

3. Council Regulation (EC) № 2007/2004 of 26 October 2004 establishing a European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders of the Member States of the European Union. URL: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004R2007:EN:NOT>
4. González del Miño P. La emigración marroquí en España. El mediterráneo como núcleo de migraciones. *Migraciones y desarrollo: II Jornadas Iberoamericanas de Estudios Internacionales*, Montevideo, 25, 26 y 27 de octubre de 2006 / coord. por Francisco Aldecoa Luzárraga, José Manuel Sobrino Heredia, 2007. P. 103–126.
5. Біля берерів Лівії потонули понад 30 мігрантів. Українська правда. 2017. 26 листопада. URL: <http://www.pravda.com.ua/news/2017/11/26/7163337>
6. Migranti, Alfano: «Mare Nostrum chiuderà, da novembre parte Triton». *Corriere della sera*. 2014. 16 ottobre. URL: http://www.corriere.it/politica/14_ottobre_16/migranti-alfano-mare-nostrum-chiudera-novembreparte-triton-b426945a-5537-11e4-af0d-1d33fddfa710.shtml
7. Casati D. Immigrati, scontro Italia – Francia. *Viral News*. 2011. 8 aprile. URL: <http://www.gqitalia.it/viral-news/articles/2011/4/immigrati-scontro-francia-italia-parigi-non-li-faremo-entrare-primi-rimpatri-tunisini-disordini-a-lampedusa/>
8. Ромашев Ю. С., Остроухов Н. В. Миграция на море: международно-правовые и организационные аспекты. *Право*. 2016. № 1. С. 149–165.

Ключові слова: міграція, нелегальна міграція, морські простори, регіональне співробітництво, ЄС.

Ключевые слова: миграция, нелегальная миграция, морские пространства, региональное сотрудничество, ЕС.

Key words: migration, illegal migration, maritime spaces, regional cooperation, EU.

ГАВЕРСЬКИЙ ВІТАЛІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук*

ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ СПІВРОБІТНИЦТВА ДЕРЖАВ, РОЗТАШОВАНИХ НА УЗБЕРЕЖЖІ ЗАМКНЕНИХ ТА НАПІВЗАМКНЕНИХ МОРІВ

Особлива ситуація замкнених та напівзамкнених морів, що впливає з їх відносно невеликих розмірів, малої глибини, невеликий солоності, обмеженого обміну вод зі Світовим океаном при одночасно зростаючій забрудненості і загрозах природному середовищу в основному у результаті забруднення з суходолу, їх дуже чутлива екосистема – все це вимагає тісної співпраці прибережних держав, відображає їх взаємозалежність у сфері видобутку і збереження живих морських ресурсів і боротьби із забрудненням. Саме це передбачає ст. 123 Конвенції 1982 року з морського права [1]. Суть цієї статті

полягає в утвердженні принципу співпраці, у заклику до держав, які омиваються замкненими та напівзамкненими морями, брати участь у ньому. При тлумаченні положень і правових наслідків застосування цієї статті іноді висловлюється сумнів у тому, чи накладає вона на сторони правовий обов'язок співпрацювати [2, р. 509].

Цей сумнів, як правило, обґрунтовується тим, що у процесі переговорів фраза «держави будуть співпрацювати», що міститься у неофіційному єдиному тексті для переговорів була замінена у переглянутому єдиному тексті для переговорів на «державам слід співпрацювати» [3, р. 171]. Хоча така зміна і послабила ступінь обов'язковості для держав співпрацювати одна з одною вона жодним чином не скасувала такий обов'язок, оскільки слово «будуть» не було замінено словом «можуть» або ж формулюванням на кшталт «на свій розсуд». Крім того, у ст. 123 міститься ряд більш конкретних положень, які дуже виразно накладають зобов'язання з координації діяльності держав, зокрема, щодо експлуатації живих ресурсів, охорони морського середовища і наукових досліджень.

Принцип співробітництва держав, які перебувають на узбережжі замкнених або напівзамкнених морів, знаходить свій прояв у тому, що 1) одна з таких держав не може відмовитися брати участь у переговорах, спрямованих на розробку угоди щодо співробітництва, має сумлінно брати у них участь; 2) забороняється діяльність на шкоду законним інтересам інших держав, що стосується, перш за все, управління живими ресурсами моря і охорони морського середовища. Хижацька експлуатація живих ресурсів однією з держав у своїй економічній зоні тягне за собою заподіяння шкоди інтересам інших прибережних держав. Така взаємозалежність, характерна для всього Світового океану, має особливо сильний прояв у замкнених та напівзамкнених морях.

Аналіз ст. 123 Конвенції свідчить про врахування ступеню взаємозалежності держав у трьох зазначених у ній сферах діяльності. Оскільки живих ресурсів обсяг співпраці відрізняється найбільшою широтою, адже може охоплювати управління, захист, наукові дослідження та експлуатацію. У сфері охорони морського середовища координація охоплює здійснення прав та обов'язків прибережних держав. Найменший обсяг координації – при проведенні наукових досліджень, оскільки вона охоплює лише загальний напрямок їх проведення за умови, що вони є доцільними.

Формула співпраці і координації означає на практиці міжнародну співпрацю – як двосторонню, так і багатосторонню, спільне проведення конкретних наукових досліджень, укладення міжнародних угод, участь у діяльності регіональних організацій, що функціонують у межах цих регіонів/акваторій. З цієї співпраці не може виключатися жодна держава, яка омивається замкненим або напівзамкненим морем. Положення ч. IX Конвенції 1982 року про співробітництво держав, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями (ст. 123), не дають їм будь-яких додаткових прав, що є виключенням з обов'язкових правових норм. Вони не можуть служити також базою будь-яких обмежень прав

третіх держав і не дають підстав для зміни загальних норм морського права за допомогою укладання регіональних угод. Морське право являє собою єдине ціле, а ст. 123 говорить лише про співпрацю у виконанні прав і обов'язків прибережних держав, що впливають з положень Конвенції 1982 року. Локальні або регіональні норми можуть лише доповнювати або розвивати загальні норми. Як впливає з п. «d» ст. 123 Конвенції, державам, які омиваються замкненими або напівзамкненими морями, надана можливість запрошувати треті держави до участі у співпраці. У зв'язку з цим співпраця має відкритий характер і не може бути спрямована проти інтересів третіх держав. З положень ст. 123 Конвенції 1982 р. не випливає жодних спеціальних прав для прибережних держав, які були б винятком з діючих норм міжнародного права, ні у частині конкретних видів вивчення та експлуатації ресурсів таких морів, ні щодо їх компетенції у правовому регулюванні цієї діяльності. Право та обов'язок прибережних держав співпрацювати – це конкретизація загальновизнаного принципу співпраці держав стосовно даної категорії держав.

Положення ст. 123 Конвенції привертають увагу щодо більш загальної правової проблеми термінологічного вираження у тексті договору ступеня обов'язковості для держав норм про співпрацю. Як підкреслювалося, принцип співробітництва держав розвивається при вирішенні тих чи інших міжнародних морських проблем. Практичний та теоретичний інтерес представляє у цьому зв'язку вирішення проблеми відображення ступеня обов'язковості для держав її приписів про співпрацю, у т. ч. співробітництво на регіональному рівні. Тут, перш за все, заслуговує на увагу факт диференціювання у тексті статей ступеня такої обов'язковості. Встановлюючи обов'язок держав співпрацювати на тому чи іншому рівні, Конвенція 1982 року застосовує формули, що вказують на різну ступінь категоричності її приписів як щодо рівня співпраці (універсальний, регіональний, субрегіональний або двосторонній), так і щодо самої співпраці. Що стосується суб'єктно-просторових масштабів співробітництва, то державі надається свобода вибору (у межах загальновизнаних норм міжнародного права). Нерідко, однак, Конвенція 1982 року прямо наказує керуватися нормами певного рівня або встановлює ієрархічні відносини між такими нормами. Формули типу «держави регіону співробітничать...» жодним чином не визначають нормативного рівня такого співробітництва: воно може здійснюватися і на регіональній, і на двосторонній, і на універсальній основі.

Відносно ступеня обов'язковості співпраці Конвенція 1982 року містить різні формулювання. Уряді статей припис співпрацювати має досить категоричний характер. Так, у деяких положеннях ст. 61 «Збереження живих ресурсів», ст. 64 «Далеко мігруючі види», ст. 118 «Співпраця держав у збереженні живих ресурсів та управління ними», ст. 119 «Співпраця на всесвітній регіональній основі» тощо. застосована формула «держави співпрацюють», що у договірно-правовій термінології висловлює, як відомо, досить високий ступінь повинності. У таких

статтях, як 63, що стосується запасів, що зустрічаються у безпосередньо прилеглих до виключних економічних зон районах, або 242 «Сприяння міжнародному співробітництву», формули обов'язковості є менш категоричними. Вони відповідно говорять про «прагнення» держав до узгодження заходів і «сприяння співпраці».

Список використаної літератури:

1. Конвенція ООН по морському праву, 1982. *Бюллетень міжнародних договорів*. 1998. № 1. С. 3–168.
2. Jaenicke G. Cooperation in the Baltic Area. *The law of the sea in the 1980s*; Proc. Law Sea Inst.: Fourteenth Ann. Conf. Oct. 20–23, 1980. Kiel. Hawaii, 1983. P. 500–515.
3. Third United Nations Conference on the law of the sea: Offic. Rec. Vol. 4.

Ключові слова: морське право, морські простори, замкнені та напівзамкнені моря, співробітництво, Конвенція ООН з морського права 1982 року.

Ключевые слова: морское право, морские пространства, замкнутые и полузамкнутые моря, сотрудничество, Конвенция ООН по морскому праву 1982 года.

Key words: maritime law, maritime spaces, enclosed and semi-enclosed seas, cooperation, 1982 UN Convention on the Law of the Sea.

СЕРАФІМОВ ВІТАЛІЙ ВІТАЛІЙОВИЧ

*Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент*

ПОЛІТИКА ПЛАНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ПОРТОВОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ: ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ

Метою діючої Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [1] є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на покращення сервісу, створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських портах України, гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускнуої спроможності морських портів, збільшення рівня їх участі у міжнародних ланцюгах постачань, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та недопущення суб'єктами господарювання і суднами забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

Зважаючи на оцінку ефективності роботи морських портів, що була наведена в Аудиті економіки 2030 [2], портова галузь України ще довгий