

правило, у частині форс мажору містять вказівку, як на збройні конфлікти, введення воєнного стану, так і на оголошення стану війни. Більш того, Торгово-промислова палата України листом №2024/02.0-7.1 від 28 лютого 2022 року засвідчила, що військова агресія Російської Федерації проти України з 24 лютого 2022 року до офіційного закінчення цих подій є форс мажорною обставиною (обставиною непереборної сили).

Отже, проведений системний аналіз норм національного законодавства та положень міжнародного права дає підстави для висновку про те, що сфера дії останніх не перебуває у прямій залежності саме від факту оголошення стану війни на території України.

Література:

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення 30.05.2022 р.)

2. Про правовий режим воєнного часу : Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

3. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. (дата звернення 30.05.2022 р.)

4. Про оборону України : Закон України від 6 грудня 1991 року № 1932-XII Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-13>

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ПОЛОЖЕНЬ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА В НАЦІОНАЛЬНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

Пальченко Алла Анатоліївна

*старший викладач кафедри морського права
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Розвиток морської торгівлі сприяв бурхливому розвитку мореплавання. Переваження різних вантажів у різних напрямках стали однією з причин росту і могутності морських держав. Поступово з'явилися морські судна складних конструкцій, призначені для використання їх у море для різних

цілей. Діяльність держав у Світовому океані зв'язувалася вже не тільки з морською торгівлею, але і з морськими промислами, науковими дослідженнями, морським буксируванням, веденням воєнних дій, боротьбою з піратством, работоргівлею та ін. Усе це зобов'язувало держави піклуватися про вироблення таких правил поведінки у Світовому океані, які б сприяли прогресу людства. З огляду на те що морське право України є комплексним, тому що воно містить у собі ряд правових норм встановлених і санкціонованих державою і вхідних в інші галузі законодавства, доцільно думати, що воно не може носити самостійного характеру. Але говорити про його самостійне місце в правовій системі України необхідно. Морське право України, поряд з іншими галузями законодавства, такими як трудове, цивільне, адміністративне право й інші має джерела, сутність, мету, регулює визначене коло суспільних відносин, зв'язаних з морегосподарською діяльністю, за допомогою спеціальних правових норм, прийнятих державою спеціально для регулювання цих відносин. Предметом морського права є сам транспортний процес, загальні та специфічні закономірності виникнення, розвитку і функціонування морського транспорту, як специфічного суспільного явища. Ці закономірності розглядаються в нерозривному зв'язку із законами розвитку суспільства, тому можна казати про те, що предметом морського права є також вивчення загальних і специфічних закономірностей розвитку суспільства в тій мірі, в якій вони впливають на розвиток морського транспорту. Країн Європейського союзу слід розуміти існуючу у міжнародному та національному морському праві, сукупність правових норм, що регулюють діяльність пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів та багажу, здійснення різного роду морських промислів, рятувальних та буксирних операцій, забезпечення охорони навколишнього середовища, а також інші господарські, адміністративні та цивільні правовідносини які виникають з приводу мореплавства.

Потреба в універсальній кодифікації норм міжнародного права з'явилася після Другої світової війни, коли промислово розвинені країни приступили до розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, а також проведення морських наукових досліджень. Це викликало проведення в 1958 р. в Женеві Першої Конференції ООН з морської о права, до завдання якої входив розгляд і прийняття на основі проекту, розробленого Комісією міжнародного права ООН, конвенції або конвенцій з питань, що стосуються інтересів всіх держав. В результаті роботи цієї конференції були прийняті конвенції про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря. Навіть після невдалого завершення роботи II Конференції ООН з морського права процес кодифікації та прогресивного розвитку окремих його інститутів продовжився. Кодифікаційні роботи торкнулися

окремих інститутів морського права: безпека мореплавства та охорона людського життя на морі, захист та охорона морського середовища, включаючи забруднення моря з суден та боротьба із забрудненням, режим рибальства та охорони живих морських ресурсів; режим морських портів та іноземних суден та ін.

Мореплавство, а особливо торговельне, носить значною мірою міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавств, здійснюється на морських просторах з різним правовим режимом, що заснований на міжнародно-правових звичаях та міжнародних угодах.

Прикладами міжнародно-правових актів можуть бути пакти або конвенції, які набули в Україні чинності. Зокрема, такими є закон України від 19 березня 1999 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Литовської республіки про морське торговельне судноплавство», або Закон України від 3 червня 1999 р. «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року».

Усі наведені акти-документи у своїй сукупності складають систему юридичних джерел морського права, проте в їхньому середовищі особливе місце посідають саме нормативно-правові акти. Останніми роками у зв'язку з підвищеною увагою до питань запобігання забрудненню морського середовища морське право залишає регулювання питань мореплавства у внутрішніх водах у сфері повноважень держави. Однак потреба у створенні максимально сприятливих умов для міжнародного мореплавства та розвитку економічного співробітництва з іншими державами зумовлює необхідність врахування норм морського права і світової практики, спрямованих на полегшення вимог стосовно документів і процедур при заходженні, стоянці і відході іноземних суден у портах прибережних держав.

Також прибережні держави почали приймати правила, що обмежують заходження у відкриті порти іноземних суден, які не відповідають вимогам безпеки. Це право прибережної держави базується на її суверенітеті над внутрішніми морськими водами і належним чином відображене в п. 2 ст. 25 Конвенції ООН з морського права 1982 року, відповідно до якого «стосовно суден, що прямують до внутрішніх вод або використовують портові споруди за межами внутрішніх вод, прибережна держава також має право вживати необхідних заходів для запобігання будь-якому порушенню умов, на яких ці судна допускаються у внутрішні води і використовують портові споруди». Конвенція детальніше регламентує право прибережної держави пред'являти до іноземних суден певні вимоги як умову допуску в порти. Держава може встановлювати умови заходження іноземних суден у порти, скорочення його і збереження під контролем. Однак, держави мають належним чином публікувати такі вимоги й повідомляти їх компетентній

міжнародній організації. Держави також можуть досягати спільних домовленостей у цьому питанні.

Проблема, з якою стикаються держави при імplementації Конвенції, – це проблема нелегальних іммігрантів: безбілетні пасажирів підлягають поверненню до своєї країни або початкового порту, однак їхнє успішне повернення і навіть збереження їхнього життя можливе лише за наявності гарантій того, що такого пасажирів приймуть у відповідній країні.

Для імplementації положень Конвенції важливо, що її норми відповідають іншим міжнародно-правовим інструментам. Так, наприклад, розділу 3 Конвенції, присвячений прибуттю і відбуттю осіб і регламентує вимоги, які стосуються формальностей і виконання яких вимагається державними властями від членів екіпажу судна і пасажирів при приході та відході судна, відповідає нормам Конвенції МОП 108 (конвенція про національні посвідчення особи моряків 1958 року). Україна є стороною Конвенції МОП 108 у порядку правонаступництва.

Ефективне здійснення Україною юрисдикції над суднами, що плавають під її прапором, має бути детально регламентоване й закріплене у внутрішньому правовому акті. У зв'язку з цим у науковій літературі підкреслюється важливість правового визначення такого поняття, як «судно», що є ключовим для морського права. Як відомо, конституції низки держав містять норми про те, що ратифіковані міжнародні договори стають частиною внутрішнього законодавства, права, чи правової системи держави, що створює внутрішньо-правові засади для подальшої імplementації таких конвенцій.

В Україні основним правовим документом у сфері мореплавства є Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року. Він регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства, під яким КТМ розуміє діяльність, пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, а також для інших господарських, наукових та культурних цілей.

З одного боку, слід позитивно оцінити намагання законодавця створити єдині правові засади мореплавства, діяльності всіх видів суден та екіпажу, а особливості правового регулювання конкретних видів судноплавства здійснювати окремо. З другого боку, торговельне мореплавство є лише одним з видів цивільного мореплавства. Кодекс містить положення, що стосуються загальних засад правового регулювання мореплавства в Україні, правового статусу судна, його екіпажу, морського порту, правового регулювання морських перевезень, фрахтування суден, морського буксирування, морського страхування, аварій та інших надзвичайних морських подій.

Література:

1. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – №4. – Книга 1.– Ст. 871.
2. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 492.
3. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004 р. – № 4. – Книга 1. – Ст. 832.
4. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5.– Книга 1.– Ст. 1103.
5. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року // Офіційний вісник України. – 2009. – № 60. – Ст. 2148.
6. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року // Офіційний вісник України. – 2005. – № 23. – Ст. 1335.
7. Конвенція ООН по морському праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS 82 URL : <https://www.un.org/ru/law/lawsea/convention.shtml>
8. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (із змінами) URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-1291>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-14>

**ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ОХОРОНИ
МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ
ВІЙНИ РОСІЙСЬКОЮ ФЕДЕРАЦІЄЮ**

Переверзєва Ольга Сергіївна

кандидат юридичних наук,

*старший науковий співробітник відділу міжнародного права
та права Європейського Союзу*

*Інститут держави і права імені В.М. Корецького НАН України
м. Київ, Україна*

Потреба особливої охорони не лише морського середовища, але й у цілому навколишнього природного середовища, посилюється останній період часу через військово-технічний прогрес, посилення військового потенціалу деяких держав світу, що може спричинити значну шкоду