

УДК 341.225.5

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.11.63>**Андрій Бермас,**

студент V курсу юридичного факультету

Одеського національного морського університету

ПРАВО КОРИСТУВАННЯ МОРЕМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ ТА МІЖНАРОДНИМ МОРСЬКИМ ПРАВОМ

Актуальність дослідження зумовлена тим, що морська політика держав динамічно пов'язана з сучасним міжнародним морським правом. Конкретні зовнішньополітичні дії держав у сфері міжнародних морських відносин не можуть здійснюватися у відриві від наявного в Світовому океані міжнародного правопорядку. У процесі практичного проведення морської політики держави через відстоювання своєї позиції активно впливають на формування міжнародно-правових умов різних видів морської діяльності. Європа, що оточена кількома морями, має унікальну морську географію з багатьма півостровами і островами. Більше 200 мільйонів європейських громадян живуть поруч з береговою лінією, що тягнеться від Північно-Східної Атлантики, Балтійського узбережжя до Середземного і Чорного морів. Ці європейські прибережні держави несуть відповідальність за контроль над береговою лінією двох океанів і чотирьох морів довжиною 90 000 км. Разом вони мають більше 1 200 торгових портів, 8 100 суден під прапором, 4 300 зареєстрованих судноплавних компаній. Нині є 764 великих порти і більше 3 800 портівих споруд. Потреба в універсальній кодифікації відповідних норм міжнародного права проявилася тільки після Другої світової війни, коли розвинені в промисловому відношенні країни почали розвідку й експлуатацію природних ресурсів континентального шельфу. Тоді ж широко розгорнулася науково-дослідна діяльність держав у Світовому океані. В умовах науково-технічної революції держави почали розвідку і розробку природних ресурсів дна морів, океанів за межами континентального шельфу. Усе більш ефективна і багатогранна діяльність держав з використання Світового океану створила основу для виникнення специфічного предмета галузі міжнародного права, що формувалася. Завершення становлення міжнародного морського права як галузі загального міжнародного права слід пов'язувати з його кодифікацією, тобто прийняттям у рамках світового співтовариства держав багатосторонніх міжнародних конвенцій з міжнародного морського права.

Ключові слова: міжнародне законодавство, морська політика, морське право, журнал, стаття, публікації.

Постановка проблеми. Аналіз розвитку міжнародної обстановки в останні десятиліття, особливо у зв'язку з розвитком нового мислення, свідчить про значне розширення сфери демократизації всього громадського життя і підвищення ролі права, у тому числі і міжнародного, у житті світового співтовариства.

Це підтверджується істотною розрядкою наявної раніше напруженості в міжнародних відносинах, особливо між Сходом і Заходом, процесами інтеграції, що відбувалися в Європі, значним підвищенням уваги до прав людини, їхнього дотримання і розширення, а також факторів у сфері розвитку міжнародного права.

Сьогодні у доктрині міжнародного морського права почали з'являтися роботи, присвячені правовому статусу цих просторів. На відміну від інших просторів правовий

статус і режим цих територій відповідав концепції об'єктів спільної спадщини людства. Однак серйозного дослідження всіх питань, пов'язаних із правовим статусом об'єкта спільної спадщини людства, не було здійснено. Позитивним явищем у цій галузі стала дисертаційна робота А.О. Радзивілла, що одержала високу оцінку під час захисту в жовтні 2000 року. Робота була присвячена питанням зародження і розвитку концепції спільної спадщини людства, що заслуговує на особливу увагу.

Метою статті є дослідження права користування морем за законодавством Європейського Союзу.

Виклад основного матеріалу. Враховуючи, що в XXI ст. Європейський Союз стає одним з найважливіших учасників світової політики, ми вважаємо, що цілком можли-

вим є виникнення ситуації, коли найбільш сильно політично і економічно просуване інтеграційне об'єднання, яке отримує постійно ознаки конфедерації та федерації, може реально ініціювати процес (подібно до того, як Сполучені Штати ініціювали перебудову міжнародних морських відносин після закінчення Другої світової війни [1]) зміни наявного в Світовому океані правопорядку, виробленого за останні пів століття.

У контексті цього актуалізуються і питання співвідношення права Європейського Союзу як своєрідного внутрішньо-європейського права та міжнародного (морського) права. Одні з провідних фахівців з права Європейського Союзу вважають, що під європейським правовим простором повинна розумітися сфера регульованих європейським інтеграційним правом суспільних відносин, що виникають у процесі формування та функціонування різних співтовариств у рамках Європейського Союзу. Його зміст утворює *acquis communautaire*, тобто загальне правове надбання народів і громадян ЄС, що забезпечує правовий захист прав та інтересів як публічних, так і приватних осіб, заснованих на нормах права Європейського Союзу. Деякою мірою саме поняття "acquis" збігається з такою категорією, як «правова система», хоча остання дещо ширша. Сучасне право ЄС – це відносно самостійна і автономна правова система. Особлива природа цього права пов'язана з тим, що воно не ідентичне ні національному праву держав-членів ЄС, ні міжнародному правопорядку. Спроба представити його як підсистему (або навіть субрегіональну підсистему) міжнародного права дуже суперечлива. Вирішальне значення має те, що за своїми основними параметрами, за критеріями, які лежать в основі визначення самостійності правової системи, право ЄС істотно відрізняється від загального міжнародного права. Це, звісно, не означає існування якоїсь непереборної розмежувальної лінії. Проте не тільки за характером регульованих відносин, але і за способом і набором методів цього регулювання право ЄС не може ототожнюватися з міжнародним. Однак їх взаємозв'язок є безсумнівним, оскільки і міжнародне публічне право, і міжнародне приватне право, і європейське інтеграційне право служать у цілому регулюванню відносин в рамках сучасного міжнародного правопорядку та його реалізації в різних формах правового буття. Навряд виправдано з наукового погляду говорити про наявність особливого європейського міжнародного права. Стосовно Європейського регіону мова може йти про своєрідну міжнародно-правову практику, пов'язану

з діяльністю держав цього регіону і функціонуванням загальноєвропейських інститутів і норм, що регулюють взаємовідносини держав у цьому регіоні. У підсумку можна стверджувати, що формування єдиного правового простору ЄС – це складний і суперечливий процес [2].

Бачення орієнтованої на майбутнє морської політики Європейського союзу дуже влучно і образно висловив голова Єврокомісії Ж.М. Баррозо: «Минуле, сьогодення і майбутнє Європи міцно закорені (anchored) в океанах і морях <...>. Морська політика ЄС може допомогти реалізувати величезний потенціал зростання Європи <...>. Завдяки відповідальному управлінню нашими спільними морськими ресурсами (common marine resources) океани і моря можуть залишитися джерелом багатства і процвітання для кожного в Європі на багато років» [3].

Зрозуміло, що поки ні про яку спільність морських природних ресурсів, зокрема вуглеводневих – нафти і газу (є чималі складнощі, що стосуються і морських біологічних ресурсів [4]), мова в Європейському Союзі не йде. У ЄС проблема так званої спільності морських природних ресурсів взагалі вважається однією з найскладніших. Використаний Ж.М. Баррозо термін «загальні морські ресурси» етимологічно найбільш близький до вже згаданого вище поняття «спільної спадщини людства» – найбільш, мабуть, теоретично спірної і пролонговано проблемної з погляду правозастосування договірної (конвенційної) конструкції сучасного міжнародного морського права.

Як видно, в основу європейської морської стратегії і формування морської політики Європейського Союзу був покладений екологічний підхід. Якщо говорити більш суворо, то використовувався екосистемний підхід. Це, звісно, не було випадковим. Політика Європейського Союзу щодо навколишнього середовища є одним з основних напрямів політики ЄС, тобто тим напрямом, становлення і розвиток якого триває вже протягом декількох десятиліть [5]. Конвенція з морського права 1982 р. має комплексний і гнучкий характер, який служить ЄС і державам-членам Конвенції. Не слід недооцінювати ці характеристики Конвенції, оскільки 28 держав-членів ЄС являють собою надзвичайний спектр інтересів щодо використання вод Світового океану. ЄС проголосив єдину морську політику при позитивних в цілому змінах у координації формування і пристосування механізму міждержавного регулювання морського транспорту ЄС до вже стійких систем Національного державного регулювання. Однак

це породило нові гострі проблеми внаслідок неоднорідності економічного становища країн-членів ЄС [9, с. 42–52]. Держави-члени ЄС мають різні розміри територіального моря, континентального шельфу. Деякі держави межують з міжнародними протоками, деякі держави географічно не мають виходу до моря, а деякі держави активно ведуть промислове рибальство у відкритому морі тощо. Національні інтереси часто слід узгоджувати з більш широкими і глобальними інтересами і цілями ЄС. Конвенція 1982 року дозволяє вирішувати питання як національного, так і союзного характеру. Так, на основі положень Конвенції 1982 року у 2017 р. Словенія виграла суперечку проти Хорватії [10]. Різноманіття інтересів держав-членів підкреслює важливість концептуальної основи Конвенції 1982 року як пакетної угоди, яка прагне створити баланс для суперечливих інтересів на справедливій основі [11, с. 711–721]. Досягнення правильного балансу – непросте завдання для реалізації конкретних цілей в рамках Конвенції 1982 року. Так, ЄС затвердив довгострокову програму рибальства, але її реалізація виявилася складним питанням для ЄС. Важливим фундаментальним кроком в бік стратегічного підходу до управління рибальством і досягнення мети максимального сталого розвитку було прийняття Резолюції № 1005/2008 [12]. Відповідно до Резолюції комплексна морська політика ЄС спрямована на морське просторове планування, комплексне управління прибережними зонами, екосистемне управління, морське спостереження, морські наукові дослідження, виявлення змін клімату, охорону навколишнього морського середовища. Сюди також входять заходи ЄС, спрямовані на боротьбу з незаконним і нерегульованим рибним промислом, незадовільною судноплавною діяльністю.

Багато суперечливих питань, що стосуються тлумачення Конвенції 1982 року, було розглянуто і вирішено в процесі переговорів відповідно до загальної зовнішньої політики і політики безпеки ЄС [13]. Для координації таких переговорів була створена Робоча група ЄС з морського права (абр. “COMAR” – англ. “EU Working Party on the Law of the Sea”), яка складається з експертів морського права держав-членів, а також представників Європейської комісії і Генерального секретаріату Ради ЄС. Робоча група очолюється головою держави-члена протягом шестимісячного терміна. Робоча група вносить важливий внесок у координацію політики ЄС з морського права шляхом підготовки доповідей і способів вирішення питань на різних багатосторонніх форумах,

таких як наради держав-учасниць Конвенції. Робоча група регулярно збирається в Брюсселі і розробляє пропозиції щодо всіх питань, які стосуються Конвенції 1982 року і національної практики у сфері морського права. Кількість засідань залежить від кількості питань. Як правило, робоча група проводить мінімум шість нарад на рік. Європейська комісія також бере участь у роботі COMAR. На наради можуть запрошуватися зовнішні експерти з особливо складних питань. У разі необхідності COMAR також бере участь в обговореннях з морського права в інших робочих органах Ради ЄС.

Робоча група готує рекомендації щодо сумісності політики ЄС і положень Конвенції 1982 року, розробляє загальні положення розвитку морського права та його наслідків для зовнішньої політики ЄС. Велика кількість міжнародних договорів була укладена з метою врегулювання відносин у межах морського транспорту. Зокрема, було підписано Конвенцію ООН про Кодекс поведінки лінійних конференцій (1974 року) і Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі (SOLAS) 1974 р. Регулювання відносин у сфері морського транспорту належать до компетенції держав-членів, а Євросоюз зараз тільки починає регулювати морські перевезення на наднаціональному рівні. На відміну від інших видів транспорту морський і повітряний транспорт є міжнародним за своєю природою, тому Євросоюз не може одноосібно регулювати відносини, адже в процесі задіяні також і треті країни.

Водночас не можна недооцінювати важливість регулювання відносин у сфері морського транспорту, тому що Євросоюз є найбільшою торговою територією Європи, через яку проходять морські шляхи. Морським кордонам належить 30% території держав-членів ЄС. Факти і цифри свідчать про важливість морського транспорту в Євросоюзі: 22 держави-члени Євросоюзу є прибережними (береговими); берегова лінія Євросоюзу в 7 разів довша за берегову лінію США і в 4 рази – Росії. Близько 90% зовнішньої торгівлі і більше 40% внутрішньої торгівлі проходить через морські шляхи. У цілому близько 2 млрд тонн вантажу щорічно завантажується і розвантажується в портах Євросоюзу, понад 400 млн осіб щорічно користується послугами морських портів. Морські компанії, які належать державам-членам Євросоюзу, контролюють близько 40% світового потоку. У морському транспортному секторі, який включає суднобудування, порти, рибальство та пов'язані послуги, працевлаштовано 3 млн осіб в Євросоюзі.

Перед Євросоюзом постають дві головні проблеми розвитку морського транспорту:

– перевантаження (так звана надпотужність морського флоту) морських суден на світовому ринку, що призводить до необхідності введення протекціоністських заходів, особливо щодо країн, які розвиваються;

– судновласники реєструють морські судна в третіх країнах (через жорстке регулювання і великі розміри плати за реєстрацію вибирають більш вигідне законодавство інших держав). Регулювання відносин у сфері морського транспорту має стати конкурентоспроможним.

На початку свого розвитку транспортна політика Євросоюзу спиралася на Меморандум Комісії 1973 р. про транспортну політику і Повідомлення Комісії 1976 р. Першим рішенням було прийняття Директиви Ради Мб 77/587, яка ввела процедуру консультації у відносинах між державами-членами і третіми країнами з питань мореплавства. Метою цієї Директиви було введення співробітництва між державами-членами з метою вироблення спільної позиції в представленні своїх інтересів у відносинах з третіми країнами і міжнародними організаціями (наприклад, з Міжнародною морською організацією). Наступним кроком було прийняття Рішення Ради № 78/744 про діяльність певних третіх країн у сфері вантажних морських перевезень. Метою було систематизування інформації щодо флотів третіх країн, які можуть завдати шкоди морському флоту Співтовариства. Потім продовжувався процес рекомендації всім державам-членам приєднатися до міжнародних конвенцій (наприклад, Рекомендація Ради № 78/584 про ратифікацію Конвенції SOLAS 1974 р. та Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 р. і протоколу 1978 р. до неї і тощо). Зрештою, в контексті запобігання забрудненню було прийнято Директиву Ради № 79/116 щодо мінімальних стандартів для певних танкерів, які заходять у порти спільноти і залишають їх, а також Директиву Ради № 79/115 щодо пілотажу суден глибоководними капітанами на Північному морі та Британському каналі. У 1986 р. було прийнято низку правових актів з метою реалізації політики, вираженої в меморандумі. Такі правові акти отримали назву «Морський пакет 1986 року», де центральне місце в займав Регламент Ради 4055/86, що встановлював принцип свободи надання послуг з морських перевезень між державами-членами і третіми країнами. Регламент надавав право громадянам держав-членів (або судноплавним компаніям, які не зареєстровані в ЄС, але використовують

судна, що зареєстровані в державі-члені і контролюються резидентами держави-члена) здійснювати перевезення пасажирів і вантажів морем між будь-якими портами держави-члена або будь-якими портами офшорних зон інших держав-членів або держави, яка не є членом Співтовариства. Будь-які наявні внутрішньодержавні обмеження, які стримують перевезення вантажів суднами, що плавають під національним прапором, поступово повинні були ліквідуватися (до 01.01.1993 р.) згідно з графіком, що міститься в Регламенті. Наявні домовленості про розподіл вантажів у двосторонніх контрактах з державами, які не є членами ЄС, повинні бути ліквідовані або врегульовані відповідно до Регламенту. Тобто будь-які домовленості про поділ вантажів на дискримінаційній основі з підстав національної приналежності повинні бути скасовані. Згідно з Регламентом поки обмеження на свободу надання послуг не будуть скасовані, кожна держава-член повинна застосовувати такі обмеження, не вдаючись до розрізень з підстав національної належності або місцезнаходження всіх осіб, які надають або мають право надавати послуги відповідно до з цього Регламенту. Регламент забезпечив свободу надання послуг усіма заснованими в ЄС перевізниками незалежно від того, чи здійснюють вони управління судами під прапором Союзу або третьої країни.

Пріоритети морської політики ЄС, сформульовані в синій книзі, стосувалися п'яти основних сфер – економічної, наукової, соціальної, міжнародної та інформаційної [11]. Головний функціональний зміст КМП, визначений Європейською комісією, – це забезпечення координації діяльності морських галузей на основі організації управління, побудованої на основі комплексного і міжсекторального підходів на всіх рівнях. Як інструменти реалізації КМП передбачалося використовувати горизонтальні засоби планування, які перетинаються з пов'язаними з морем секторальними напрямками політики і сприяють спільному виробленню морської політики.

У 2013 р. був прийнятий Регламент Європейського Парламенту та Ради «Керівні принципи розвитку транс'європейських мереж», в якому виділялася морська частина. Документом змінено концептуальні підходи ЄС до розвитку транспортної інфраструктури та реалізації в ЄС комплексної програми модернізації транс'європейських мереж. Тепер мета цих дій – перетворення наявних у розрізненому вигляді автомобільних доріг і залізниць, внутрішніх водних шляхів, аеропортів, річкових і морських

портів, залізничних і автомобільних терміналів в єдину мережу, що охоплює всі держави-члени. Було включено заходи щодо вдосконалення морського складника транспортної галузі Євросоюзу (інфраструктури морського транспорту і морських портів).

Висновки

Нормативні правові документи, розроблені ЄС, дозволяють регулювати просування морського просторового планування серед прибережних країн Євросоюзу, а також заохочувати розвиток міжнародного співробітництва в цій сфері в рамках окремо взятих морських акваторій. Основним документом, що встановлює вимоги інтеграційного об'єднання до держав, що входять до його складу, є Директива 2014 року «Про створення основи для планування морських просторів». За допомогою впровадження механізмів планування в морську діяльність ЄС прагне регулювати економічні, соціальні та екологічні питання, а також окремі аспекти військової діяльності. Зацікавленість у використанні та розвитку морського просторового планування в сукупності з встановленням Директивою терміном виконання її окремих вимог до 2021 року передбачає подальший розвиток законодавства ЄС у цій галузі та розробку наступних документів після 2021 року. Акцентування ЄС на транскордонному співробітництві в галузі морського просторового планування є сходинкою до наступного етапу розвитку даної сфери діяльності та переходу на міжнародний (глобальний) рівень управління просторами Світового океану. При цьому Європейський союз орієнтується на міжнародні документи, наприклад на Резолюцію Генеральної Асамблеї ООН «Перетворення нашого світу: Порядок денний в галузі сталого розвитку на період до 2030 року» 2015 року.

Список використаних джерел:

1. Anand R. Origin and Development of the Law of the Sea: History of International Revisited. The Hague: Martinus Nijhoff, 1983; Duff J. A Note on the United States and the Law of the Sea: Looking Back and Moving Forward. *Oceans Development and International Law*. 2004. Vol. 35. Issue 3. P. 195–219.

The relevance of the study is due to the fact that the maritime policy of the states is dynamically linked to the modern international maritime law. Specific foreign policy actions of States in the field of international maritime relations can not be detached from existing international law and order in the oceans. In the process of practical implementation of maritime policy, the states, through asserting their position, actively influence the formation of international legal conditions for different types of maritime activities. Europe, surrounded by several seas, has a unique marine geography, with many peninsulas and islands. More than 200 million European citizens live near the coastline extending from the North-East Atlantic, the Baltic coast, to the Mediterranean and Black seas. These European coastal states are responsible for the control of the

2. Ентін Л.М., Матвіївська Ю.А. Єдиний правовий простір і правова стратегія Європейського союзу. *Європа змін: концепції і стратегії інтеграційних процесів* : монографія / Н.П. Шмелюв та ін ; за ред. К.І. Глухарева ; Моск. держ. ун-т ім. М.В. Ломоносова. Москва : Крафт +, 2006. С. 181–183.

3. European Commission to Consult on Future Maritime Policy for the Union. *Oil Spill Intelligence Report*. 2005. Vol. 28. Issue 11. P. 1.

4. McEvan D., Vesterguard N. Property Rights in Fishing: From State Property Towards Private Property? : A Case Study of Three EU Countries. *Marine Policy*. 2000. Vol. 23. N 6. P. 537–547.

5. Nordmann C. Privatization of Marine Resources in European Union Countries: an overview of national situation. *Marine resources: property rights, economics and environment* / Ed. by M. Falque, M. de Alessi, H. Lamotte. Oxford : Elsevier Science, 2002. P. 361–367.

6. Economic Development and Environmental Sustainability. New Policy Options / Ed. by r. Lopez and M. Toman. Oxford: Oxford University Press, 2006. P. 17–23

7. Regulation (EU) №1380/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on the Common Fisheries Policy, amending Council Regulations (EC) No 1954/2003 and (EC) No 1224/2009 and repealing Council Regulations (EC) No 2371/2002 and (EC) No 639/2004 and Council Decision 2004/585/EC.

8. Directive 2008/56/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 establishing a framework for community action in the field of marine environmental policy (Marine Strategy Framework Directive).

9. Овлащенко А. ЕС: Единая морская политика как императив. *Современная Европа*. № 1 (33). Январь – март. 2008. С. 42–52.

10. Суд в Гааге вынес решение в пользу Словении в территориальном споре с Хорватией. URL: https://lenta.ru/news/2017/06/29/sloven_vs_croat/.

11. Ronin Long. The European Union and Law of the Sea Convention at the Age of 30. *Marine and Coastal Law*. 27 (2012). 711–721. LEX PORTUS № 4 (6) 2017. 117.

12. Council Regulation (EC) No 1005/2008 of 29 September 2008. About establishing a Community system to prevent, deter and eliminate illegal, unreported and unregulated fishing, amending Regulations (EEC) No 2847/93, (EC) № 1936/2001 and (EC) No 601/2004 and repealing Regulations (EC) № 1093/94 and (EC) № 1447/1999.

90,000 km long coastline of two oceans and four seas. Together they have more than 1,200 trading ports; more than 8100 ships under the flag; 4,300 registered shipping companies; There are 764 large ports and over 3800 port facilities. The need for universal codification of the relevant rules of international law emerged only after World War II, when industrialized nations began exploration and exploitation of the continental shelf's natural resources. At the same time, the research activities of the States in the oceans are widely deployed. In the conditions of scientific and technological revolution, the states began exploration and development of natural resources of the seabed, oceans beyond the continental shelf. The increasingly effective and multifaceted activities of States on the use of the oceans created the basis for the emergence of a specific subject of legal regulation of the emerging international law. Therefore, the completion of the emergence of international maritime law as a field of common international law should be linked to its codification, that is, the adoption within the world community of the states of multilateral international conventions on international maritime law.

Key words: international law, maritime policy, maritime law, journal, article, publications.

