина населення України зайнята у сфері морегосподарської діяльності та в інших сферах морекористування. Усе це дозволяє розвивати і розширювати зв'язки України з більшістю держав світу. Ці та ряд інших факторів зумовлюють необхідність вдосконалення національної системи правових актів, що регулюють суспільні відносини, які виникають в процесі здійснення морегосподарської та іншої діяльності в Азово-чорноморському басейні та інших регіонах Світового океану, що, в свою чергу, передбачає розвиток національного морського права.

Звісно, значний вплив на розвиток морегосподарського комплексу має незаконна анексія Криму, наслідками якої є і втрата ряду портів на Чорному морі, і складнощі із фактичним положенням частини територіального моря та виключної економічної зони, і складнощі із проходом морських суден з Азовського у Чорне море тощо. Наприклад, на окупованій території Криму залишилось сім морських портів: Керченський торговельний та рибний, Севастопольський торговельний та рибний, Євпаторійський, Феодосійський та Ялтинський.

Але даний комплекс проблем, в першу чергу, стосується зовнішньополітичної діяльності нашої держави, що жодним чином не зменшує важливості просування у питаннях внутрішніх правових та організаційних заходів, спрямованих на створення сприятливих умов для розвитку торговельного мореплавства та морегосподарського комплексу в цілому.

Можна з прикрістю згадувати про прогнози початку 90-х рр. минулого століття щодо можливостей морської галузі стати локомотивом для стратегічного розвитку економіки України, які, на жаль, так і не справдились. Такі прогнози ґрунтувались на реальних фактах: це, перш за все, великий морський торговельний флот, який налічував до 1992 р. майже 400 морських суден сумарним дедвейтом 5,5 млн. т (що складало 30% морського торговельного флоту колишнього СРСР); враховувалося вигідне географічне положення України, що сприяє проходженню через її територію транзитних вантажів; розвинена портова, авто- і залізнична інфраструктура; наявність великих виробничих потужностей суднобудування і судноремонту; налагоджена система морської освіти та підготовки кадрів. Крім цього, на відміну від інших галузей, багато підприємств морського транспорту на той момент вже довгий час працювали на міжнародному ринку і мали відповідний практичний досвід.

Невдача із реалізацією цього потенціалу відбувалася через цілий ряд як факторів об'єктивного характеру (втрата вантажопотоків через слабе представництво України у відповідних міжнародних інституціях, відсутність належної законодавчої бази), так і суб'єктивних факторів (прорахунки в управлінні морегосподарським комплексом, високий рівень корупції тощо).

Тому на сьогодні перед Україною стоїть завдання щодо забезпечення розвитку своєї морської галузі вже на нових засадах та з урахуванням сучасних світових тенденцій у цій сфері.

Вже згадані вище швидкі темпи зростання обсягів морської торгівлі у світі призвели до таких саме темпів зростання світового торговельного флоту. Так, за даними Департаменту транспорту Великої Британії, на кінець 2016 р. у світовому торговельному флоті налічувалося близько 58 000 суден усіх типів, загальним дедвейт тоннажем у 1 млрд. 778 млн. тонн. За показником дедвейт тоннажу світовий торговельний флот збільшився у два рази за період з 2004 р. Причому, незважаючи на уповільнення темпів зростання останніми роками, за 2016 р. таке зростання склало 3%².

Якщо говорити про структуру сучасного торговельного флоту, то одна з найбільших грецьких брокерських компаній *Intermodal Shipbrokers* надає загальну оцінку активного торговельного флоту в 41 062 судна, з яких:

- балкери – 9 645 суден (загальний дедвейт 752 млн. тонн);
- танкери – 4 773 судна (загальний дедвейт 512 млн. тонн);
- контейнеровози – 5 168 суден (загальна місткість 19,9 млн. TEU);
- газозови – 1 829 суден (загальна місткість 92,1 млн. куб. м.);
- суховантажі – 14 759 суден (загальний дедвейт 76,9 млн. тонн);
- Ro-Ro/PAX – 4 890 суден (загальна місткість – 2,2 млн. LM)³.

При цьому важливою тенденцією є постійне “омолодження” активного торговельного флоту, головними факторами якого є збільшення інвестицій у морський транспорт, розвиток сучасних транспортних технологій, підвищення вимог щодо безпеки та екологічних

² Shipping Fleet Statistics. UK Department for Transport. 29 March 2017. URL: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/603843/shipping-fleet-statistics-2016.pdf

³ Overview of the World Merchant Fleet. May 2016. Intermodal Research and Valuations. URL: http://www.amsc.mil.gr/ARXEIA/seminaria/2016/1st-Multimodal-Transportation-Seminar%2018MAY/18_MAY_1045-1110_SHIPPING_MARKET_ANALYSIS/Intermodal_Research_-_AMSCC_Presentation_2016_05_18_FINAL.pdf

стандартів. Все це у сукупності робить економічно не вигідною експлуатацію старих суден. Станом на 2016 р. розподіл віку суден світового торговельного флоту оцінювався експертами ЮНКТАД таким чином:

- судна віком від 0 до 4 років – 42,83%;
- судна віком від 5 до 9 років – 25,46%;
- судна віком від 10 до 14 років – 11,97%;
- судна віком від 15 до 19 років – 9,86%;
- судна віком більше 20 років – 9,89%.

При цьому середній вік морських суден у 2015 р. складав 9,04 роки, а у 2016 – 8,83, тим самим продемонструвавши “омолодження” на 0,21 року⁴.

Для порівняння, середній вік світового торговельного флоту у другій половині 90-х рр. ХХ ст. залишався приблизно на рівні 19 років, при цьому найменший вік – у контейнерних суден (10 років). Пасажирські судна мали найбільший середній вік – 30 років. Середній вік танкерів – 18 років.

Тому створення сучасного торговельного флоту в Україні вимагає величезних фінансових інвестицій, що на сьогодні виглядає досить проблематичним з огляду на загальний економічний стан в Україні. Крім того, попри всі бажання бачити саме український торговельний флот під українським прапором, загальною й стабільною світовою тенденцією є переведення більшої частини суден під “зручні” прапори, і, відповідно, все більше розмежування між державною належністю власника судна та державою реєстрації судна.

Так, наприклад, згідно зі зведеними даними щодо 35 найбільших у світі країн-судновласників, резидентам яких належить 43 293 судна, або 94,95% всіх зареєстрованих суден, ситуація зі співвідношенням країна судновласника – країна реєстрації розподілилася таким чином: під національним прапором – 19 111 суден, під зарубіжним прапором – 24 182 судна. Якщо ж рахувати дедвейт тоннаж, то тут перевага зарубіжної реєстрації суден буде ще більшою: національний прапор – 500 925 974 DWT, зарубіжний прапор 1 200 213 898 DWT, тобто на зарубіжну реєстрацію припадає 70,55% загального дедвейт тоннажу⁵.

⁴ Review of maritime transport 2016. United Nations Conference on Trade and Development. – P. 32: URL: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2016_en.pdf

⁵ Ibid.