

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
«ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»

**Тетяна Аверочкіна, Борис Кормич,
Олег Стець**

МОРСЬКА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ

Навчально-методичний посібник

Освітня програма підготовки здобувачів вищої освіти
ступеня бакалавра в Національному університеті
«Одеська юридична академія»,
галузь знань – 05 «Соціальні та поведінкові науки»,
спеціальність – 052 «Політологія»

Одеса
Фенікс
2023

УДК 351.79: 346.51(477): 347.79: 502
А 19

Автори:

Аверочкіна Тетяна Володимирівна – доктор юридичних наук, професор, завідувач лабораторією кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Кормич Борис Анатолійович – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія»;

Стець Олег Миколайович – доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри конституційного, міжнародного та приватного права Криворізького факультету Національного університету «Одеська юридична академія».

Рекомендовано до друку навчально-методичною радою
Національного університету «Одеська юридична академія»
(протокол № 3 від 16 лютого 2023 р.)

Рецензенти:

Польовий Микола Анатолійович – доктор політичних наук, професор, професор кафедри політології та державного управління Донецького національного університету імені Василя Стуса;

Федотов Олексій Павлович – доктор юридичних наук, професор, професор кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія».

Аверочкіна Т., Кормич Б., Стець О.

А 19 Морська політика України : навч.-метод. посіб. (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання факультету психології, політології та соціології НУ «ОЮА») [Електронне видання] / Т. Аверочкіна, Б. Кормич, О. Стець; Нац. ун-т «Одеська юридична академія». Одеса: Фенікс, 2023. 178 с.
<https://doi.org/10.32837/11300.24612>

ISBN 978–966–928–918–6

УДК 351.79: 346.51(477): 347.79: 502

ISBN 978–966–928–918–6

© Т. В. Аверочкіна, Б. А. Кормич,
О. М. Стець, 2023

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Морська політика є одним з найзначніших складників сучасного державотворення та утвердження України як потужної морської держави. Виходячи з просторових і геофізичних особливостей України, її місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин формування та розвиток її ефективної морської політики є першочерговим завданням. Значущість цього завдання підсилено негативними викликами та загрозами, пов'язаними з тимчасовою окупацією, широкомасштабним воєнним вторгненням, необхідністю відновлення та підтримання державного суверенітету та суверенних прав України у прибережних морських просторах, а також у відкритому морі. Набуття слухачами знань у сфері формування, оновлення та проблематики ефективної реалізації морської політики України спрямоване на забезпечення якісного виконання завдань з підтримання політичного іміджу України як морської держави та розбудови її морського потенціалу.

Мета вивчення дисципліни «Морська політика України» полягає у формуванні у слухачів системи знань про сучасні тенденції розвитку морської політики України, визначити основні проблеми її формування та реалізації, окреслити шляхи їх можливого вирішення.

Завданням вивчення дисципліни «Морська політика України» є набуття слухачами

- знань національного законодавства та міжнародних угод у сфері морської діяльності, методів правового регулювання морської діяльності з набуттям рівня їх сформованості, що дозволяє орієнтуватися та застосовувати їх до практичних ситуацій; своїх прав та обов'язків як члена демократичного суспільства та використовувати їх у професійній діяльності; політичних аспектів формування та реалізації внутрішньої та зовнішньої морської політики сучасних держав; генези морської політики України та провідних морських держав світу;

- вмінь критично мислити у сфері професійної діяльності; описувати, пояснювати й оцінювати політичні процеси та явища у різних історичних, соціальних, культурних та ідеологічних кон-

текстах; аналізувати: взаємодію політичних акторів та інститутів, владу та урядування, політичні системи та режими, політичну поведінку у різних контекстах їх функціонування; публічну політику на місцевому, національному, європейському та глобальному рівні; основні закономірності і тенденції світового і українського політичного процесу, процесу глобалізації та їх вплив на сучасні міжнародні відносини, напрямки еволюції сучасного світопорядку і його міжнародно-правову базу, про місце і роль основних політичних інститутів у сучасному суспільстві; критичного осмислення проблем у навчанні та/або професійній діяльності та на межі предметних галузей;

– навичок розв'язувати складні спеціалізовані задачі та практичні проблеми у політичній сфері, що характеризуються комплексністю та невизначеністю умов, із застосуванням теорій та методів політичної науки; спілкуватися з представниками інших професійних груп різного рівня (з експертами з інших галузей знань/видів економічної діяльності); реалізувати свої права і обов'язки як члена суспільства, усвідомлювати цінності громадянського (вільного демократичного) суспільства та необхідність його сталого розвитку, верховенства права, прав і свобод людини і громадянина в Україні; критичного аналізу, узагальнення та систематизації інформації, до постановки цілей професійної діяльності та вибору оптимальних шляхів та методів їх досягнення; описувати, пояснювати й оцінювати політичні процеси та явища у різних історичних, соціальних, культурних та ідеологічних контекстах; аналізувати взаємодію політичних акторів та інститутів, владу та урядування, політичні системи та режими, політичну поведінку у різних контекстах їх функціонування; аналізувати публічну політику на місцевому, національному, європейському та глобальному рівні; давати характеристику та оцінку окремим політичним подіям та процесам, виокремлюючи їх взаємозв'язок з економічним, правовим, соціальним та культурним контекстом, а також із об'єктивними тенденціями та закономірностями розвитку політичної системи в цілому.

Вивчення дисципліни «Морська політика України» рекомендовано здобувачам вищої освіти, які мають знання, отримані у результаті вивчення курсів політології, соціології, міжнародного права та міжнародної політики.

СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Форма навчання	Курс	Семестр	Лекційні заняття	Практичні заняття	Всього ауд. год	Курсові роботи	Контрольні роботи	Самостійна робота	Всього годин	Кількість кредитів ECTS	Екзамен	Залік
денна	3	6	26	34	60	-	-	60	120	4	+	-

ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)	Практичні заняття (год.)	Самостійна робота (год.)
		д	д	д
1	Морська політика та морська діяльність: поняття та зміст.	2	2	4
2	Режим морських просторів: політичні, правові та економічні фактори визначення.	2	4	5
3	Морська політика сучасних держав світу: підходи до формування та зміни.	2	2	6
4	Публічне адміністрування та політичні фактори формування та реалізації морської політики України.	2	2	6
5	Нормативне забезпечення морської політики України.	2	4	3
6	Національні інтереси та загрози національній безпеці України на морі.	2	2	4

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)	Прак- тичні заняття (год.)	Самостійна робота (год.)
		д	д	д
7	Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики.	2	2	4
8	Державна політика у сфері портової інфраструктури.	2	4	5
9	Державна політика у сфері внутрішнього водного транспорту.	2	2	4
10	Політичні та правові засоби захисту суверенітету та суверенних прав України у морських просторах.	2	2	5
11	Військово-морська політика. Протидія збройній агресії РФ та тимчасовій окупації морських просторів України.	2	2	5
12	Перспективи оновлення морської політики України.	2	4	6
13	Морська політика України: новітній етап	2	2	3
	Всього	26	34	60

ЛЕКЦІЇ

ЛЕКЦІЯ № 1

Тема

МОРСЬКА ПОЛІТИКА ТА МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПОНЯТТЯ ТА ЗМІСТ

План

1. Морська діяльність: поняття, визначення, тлумачення.
2. Державна морська політика: історичні фактори формування, сучасність та перспективи.
3. Принципи морської політики.

1. Морська діяльність:

поняття, визначення, тлумачення

Поняття морської діяльності є відносно новим для вітчизняного законодавства. Відповідно до поточної редакції Морської доктрини України на період до 2035 року, морська діяльність – це діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов'язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складниками морської діяльності є: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря (Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108).

До особливостей морської діяльності можна віднести різноманіття її видів; дублювання багатьох видів діяльності, що здійснюється у «звичайних умовах» на суші; здійснення переважної

більшості видів морської діяльності в складних умовах, пов'язаних з природними та кліматичними явищами; необхідність постійного урахування одночасного впливу атмосферних явищ і агресивного морського середовища; підвищений ризик більшості видів морської діяльності, що спричиняє додаткові витрати на забезпечення безпеки; необхідність встановлення та виконання спеціальних правових норм, у тому числі і міжнародних, на більшу частину видів морської діяльності; значний вплив на неї політичних рішень; застосування великогабаритних, складних споруд, що дорого коштують, і суттєва капітало- та фондомісткість значної частини морської діяльності; тривалий термін окупності тощо. Будь-яка морська діяльність розвивається на фоні великих міжнародних процесів.

Наприклад, наприкінці 70-х років минулого сторіччя існували дві основні тенденції у світовій морській політиці: розширення зон національної юрисдикції та поява концепції «загальної спадщини людства». Одна із важливих особливостей морської діяльності полягає у тому, що для однієї й тієї ж території або середовища, зазвичай, існують декілька альтернативних варіантів використання. У зв'язку з цим, морські та прибережні зони, як засвідчує світовий досвід, є зонами зіткнення інтересів різних господарюючих суб'єктів, центральних і регіональних органів управління і держав. Ці інтереси стосуються економічної, соціальної, технічної, екологічної, військової та політичної сфер і вимагають узгодження інтересів різних суб'єктів, громад приморських територій, країн тощо (Ломоносова О. Е., Ломоносов Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 233).

Морська діяльність є предметом двох політик – національної та міжнародної, причому обидві іноді вступають у конфлікт між собою, або можуть протирічити одна одній (Baird, A.J. (2005). *Maritime Policy in Scotland. Maritime Policy & Management*, 32, 4, 384–386).

Одним із загальних результатів здійснюваної державами морської політики, можуть стати великі зміни у режимі судноплавства та морської торгівлі у масштабах усього світу.

2. Державна морська політика: історичні фактори формування, сучасність та перспективи

Морську політику – окремих, особливо важливий для держав напрям політики, справедливо розглядають як складне суспільне явище, яке формується десятиліттями, або навіть століттями. Елементами морської політики є: політико-правові відносини, юридичні норми, політико-правова ідеологія (систематизовані ідеї, погляди), суб'єкти та їх діяльність у конкретний історичний період розвитку суспільства щодо досягнення національних інтересів держави у морських просторах та на узбережжі. Вони є пов'язаними суттєвими загальними моментами, є ієрархічними та взаємодіють на різних рівнях. При цьому вони є відносно самостійними, мають власну сутність та реалізуються у притаманних їм формах, виконують характерні для них функції.

На практиці морська політика стосується питань інвестування, спрямованого та розвитку морського сектора. Це обумовлює необхідність надання (залучення) урядами коштів для реалізації морської політики (Baird, A.J. (2005). *Maritime Policy in Scotland. Maritime Policy & Management*, 32, 4, 384–386). Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року, державна морська політика – система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі (Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108).

Морська політика співвідноситься із загальною державною політикою. На проведення першої впливають соціальні, економічні, військові та інші інтереси держави. Термін «морська політика» може бути інтерпретований як будь-яке рішення («any decision»), здатне вплинути на майбутній розвиток морської діяльності (активності). Можна також говорити про безліч «морських політик», до яких належать, зокрема, політика щодо портів та судноплавна політика. Більшість «морських політик» значно впливають не лише на морську промисловість, але й на суспільство у цілому. Крім того, сама морська діяльність може бути вираженням ефек-

тивності державної (морської) політики, а не лише успішного ведення морського бізнесу у конкретній сфері морекористування, наприклад, у суднопластві. Морська діяльність чинить прямий вплив на ефективність зовнішньої торгівлі, у свою чергу морська політика впливає як на національну, так і на світову економіку (Baird, A.J. (2005). Maritime Policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*, 32, 4, 384–386).

Формування морської політики сучасної держави – дуже складний та суперечливий процес. Воно є результатом співвідношення, взаємодії та взаємовпливу комплексу морських інтересів. Тому, говорячи про умови та особливості формування морської політики держав, необхідно підкреслити, що така політика не може формуватися під впливом виключно внутрішніх факторів. Проте вірним є й те, що за різноманітними морськими інтересами завжди стоять цілковито визначені внутрішньополітичні сили, які вимагають максимально можливого відображення своїх інтересів у зовнішньополітичній доктрині держави. Вироблена політика держави щодо Світового океану не відображає інтереси будь-якого з безпосередньо зацікавлених угруповань, а є амальгамою політичних позицій, що відрізняється від позиції кожного з них.

На теперішній час уже неможливо говорити лише про торговельний, приватний напрям морської політики, адже вона втілює не лише торговельні (приватні) інтереси держав, але (і переважно) публічну волю, стає вираженням та двигуном просування певних цінностей та механізмом їх захисту у випадку необхідності. Одним з великих проявів такого спрямування морської політики є глобальна ініціатива КНР «Один пояс, один шлях», особливо її морська компонента, завдяки доволі повільному просуванню якої забезпечується присутність китайської політики у значно віддалених від КНР країнах.

Безумовно, оновним елементом цієї ініціативи є економічний, але він також обумовлює привнесення й інших: освітнього, наукового, культурного тощо та забезпечує китайську експансію не лише у стратегічні сектори економіки, але й у гуманітарні аспекти розвитку людських суспільств, які першопочатково є далекими від китайського.

3. Принципи морської політики

Загальні принципи одержали закріплення в Статуті ООН, в Декларації про принципи міжнародного права, що стосуються дружніх відносин та співробітництва відповідно до Статуту ООН, прийнятої Генеральною Асамблеєю ООН в 1970 р. (Декларація 1970 р.), в Заключному акті ОБСЄ 1975 р., у ряді резолюцій Генеральної Асамблеї ООН та інших міжнародно-правових актах. Найважливіші серед них:

1. Принцип поваги прав людини. Відповідно до цього, пріоритетним принципом держави в процесі будь-якої діяльності, в тому числі й в Світовому океані, зобов'язані забезпечувати права людини. Даний принцип знайшов відбиття, зокрема, в Загальній декларації прав людини 1948 р., Пактах про економічні, соціальні та культурні права людини 1966 р., Європейській конвенції про захист прав людини та основних свобод 1950 р., Паризькій хартії для нової Європи 1990 р. та ін.

2. Принцип суверенної рівності держав означає, що всі держави в силу свого суверенітету у взаємних відносинах є юридично рівними. Вони мають рівні права та обов'язки як члени міжнародного співтовариства незалежно від розмірів, географічного розташування та інших факторів.

3. Принцип незастосування сили забороняє в міжнародних відносинах застосування сили й погрози силою, що допускається лише за рішенням Ради Безпеки ООН або в порядку здійснення права на самооборону.

4. Принцип невтручання – один з основних принципів сучасного міжнародного права. Відповідно до нього не може здійснюватися будь-яке втручання у внутрішні справи суверенної держави. Разом з тим варто помітити, що порушення державою основних прав та свобод людини, видимо, може дати підстави для такого втручання.

5. Принцип мирного вирішення спорів передбачає, що держава не вправі відмовлятися від мирного вирішення будь-якого міжнародного спору або конфлікту.

6. Принцип співробітництва зобов'язує держави співробітничати у вирішенні будь-яких міжнародних проблем. Особливо це

стосується проблем глобального характеру, таких, наприклад, як охорона навколишнього середовища.

7. Принцип сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. Це один з найдавніших принципів, що знайшли відбиття у формулі римського права – «Договори повинні дотримуватися». Він закріплений в Статуті ООН, п. 2 ст. 2 якого зобов'язує членів ООН сумлінно виконувати прийняті на себе міжнародні зобов'язання.

8. Принцип територіальної цілісності (п. 4 ст. 2 Статуту ООН) передбачає, що територіальна цілісність держави є недоторканною.

Що стосується галузевих або спеціальних принципів, то до них, поперед усе, належить принцип свободи відкритого моря. Він був сформульований ще давньоримськими юристами, що визнавали загальне право на «морські води». Разом з тим епоха великих відкриттів характеризувалася масовими домаганнями держав на цілі моря. Так, Генуя заявляла свої права на Лигурійське море, Венеція – на Адріатичне, Туреччина – на Чорне. Король Датський та Норвезький Ерих в 1432 р. заявив королеві Англії, що ніхто не має права на рибний лов і торгівлю у водах Норвезького моря без його дозволу. Карл I підтримував силою зброї свої права на Північне море. Фактично ці домагання виражалися в переслідуваннях і захопленнях іноземних суден, в обкладанні їх митом і т.ін. І лише в XVIII ст. повсюдно починає поширюватися принцип свободи відкритого моря. Право держав на користування цією свободою було сформульовано відомим голландським вченим Г. Гроцієм у книзі «Вільне море» («*Mare Liberum*»), опублікованої в 1609 р. Не можна не згадати у цьому зв'язку, що протилежна точка зору знайшла відбиття в роботі іншого автора – Селдена в книзі «Закрите море» («*Mare Clausum*»), що побачила світ в 1635 р. Із принципом свободи відкритого моря тісно пов'язаний принцип виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі. Він передбачає, що відносно судна, яке перебуває у відкритому морі, а також всіх осіб на його борту та їхньому майні діє винятково законодавство держави прапора, під яким плаває це судно. Інший важливий принцип – принцип мирного використання Світового океану. Він впливає із принципів мирного вирішення спорів та незастосування сили або погрози силою. Відповідно до нього

морські простори повинні використовуватися винятково у мирних цілях. Принцип охорони морського середовища в концентрованому вигляді сформульований у ст. 192 Конвенції ООН з морського права 1982 р., який встановлює, що держави зобов'язані захищати та зберігати морське середовище. Останніми десятиліттями одержав загальне визнання принцип загальної спадщини людства. В рамках міжнародного морського права цей принцип передбачає загальне рівноправне користування ресурсами морського дна і його надр за межами дії національної юрисдикції, на які не поширюється суверенітет або суверенні права будь-якої з держав.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Означте динаміку змін у визначенні поняття «морська діяльність» у законодавстві України.
2. Охарактеризуйте кореляційні зв'язки компонентів морської діяльності.
3. Окресліть характерні ознаки сучасної морської держави.
4. Назвіть принципи сучасної морської політики держав.

ЛЕКЦІЯ № 2

Тема

РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ: ПОЛІТИЧНІ, ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ

План

1. Сучасна класифікація морських просторів
2. Міжнародно-правовий на національний режим водних просторів:
 - 2.1. Режим територіального моря.
 - 2.2. Режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
 - 2.3. Режим прилеглої та виключної економічної зон.
 - 2.4. Режим морських портів, суден та їх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство);

- 2.5. Режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства;
- 2.6. Режим міжнародних каналів;
- 2.7. Режим замкнених та напівзамкнених морів;
- 2.8. Режим міжнародних рік.
- 3. Міжнародно-правовий та національний режим дна та надр дна:
 - 3.1. Правовий статус та режим континентального шельфу.
 - 3.2. Комісія з меж континентального шельфу.
 - 3.3. Міжнародний район морського дна.

1. Сучасна класифікація морських просторів

Простори морів та океанів з міжнародно-правової точки зору класифікуються на: 1) простори, що перебувають під суверенітетом різних держав і складають територію кожної з них; 2) простори, на які не поширюється суверенітет жодної з них. Приналежність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином, правове положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий же статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та змісту правового режиму, що регулює діяльність в даному просторі. При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій та різних видів співробітництва між державами. До складу території країни, що має морське узбережжя, належать частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що повністю складаються з одного та більше архіпелажів, належать архіпелажні води, розташовані між островами всередині архіпелагу. Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води – лише невелика частина Світового океану. Великі простори морів та океанів за їхніми межами не входять до складу території та не є підлеглими суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів лише на підставі їх правового статусу не має вичерпного характеру. Як показує практика, два, а іноді й більше, морських просторів, що мають однаковий правовий статус, проте мають різні правові режими, які регулюють у кожному з них

відповідну діяльність. Правовий режим внутрішніх морських вод у деяких важливих аспектах відрізняється від правового режиму територіального моря, а правовий режим архіпелажних вод не збігається із правовим режимом ані внутрішніх вод, ані територіального моря, хоча всі ці три частини морських вод вважаються, відповідно, водами прибережної держави, тобто мають однаковий правовий статус. Ще більш строкату картину можна спостерігати у рамках морських просторів, що не потрапляють під дію суверенітету жодної з держав та перебувають за межами територіального моря. Вони складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф). Весь Світовий океан можна умовно розділити на три основні юридичні категорії морських просторів: 1) ті, що є невід’ємною частиною території прибережної держави, в межах якої діє її суверенітет (внутрішні води, територіальне море); 2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлеглі його юрисдикції (виключна економічна зона, прилегла зона, континентальний шельф); 3) ті, що не підпорядковуються ні суверенітету, ні юрисдикції будь-якої держави (відкрите море, міжнародний район морського дна). Разом з тим, правовий режим цих основних категорій морських просторів всередині також є неоднорідним. Так, у територіальному морі на відміну від внутрішніх морських вод діє право мирного проходу. У прилеглий зоні прибережна держава здійснює певні види контролю, у той час як у виключній економічній зоні та на континентальному шельфі – суверенні права. Особливе місце у прийнятій класифікації морських просторів займають протоки, які використовуються для міжнародного судноплавства, та міжнародні канали, архіпелажні води, а також Арктика та Антарктика.

2. Міжнародно-правовий та національний режим водних просторів

2.1. Режим територіального моря

Кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує 12 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній. Територіальне море повністю входить до складу державної території прибережної держави, од-

нак Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачає право суден всіх держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, користуватися правом мирного проходу через територіальне море. Прохід вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави. До територіального моря включаються також рейди, якими звичайно користуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден та які інакше були б розташовані цілком або частково за зовнішньою границею територіального моря (ст. 12 Конвенції 1982 р.). Прибережна держава може приймати закони та правила, що стосуються мирного проходу через її територіальне море. Такі закони та правила повинні бути належним чином опубліковані. Прибережна держава якщо буде потреба з врахуванням безпеки мореплавства вправі зажадати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу, дотримуватися встановлених правил. В Україні режим територіального моря регламентований Законом України «Про державний кордон України» від 04.11.1991 р. Режим плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів регламентований Правилами плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529/ Мирне проходження іноземних військових кораблів через територіальне море України з метою перетинання територіального моря України без заходження у внутрішні води та порти України допускається за маршрутами, які використовуються, як правило, для міжнародного судноплавства.

2.2. Режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі

Визначення відкритого моря міститься у Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не входить ні до виключної економічної зони, ні до територіального моря, ні до внутрішніх вод будь-якої держави. Свобода відкритого моря визначається як

свобода судноплавства, свобода рибальства, свобода прокладання підводних кабелів та трубопроводів, свобода наукових досліджень, свобода зводити штучні острови та інші установки і свобода польотів над відкритим морем. Ці свободи надані усім державам світу, як прибережним, так й таким, що не мають виходу до моря, але всі держави повинні користуватися ними з врахуванням інтересів всіх інших держав. Відкрите море резервується для мирних цілей. Усі держави повинні здійснювати ці свободи, належним чином з врахуванням на інтересів інших держав. Іншими словами, свобода відкритого моря не має абсолютного характеру. Один із традиційних інститутів міжнародного морського права – право переслідування «по гарячих слідах» передбачає, що судно, яке вчинило правопорушення в іноземних внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні, дозволяється переслідувати у відкритому морі, захопити та відвести до порту для вжиття заходів відповідно до законодавства держави, у водах якої вчинене правопорушення. Переслідування може здійснюватися тільки у зв'язку з порушенням законів і правил, встановлених в тому або іншому морському просторі. Переслідування дозволяється розпочинати тільки після подачі сигналу зупинитися, візуального або звукового, з дистанції, що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал.

2.3. Режим прилеглої та виключної економічної зони

Положення про прилеглу зону було встановлено в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та в Конвенції ООН з морського права 1982 р. Прилегла зона – морський пояс, що примикає до територіального моря прибережної держави, встановлений відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. шириною не більше 24 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній, що й територіальне море, і в якому прибережна держава здійснює певні види контролю, необхідного для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах сухопутної території або територіального моря, а також для покарання за здійснення порушень в зазначених областях. Відповідно до Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. режим прилег-

лої зони зводиться до наступних основних положень. По-перше, прибережна держава у прилеглої зоні, позначеної як частина відкритого моря, може здійснювати контроль, необхідний для недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних правил, а також для покарання за порушення таких правил, вчинених в межах її території або територіального моря. По-друге, прилегла зона не може поширюватися за межі 12 миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря. І по-третє, якщо береги двох держав розташовані один проти іншого або примикають один до одного, жодна держава не має права, якщо не досягнуто згоди про інше, поширювати свою прилеглу зону за серединну лінію, кожна точка якої рівним чином відстоїть від найближчих точок вихідних ліній, від яких відміряються територіальні моря цих двох держав. Конвенція 1982 р. підтвердила правовий режим прилеглої зони, встановлений Конвенцією 1958р., однак внесла істотну зміну із приводу ширини, збільшивши її у два рази й у такий спосіб встановивши максимально припустиму межу в 24 морські милі. В Україні її встановлено відповідно до Закону України від 6.12.2018 р. «Про прилеглу зону України».

Виключна економічна зона – морський район, що перебуває за межами територіального моря та прилягає до нього, шириною до 200 морських миль, що потрапляє під особливий правовий режим, передбачений положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р. Відповідно до ст. 56 Конвенції ООН з морського права 1982 р. у виключній економічній зоні прибережна держава має суверенні права на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, живих і неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, так само як й на розробку ресурсів з метою виробництва енергії шляхом використання води, течій та вітру. У цій зоні прибережні держави мають також право на створення та використання штучних островів, установок і споруд, морських наукових досліджень, захист і збереження морського середовища. Головна особливість цього режиму полягає в тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав

встановлені цілком чітко та виразно відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою за своїм розсудом. В Україні її встановлено відповідно до Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України». Важливою вимогою Конвенції 1982 р. щодо санкцій за порушення законодавства про виключну економічну зону є те, що держави не можуть у своєму внутрішньому законодавстві встановлювати особистісні покарання за такі правопорушення. Свідченням цьому є норми Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України».

2.4. Режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавання)

Внутрішні морські води складаються з вод морських портів, заток, бухт, губ, лиманів, «історичних» вод (заток, морів, проток). Загальне визначення поняття цього морського простору закріплене в ст. 5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 8 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до внутрішніх вод України належать морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України; води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; води заток, бухт, губ і лиманів, гаваней і рейдів, береги яких повністю належать Україні, до прямої лінії, проведеної від берега до берега в місці, де з боку моря вперше утворюється один або кілька проходів, якщо ширина кожного з них не перевищує 24 морських миль; води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні; обмежена лінією державного кордону частина вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні. Внутрішні морські води повністю перебувають під суверенітетом прибережної держави та встановлення їхнього правового режиму цілком належить до повноважень цієї держави. Політика щодо встановлення статусу

історичних вод у деяких акваторіях мала суперечливий характер, оскільки правових підстав та критеріїв для віднесення морських акваторій до складу історичних досі не вироблено. В Україні історичними водами визнавалися акваторії Азовського моря та Керченської протоки, але з денонсацією двосторонньої угоди 2003 р. вони такими не є. Найбільш цікавим є визначення режиму в портах держави.

В широкому змісті правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підлягає судно в той час, коли воно перебуває в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при вході в порт, перебування в ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах і звичаях держав, в деяких міжнародних конвенціях та інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. В міжнародному праві відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що з вичерпною повнотою визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування іноземних суден в порту визначається відносно обсягу пільг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг. Зазвичай двосторонні угоди про торговельне мореплавство містять один з двох видів режиму: національний режим або режим найбільшого сприяння.

Якщо угодою встановлений національний режим, то іноземні торговельні судна користуються в портах іншої держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна. Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для своїх організацій та підприємств (зокрема, стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців. Перелік виключень доповнюють: «державна служба», «морські розвідувальні роботи», «промір глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди з Німеччиною). Режим найбільшого сприяння означає, що суднам однієї договірної держави в портах іншої надається режим не гірший, за той, яким користуються судна будь-якої третьої держави.

(двосторонні угоди України з Болгарією, Латвією, Республікою В'єтнам, Ізраїлем, Індією, Китаєм). Зазвичай визначається правовий режим перебування іноземних суден в порту стосовно обсягу пільг і переваг при заході до порту, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг.

2.5. Режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства

Під протоками розуміються природні морські проходи, що з'єднують частини відкритого моря або моря та океани. Якщо протока використовується для міжнародного судноплавства між одним районом відкритого моря (або виключної економічної зони) та іншим районом відкритого моря (або виключної економічної зони) і перекривається територіальним морем прибережної або прибережних держав, то в цьому випадку всі судна користуються правом транзитного проходу. Транзитний прохід являє собою здійснення свободи судноплавства винятково з метою безперервного та швидкого транзиту через протоку. Незалежно від правового статусу вод, протоки, що можуть належати до внутрішніх морських вод або територіального моря, за загальним принципом міжнародного права, і зокрема, виходячи з положень ст. 34–36 Конвенції ООН з морського права 1982 р., в протоках забезпечується свобода судноплавства, що не зачіпає, проте, суверенітету прибережної держави. З іншого боку, держави, що граничать із протокою не повинні перешкоджати транзитному проходу або прольоту над протоками та мають відповідним чином повідомляти про будь-які відомі їм небезпеки для судноплавства або прольоту. В протоках встановлюється режим мирного проходу. Конвенція 1982 р. містить також положення, що враховують інтереси держав, які граничать із протоками, з питань безпеки мореплавства, рибальства, запобігання забрудненню, дотримання митних, фіскальних, імміграційних та санітарних правил.

Так, судна при транзитному проході повинні дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур та практик, що стосуються безпеки на морі, а також запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення із суден. Положення

Конвенції не стосуються правового режиму проток, що регулюються спеціальними міжнародними конвенціями. До таких проток, зокрема, належать Чорноморські (Конвенція про Чорноморські протоки 1936 р.) та Балтійські протоки (Копенгагенський трактат 1857 р.).

2.6. Режим міжнародних каналів

Якщо протоки є природними морськими проходами, то морські канали – це штучно створені судноплавні шляхи. Значення каналів як вузлових точок світової системи морські комунікацій обумовило постійну актуальність проблеми їхнього правового режиму. Одним з найважливіших факторів, що визначають режим каналів, є їхнє географічне положення. Всі вони являють собою гідротехнічні споруди для забезпечення міжнародного судноплавного сполучення між великими районами відкритого моря. Так, Панамський канал поєднує Тихий і Атлантичний океани, Суецький – Середземного та Червоного моря з виходом в Індійський океан, Кільський канал з'єднує Балтійське море з Північним і далі з Атлантичним океаном. Правовий режим Суецького каналу визначений Константинопольською конвенцією щодо забезпечення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р. та іншими нормами міжнародного права, а також законодавством Єгипту. Режим Кільського каналу визначено Версальським мирним договором, Панамського – законодавством Панами. Крім цих каналів судна під прапорами різних держав використовують також Сайменський, Коринфський та інші канали. На відміну від Суецького, Кільського та Панамського вони не мають такого істотного значення для міжнародного судноплавства, що накладав би відповідні особливості на їх правовий режим.

2.7. Режим замкнених та напівзамкнених морів

В результаті роботи III Конференції ООН з морського права вперше в Конвенції ООН з морського права 1982 р. знайшли нормативне закріплення положення про замкнені та напівзамкнені моря, що викликає необхідність ретельного дослідження цього нового для міжнародного морського права явища, включаючи його

історичні, географічні і юридичні аспекти. Конвенція ООН з морського права 1982 р. містить частину IX, яка присвячена замкненим і напівзамкненим морям. Вона складається з двох статей: 122, що містить визначення поняття замкненого та напівзамкненого моря, та 123, що говорить про співробітництво держав, розташованих біля таких морів. Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. «замкнене або напівзамкнене море» означає затоку, басейн або море, оточене двома або більше державами та сполучене з іншим морем або океаном через вузький прохід, або таке, що повністю або головним чином складається з територіальних морів та виключних економічних зон двох або більше прибережних держав. Держави, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями, мають співробітничати одна з одною у здійсненні своїх прав та у виконанні своїх обов'язків, що впливають зі здійснення Конвенції ООН з морського права. З цією метою вони або безпосередньо, або через відповідну регіональну організацію мають: а) координувати управління живими ресурсами моря, їхнє збереження, розвідку та експлуатацію; б) координувати здійснення своїх прав та обов'язків стосовно захисту та збереження морського середовища; в) координувати політику проведення наукових досліджень та здійснювати там, де це доцільно, спільні програми наукових досліджень в даному районі; г) запрошувати, коли це доцільно, інші зацікавлені держави або міжнародні організації для співробітництва у здійсненні положень цієї статті.

2.8. Режим міжнародних рік

Міжнародні ріки – ріки, що перетинають територію декількох держав та використання яких є предметом міжнародно-правових відносин. Кожна частина міжнародної ріки перебуває під суверенітетом тієї держави, в межах границь якої протікає. Серед міжнародних рік прийнято виділяти прикордонні ріки, які розділяють території декількох держав і зазвичай не є відкритими для міжнародного судноплавства. Судноплавство по міжнародних ріках – рух суден та інших плавучих засобів водними комунікаціями природного походження – ріками та озерами, розташованим на території двох або декількох держав. Правове регулювання суд-

ноплавства міжнародними ріками здійснюється на базі принципів і норм міжнародного права, закріплених в двох- або багатосторонніх міжнародних договорах. Такими є Заключний акт Віденського конгресу (1815 р.), Белградська конвенція про режим судноплавства на Дунаї (1948 р.), тощо. В узагальненому виді правове регулювання судноплавства міжнародними ріками потрапляє під дію наступних юридичних принципів: закріплення територіального верховенства (суверенітету) на відповідні ділянки водної комунікації за прибережними державами; заборона (або обмеження) плавання військових кораблів неприбережних країн та суден, що переслідують військові цілі, та встановлення дозвільного порядку проходу військових суден прибережних країн чужими ділянками комунікації; свобода торговельного судноплавства, що включає захід суден до іноземних портів, здійснення вантажних та інших комерційних операцій, можливість бункерувального та технічного їхнього обслуговування на рівноправній основі: неухильне виконання судновласниками та операторами суден тарифних, навігаційних, екологічних та інших правил, встановлених прибережною державою. Важливі завдання у справі регулювання судноплавства міжнародними ріками покладаються на міжнародні річкові комісії, сформовані з представників прибережних держав, компетенція яких полягає у виробленні уніфікованих тарифних та навігаційних правил і організації контролю за їх виконанням. Режим судноплавства міжнародною рікою Дунай встановлено Конвенцією про режим судноплавства на Дунаї 1948 р.

3. Міжнародно-правовий та національний режим дна та надр дна

3.1. Правовий статус та режим континентального шельфу

У найбільш широкому змісті під континентальним шельфом розуміється підводна окраїна материка до його різкого обриву на великі глибини. У поперечному розрізі це продовження материка нагадує своєрідну підводну полицю, що примикає до сухопутного узбережжя, звідси, видимо, і назва «шельф» (від англ. shelf – полка). На такому підході побудоване геофізичне (геологоморфоло-

гічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим континентального шельфу, є два універсальних міжнародних договори: Женевська конвенція про континентальний шельф 1958 р. і Конвенція ООН з морського права 1982 р. Необхідно зазначити, що обидві зазначені конвенції не містять розходжень у частині встановлюваного ними міжнародно-правового режиму континентального шельфу, однак по-різному підходять до його визначення. Згідно зі ст. 1 Конвенції 1958 р. під континентальним шельфом розуміється: поверхня й надра морського дна підводних районів, що примикають до берега, але перебувають поза територіальним морем, до глибини 200 метрів, або, за цією межею, до такого місця, до якого глибина покриваючих вод дозволяє розробку природних багатств цих районів.

Ст. 76 Конвенції ООН з морського права встановлює, що континентальний шельф прибережної держави містить в собі морське дно і надра підводних районів, що простираються за межі її територіального моря на всьому протязі природного продовження її сухопутної території до зовнішньої границі підводний окраїни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, коли зовнішня границя підводної окраїни материка не простирається на таку відстань. Таким чином, юридичне поняття континентального шельфу включає крім самого шельфу прибережні райони морського дна, де континентального шельфу в його буквальному значенні немає, а також райони морського дна за межами континентального шельфу.

Крім того, якщо з географічної точки зору шельф починається від берега моря, то з юридичної – від зовнішньої границі територіального моря, оскільки територіальне море, морське дно і його надра в рамках територіального моря входять до складу державної території прибережної держави. Континентальний шельф перебуває за межами територіального моря прибережних держав і, таким чином, не входить до складу їхньої державної території, але разом з тим держави мають певні права відносно їх шельфу. Згідно ст. 2

Конвенції 1958 р. і ст. 77 Конвенції 1982 р. прибережні держави здійснюють відносно континентального шельфу суверенні права з метою його розвідки та розробки його природних ресурсів.

3.2. Комісія з меж континентального шельфу

Дані про границі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря, представляються відповідною прибережною державою до Комісії з меж континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції 1982 р. Зазначені положення Конвенції 1982 р. не застосовуються, коли мова йде про делімітацію континентального шельфу між державами із протилежними або суміжними узбережжями. У цьому випадку делімітація континентального шельфу здійснюється на основі відповідних двосторонніх угод.

Особливий режим розробки континентального шельфу встановлений за межами 200 морських миль. Згідно зі ст. 82 Конвенції 1982 р. прибережна держава здійснює відрахування або внески натурою у зв'язку з розробкою неживих ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря. Відрахування та внески здійснюються щорічно відносно всієї продукції на ділянці після закінчення перших п'яти років видобутку на цій ділянці. Розмір відрахувань або внесків за шостий рік становить один відсоток вартості або обсягу продукції на даній ділянці. Цей розмір збільшується на один відсоток кожний наступний рік до закінчення дванадцятого року і потім зберігається на рівні семи відсотків. Держава, що розвивається, яка є безпосереднім імпортером будь-якої корисної копалини, що добувається на її континентальному шельфі, звільняється від таких відрахувань або внесків відносно цієї корисної копалини. Відрахування або внески здійснюються через Міжнародний орган по морському дну, що розподіляє їх між державами-учасниками Конвенції 1982 р. на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси та потреби держав, що розвиваються, особливо тих з них, які найменш розвинені та не мають виходу до моря.

3.3. Міжнародний район морського дна

Район – скорочена назва території морського дна за межами континентального шельфу та 200-мильної економічної зони. Район – міжнародна територія, внаслідок специфіки свого положення та інтересу до неї всього людства, всіх держав, незалежно від можливості виходу до моря отримала нове найменування – «загальна спадщина людства». В найбільш широкому змісті під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є приналежністю всього людства, тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління в покоління. Ст. 311 Конвенції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не повинно бути жодних виправлень, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди в порушення вищезазначеного положення. Основна мета, що закладена в принципі загальної спадщини людства – забезпечити справедливий розподіл економічних вигід від діяльності в Районі, незалежно від географічного положення держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, з особливим врахуванням інтересів країн, що розвиваються. Діяльність в Районі означає всі види діяльності з розвідки та розробки його ресурсів; будь-яка інша діяльність, що не належить до розвідки та розробки ресурсів Району, не належить до правового режиму Району. Правовий статус Району, діяльність у ньому не зачіпають правового статусу вод, що його покривають, насамперед їхнього статусу як відкритого моря. Певна діяльність в Районі повинна здійснюватися з розумним врахуванням інших робіт. З цією метою до установок, використовуваних в Районі, пред'являється цілий ряд вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства. Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права відносно Району, відповідно до умов Конвенції 1982 р. створений Міжнародний орган по морському дну (скорочено – Орган), що виступає від імені всього людства. Діяльність в Районі здійснюється або Підприємством, що створюється Органом, або державами-учасниками, державними підприємствами, юридичними та фізичними особами, які виступають в асоціацію з Органом (т. зв. «паралельна система»).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Якими є основні правила правового режиму територіального моря у Конвенції ООН з морського права 1982 року?
2. Надайте характеристику поняття «реальний зв'язок» та визначте його політичні аспекти.
3. З метою попередження порушення яких правил встановлюється прилегла зона та які політичні передумови визначили її встановлення в Україні?
4. Які органи і посадові особи уповноважені застосовувати санкції за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?
5. Яким є порядок заходження та перебування у внутрішніх морських водах України іноземних військових кораблів?

ЛЕКЦІЯ № 3

Тема

МОРСЬКА ПОЛІТИКА СУЧАСНИХ ДЕРЖАВ СВІТУ: ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТА ЗМІНИ

План

1. Морська політика Китаю. Ініціатива «Belt & Road».
2. Європейська морська політика.
3. Ініціатива трьох морів.
4. Середземноморська морська політика.

1. Морська політика Китаю. Ініціатива «Belt & Road»

Китайська глобальна ініціатива «Один пояс, один шлях» об'єднує два проекти – «Економічний пояс Шовкового шляху» та «The 21st Century Maritime Silk Road». По суті це озвучена Хі Jinping у 2013 амбітна стратегія розвитку сучасного Китаю на шляху підвищення впливу на світовій арені, поживлення діалогу народів та культур, стимулювання економічного розвитку та інвестицій, зміцнення та розширення транспортних комуні-

кацій (*Belt and Road Initiative*. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>).

Морський компонент BRI поєднає «блакитні економічні коридори»: 1) перший «коридор» з Китаю до Індійського океану, Африки та до Середземного моря; 2) другий коридор з'єднає Австралію та південну частину Тихого океану; 3) третій коридор з'єднає Китай з Європою через Північний Льодовитий океан (*China's expanding investment in global ports*. https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=925980476&Country=Iceland&topic=Economy&subtopic=R_9; *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*. http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm).

Крім того, об'єднуючись із сухопутною складовою, він спрямований на зміну геополітичної реальності для країн Центральної та Середньої Азії, які не мають прямого виходу до морських транспортних магістралей та віддалених ринків (Idan, A. *China's Belt and Road Initiative: Relieving Landlocked Central Asia*. *The Central Asia-Causasus Analyst*. <https://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13510-chinas-belt-and-road-initiative-relieving-landlocked-central-asia.html>).

Одним із складових морського компонента BRI, поряд з розвитком судноплавства та суднобудування, став розвиток портової галузі. Роль морських портів у світовій торгівлі та логістичних ланцюжках з кожним роком зростає. Китай як один із найбільших товаровиробників світу зацікавлений у налагодженні, удосконаленні, прискоренні та пошуку альтернативних шляхів товарообігу через вже досить великі, так і «молоді» морські порти світу, як на шляхах інтенсивного судноплавства, так і в регіонах, що слабко задіяні в морських сполученнях. Як зазначає у своїй статті Isaac Kardon (Kardon, I. (2021). *Research & Debate – Pier Competitor: Testimony on China's Global Ports*. *Naval War College Review*, 74, 1, art. 11. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss1/11>), китайські компанії володіють частками в: 31 порті в Атлантиці, 25 – в Індійському океані, 21 – у Тихому океані та 16 – у Середземному морі. У регіональному розрізі їх 22 у Європі, 20 на Близькому Сході та в Північній Африці, 18 в Америці, 18

у Південній та Південно-Східній Азії та 9 в Африці на південь від Сахари. 53 з цих портів розташовані поблизу ключових морських коридорів. З них 10 – біля Ла-Маншу, по 9 – біля Малаккської та Ормузької проток, 6 – біля Суецької та по 4 – біля Панамського каналу, Гібралтарської та Турецьких проток. Таким чином, економічний вплив КНР поширився на багато великих портів світу. Побудова їх ефективного менеджменту має різні цілі – від допомоги національним портовим галузям, що потребують фінансування, до посилення впливу на світове судноплавство, формування протекціоністської політики щодо китайських судноплавних компаній та поліпшення/спрощення логістики для китайських експортно-імпортних операцій. Не секрет, що BRI спрямована на широке співробітництво держав з метою створення нового світопорядку, в якому Китай стає новою супер-державою та привносить свої цінності, які не завжди відповідають цінностям західної ліберальної цивілізації (Serafimov, V., Stets, O., & Shkolyk, A. (2021). Seaports in the BRI: Challenges, Solutions and Emerging Regulations. *Lex Portus*, 7(5), 14–41. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.2>).

2. Європейська морська політика

Морська політика не включена до переліку сфер регулювання, в рамках яких застосовуються компетенції ЄС, наведені в Договорі про функціонування Євросоюзу. До її кола потрапляють частини окремих політик і напрямків діяльності ЄС, які стосуються морської діяльності (рибного господарства, екології, транспорту, питань безпеки на морі, науки, промислової політики тощо). Таким чином, елементи морської політики відносяться до певних областей, які належать до сфер здійснення компетенцій ЄС. Велика їх частина – до сфери спільних компетенцій з державами-членами.

Серед них рибальство (за винятком збереження морських біологічних ресурсів), навколишнє середовище, транспорт, транс'європейські мережі, енергія. «З деякими застереженнями» до цієї сфери належать наукові дослідження. Навіть термін «морська політика» використовується у поєднуючому значенні як «комплексна (інтегрована) морська політика». Сучасна концепція Єврокомісії – «Інтегрована морська політика для Європей-

ського Союзу», 2007 р. – полягає у формуванні консолідованої морської політики, яка охоплює всі аспекти відносин суспільства і морських екосистем. передбачається висока ефективність цього інноваційного підходу (Communication from the Commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 2007, 10 October, COM, 575 final. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575: FIN: EN: PDF>).

Взаємодія європейського суспільства і навколишнього морського простору стає інтенсивною як ніколи раніше. Разом з тим посилюється напруга в системі «суспільство – природа». З одного боку, сучасні технології дозволяють отримувати з прибережних територій і морських акваторій все більше прибутку. Це привертає туди інвестиції, людські ресурси. З іншого – веде до прогресуючого руйнування природного середовища. Терміновість відповіді на такий виклик обумовлена також швидким ходом глобалізації і зміни клімату. ЄС, усвідомлюючи це, в особі Європейської комісії започаткував процес багатосторонніх консультацій і аналізу складеної обстановки. Інтегрована морська політика для ЄС ґрунтується на чіткому розумінні взаємозв'язку проблем і необхідності їх спільного скоординованого вирішення.

У якості найбільш важливих розглядаються такі проекти як: створення європейського транспортного простору без бар'єрів, просування Європейської стратегії морських досліджень, розробка національних інтегрованих морських політик, створення Європейської мережі морського нагляду, розробка «дорожньої карти» морського просторового планування країн-членів ЄС, стратегії пом'якшення впливу змін клімату в прибережних зонах, зменшення забруднення природного середовища і в т.ч. викидів CO₂ від судноплавства, виключення піратського рибальства і руйнівного донного тралення у відкритому морі; формування європейської мережі морських кластерів, ревізія трудового права ЄС у сферах судноплавства та рибальства (Communication from the Commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An Integrated

Maritime Policy for the European Union. Brussels, 2007, 10 October, COM, 575 final. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF>).

Прикладом морського напрямку політики ЄС є також політика інновацій в рамках програми розвитку морських технологій («блакитного зростання») на період 2014–2020 рр., яка передбачає, зокрема, створення цифрової карти дна «європейських» вод до 2020 р. Перші кроки в цьому напрямку вже зроблені. Про це свідчить поява Морського атласу країн ЄС (Maritime affairs, 2014, European Atlas of the Seas. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN; bkgd=5:0.75; mode=1; pos=11.754:53.652:4; theme=2:0.75:1). Представлена схема районування в цілому адекватно відображає базові напрямки морської політики ЄС. Однак розширюване міжнародне співробітництво, у т.ч. з країнами і регіонами, які не входять до складу ЄС, висувають на порядок денний необхідність деяких уточнень. Одне з них полягає в можливому поділі надзвичайно великого і різноманітного за своїми природними і соціально-економічних умов регіону Середземного моря. У межах зон відповідальності Євросоюзу тут можуть бути виділені Західно-, Центральнo-Середземноморський регіони, регіони Адріатичного і Егейського морів. Слід також враховувати перспективне зміцнення співпраці з приморськими країнами Східної Європи, Туреччиною, Грузією.

3. Ініціатива трьох морів

Ініціатива Трьох Морів заснована у 2016 р. дванадцятьма країнами Східної Європи, що географічно та історично перебувають на стику Західної та Східної цивілізацій: Естонією, Латвією, Литвою, Польщею, Чехією, Словаччиною, Австрією, Угорщиною, Болгарією, Румунією, Хорватією та Словенією. Сукупно вони становлять 29% території Євросоюзу, і там мешкає чверть його громадян.

На теперішній час Ініціатива має намір запрошувати до участі як спостерігачів нових потенційних членів: є інтерес до України та до Західних Балкан, наприклад Чорногорії. Свою геополітичну назву проєкт отримав на честь Балтійського, Егейського та Чор-

ного морів, до яких виходять його країни, утворюючи буфер між західною та східною Європою. Ініціатива залучає як державні, і приватні кошти. Крім забезпечення економічного розвитку, Ініціатива трьох морів сприятиме структурним змінам і в економіці ЄС, а саме переходу на «зелену» та «цифрову» економіку. Важливість цифрового розвитку стала особливо помітною з поширенням пандемії коронавірусу.

Проте для регіонального зростання та розвитку Ініціативи трьох морів потрібне залучення приватних інвесторів. Для цього країни-учасниці мають покращити якість управління, включаючи зниження корупції, наявність транспарентності та покращення регулятивних норм. Ініціатива трьох морів включає понад 50 різних проєктів – від будівництва залізниць та автомагістралей до проєктів інфраструктури в галузі енергетики. Ініціатива спрямована на те, щоб створити в регіоні Центральної та Східної Європи енергетичний та інфраструктурний коридор «північ-південь» на противагу інфраструктурі, яка йде зі сходу на захід. Це допоможе, серед іншого, знизити енергетичну та економічну залежність країн регіону від Росії. В енергетичній сфері Ініціатива трьох морів, зокрема, передбачає розвиток у регіоні постачання зрізженого природного газу, будівництво «Балтійської труби», яка могла б постачати норвезький природний газ до Польщі через Данію, а також поєднання регіону з газовими ресурсами Румунії. Для розвитку «Ініціативи трьох морів» засновано інвестиційний фонд.

4. Середземноморська морська політика

Середземноморський регіон одночасно є контактною та конфліктною зоною європейських, африканських та азійських держав, оскільки відіграє роль мосту між Сходом та Заходом у політичному, культурному та релігійному вимірах. До 1995 р. міждержавний діалог в цьому регіоні не був інституціоналізований, обмежувався двосторонніми угодами між країною-членом ЄС і країною близькосхідного регіону, однак спроби проведення загальної для Європи політики розпочинаються вже з 1950-х рр.

У рамках проведеної ЄЕС у 1970-і рр. «Глобальної середземноморської політики» (*Global Mediterranean Policy*) було укладе-

но ряд двосторонніх угод з Марокко, Алжиром, Тунісом, Єгиптом, Йорданією, Ліваном і Сирією, які передбачали економічне і фінансове співробітництво і заклали основи політики щодо інтеграції регіону Південного Середземномор'я з ЄС. Збільшення кількості прибережних країн у 1980-х рр. (членство у ЄС набули Греція, Іспанія і Португалія) стало одним з факторів проголошення в 1990-х рр. «Нової середземноморської політики» ЄС.

У 1995 р конференція в Барселоні поклала початок масштабному міждержавному євро-середземноморського діалогу і Євро-Середземноморському партнерству (ЄСП) – Барселонському процесу. Спочатку до складу ЄСП входили 12 країн-партнерів Середземномор'я: Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданія, Кіпр, Ліван, Мальта, Марокко, Сирія, Туніс, Туреччина, Палестинська національна автономія і країни ЄС. Потім Кіпр і Мальта вступили до ЄС. Албанія і Мавританія приєдналися до ЄСП у листопаді 2007 р. (Хассуна Белал Євро-середземноморське співробітництво: еволюція, проблеми та напрями розвитку. *Вісник соціально-економічних досліджень*: зб. наук. праць. 2015. Вип. 2. № 57).

Основними завданнями співробітництва було визнано: політичний діалог та діалог з безпеки, економічне, фінансове, соціальне, культурне та гуманітарне партнерство («Barcelona declaration, adopted at the Euro-Mediterranean Conference: summary, 27–28/11/95. http://ec.europa.eu/external_relations/euromed/barcelona_en.htm). Але, незважаючи на динамічний старт співробітництва, згодом через слабку активність учасників, різницю у політичних поглядах та економічної складової виявилися тенденції до його поступового занепаду. З 2004 р. розпочинається новий етап співробітництва ЄС з країнами Середземномор'я, що був пов'язаний з проголошенням ЄС намірів реалізовувати Єдину політику добросусідства (ЄПД). ЄПД охоплює 16 держав: Україну, Молдову, Білорусь, Вірменію, Азербайджан, Грузію, 10 країн Південного Середземномор'я (Алжир, Єгипет, Ізраїль, Йорданію, Ліван, Лівію, Марокко, Сирію, Туніс, Палестину) (Хассуна Белал Євро-середземноморське співробітництво: еволюція, проблеми та напрями розвитку. *Вісник соціально-економічних досліджень*: зб. наук. праць. 2015. Вип. 2. № 57).

Проте, якщо у першій групі держав зберігалася потенційна перспектива приєднання до ЄС, нехай і віддалена (фактично ЄС відкрив їм двері на Третньому саміті «Східного партнерства» у Вільнюсі наприкінці листопада 2013 р.), то у середземноморських сусідів ЄС подібної перспективи немає. З ініціативою тіснішої взаємодії в межах Середземномор'я – створення, за аналогією з ЄС, Середземноморського союзу – під час своєї передвиборної кампанії в 2007 р виступив тодішній кандидат в президенти Франції Н. Саркозі (Torreblanca J. I. Sarkozy's foreign policy: where do European interests and values stand? *FRIDE Comment February 2008*. http://www.fride.org/download/COM_Sarko_Foreign_Policy_ENG_feb08.pdf). Арабський Магриб завжди був зоною інтересів Франції. І саме вона запропонувала об'єднати в новому союзі лише ті держави, які мають безпосередній вихід до Середземного моря.

Однак позиція керівництва Німеччини щодо зазначеного питання зводилася до того, що до нової структури необхідно включити всі держави ЄС, який, фінансуючи євро-середземноморські проекти в рамках політики добросусідства, повинен мати право голосу в новій структурі (Schumacher T. Germany: A Player in the Mediterranean. *Mediterranean Politics 2009*. http://www.academia.edu/413520/Germany_A_Player_in_the_Mediterranean). Останнє засвідчило значну стурбованість Німеччини можливим усуненням від роботи у пропонованій до створення організації, її майбутній політиці та економічних проектах через «несередземноморський» географічний статус. Та лише після внесення змін до початкового плану проекту Німеччина погодилася на його створення. Крім того, пропозиції Європейської комісії щодо посилення інституційної співпраці між європейськими та арабськими партнерами з акцентом на конкретні регіональні проекти сприяли перенесенню початкової французької ідеї на рівень ЄС та її перевтілення на Союз для Середземномор'я в рамках Барселонського процесу, який до цього моменту практично зайшов у глухий кут (Barcelona Process: Union for the Mediterranean. Communication from the European Commission to the European Parliament and the Council. Brussels, 20/05/08. http://www.eeas.europa.eu/euromed/docs/com08_319_en.pdf).

Новий Союз для Середземномор'я стартував на саміті у Парижі у липні 2008 р., на якому були присутні голови держав і урядів 43 європейських і арабських держав, а також представники Ліги Арабських Держав. Основною, хоча і не новою, метою Союзу для Середземномор'я стало перетворення Середземноморського регіону на зону миру, демократії, співробітництва і процвітання. В новій організації істотно розширився склад учасників і представництво неєвропейських держав. Паризька декларація, прийнята на саміті, позначила чотири виміри співпраці в дусі Барселонського процесу: політичний діалог, економічні відносини з перспективою створення зони вільної торгівлі, соціально-культурний діалог, питання соціальної інтеграції, у т.ч. міграції та безпеки (Joint Declaration of the Paris Summit for the Mediterranean. Union for the Mediterranean. Paris, 13 July 2008. http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2012/09/ufm_paris_declaration1.pdf).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Назвіть основні політичні важелі формування сучасних морських політик держав світу.
2. Окресліть можливі перспективи розвитку морської діяльності у зарубіжних країнах (на вибір).

ЛЕКЦІЯ № 4

Тема

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ТА ПОЛІТИЧНІ ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

План

1. Генеза інституційного механізму формування та реалізації морської політики України
2. Система органів публічного адміністрування морської діяльності в Україні.
3. Наднаціональний рівень публічного адміністрування морської діяльності.

1. Генеза інституційного механізму формування та реалізації морської політики України

З набуттям незалежності в 1991 р., в Україні постала необхідність створення чіткої системи органів для формування нової морської політики, яка мала спиратися на міжнародні стандарти у цій сфері та потреби нової держави. Перші нормативні акти у зазначеній сфері стосувалися визначного аспекта морської справи – забезпечення безпеки мореплавства – та представлені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250 «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства», якою було затверджено Положення про Службу загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України (далі – СЗБ Укрморфлоту), а також (ще за часів перебування України у складі СРСР) постанова від 29.04.1991 р. № 100 «Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства».

Наступним знаковим документом став Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року (далі – КТМ України), а відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 07.07.98 р. № 271 «Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства» було затверджено етапи впровадження комплексної регіональної підсистеми ГМЗЛБ, а також визначено Державне підприємство морських телекомунікацій України (ДП «МОРКОМ») провідною установою з питань організації впровадження і подальшої експлуатації ГМЗЛБ. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098 «Питання безпеки судноплавства України», було утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства (п. 1), скорочено – Держфлотінспекція України. Цікавою є історія зазначеного пункту 1 постанови, який втратив чинність на підставі постанови Кабінету Міністрів від 05.03.2009 р. № 227, а у цьому ж році його дію було відновлено згідно з постановою Кабінету Міністрів від 08.07.2009 р. № 948 та у 2010 – відповідно до постанови від 22.12.2010 р. № 1162. (Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університе-*

ту «Одеська юридична академія»: зб. наук. статей. Чернівці, 2016. № 4. С. 78–100).

У 2010 році відповідно до Указу Президента України від 9 грудня № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було створено Державну службу морського та річкового транспорту України, яку згодом відповідно до Указу Президента України від 06.04.2011 р. № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» реорганізовано у Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекцію). Положення про останню було затверджено Указом Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011 «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті», а нове – постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті». Майже два місяці потому відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» при реорганізації шляхом злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103.

2. Система органів публічного адміністрування морської діяльності в Україні

Публічне адміністрування морської та портової діяльності здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою забезпечення: 1) безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян; 2) порядку в морському порту; 3) безпечної

експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту; 4) комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів; 5) належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності; 6) створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту; 7) рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту; 8) недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту. До повноважень Кабінету Міністрів України у сфері морської діяльності належать: 1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади; 2) відведення акваторії та визначення меж територій морських портів; 3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден; 4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України; 5) інші повноваження, передбачені цим Законом та іншими законодавчими актами.

Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є: 1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності; 2) визначення пріоритетів розвитку портової діяльності; 3) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності; 4) управління об'єктами портової інфраструктури державної власності; 5) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства; 6) призначення капітанів морських портів; 7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів; 8) здійснення інших визначених законами повноважень. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, є: 1) реалізація державної політики у сфері безпеки на

морському транспорті; 2) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах; 3) внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті; 4) надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України; 5) здійснення інших визначених законами повноважень. Основними завданнями у сфері підвищення конкурентоспроможності портової галузі: підвищення ефективності, якості і швидкості обробки вантажів; модернізації і розвитку об'єктів портової інфраструктури загального користування, зокрема автомобільних та залізничних під'їзних шляхів; забезпечення ефективного державного регулювання спеціалізованих послуг, що надаються в морському порту суб'єктами природних монополій, та послуг, плата за надання яких включається до складу портових зборів; удосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу обробки вантажів; створення умов для розвитку добросовісної конкуренції між вітчизняними морськими портами; забезпечення створення рівних і конкурентних умов для провадження господарської діяльності та отримання послуг у морському порту тощо.

Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. Основними завданнями Адміністрації судноплавства є: реалізація державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; регулювання в межах повноважень, передбачених законом, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх вод-

них шляхах; здійснення державного нагляду у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у територіальному морі, внутрішніх морських водах та на внутрішніх водних шляхах України.

Адміністрація морських портів України утворюється з метою:

- 1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
- 2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;
- 3) організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
- 4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;
- 5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;
- 6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;
- 7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;
- 8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;
- 9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;
- 10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;
- 11) надання допомоги потерпілим;
- 12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 13) справляння та цільового використання портових зборів;
- 14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;
- 15) забезпечення

створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту; 16) контролю і підтримання оголошених глибин.

3. Наднаціональний рівень публічного адміністрування морської діяльності

Головні адмініструючі функції у сфері наднаціонального регулювання морської діяльності надані ІМО, метою якої, відповідно до ст. 1 Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948р., є забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів, що стосуються технічних питань стосовно міжнародного торговельного судноплавства. При цьому, публічне адміністрування має сприйматися в обсязі усіх регульованих адміністративним правом суспільних відносин, не обмежуючись управлінням, адже теоретичне опрацювання саме неуправлінських сфер (першочергово, сприяючого урядування) стало приводом до утвердження поняття «публічне адміністрування». При цьому його слід доповнити позитивними властивостями, виведеними у межах інших позицій: якісної специфіки, констатованої в межах бачень про ототожнення об'ємної сторони адміністрування та управління; процедурності; професійності та правореалізаційної направленості, на яких наголошується в інструментальних трактуваннях адміністрування. Сам термін «публічний» здатний характеризувати не лише внутрішньодержавний апарат організації суспільства, але й позначати управлінські впливи публічної влади наддержавного та міжнародного рівнів (Яковлев І. П. Публічне адміністрування у сфері державної митної справи: термінологічний пошук. *Європейські перспективи*. 2015. Вип. 6. С. 120, 122).

Національні держави фактично вже пройшли ту межу, коли вони можуть відмовитися від безумовного використання значної кількості міжнародно-правових режимів та встановлених ними спільних правил і стандартів для здійснення внутрішнього публічного адміністрування. Зокрема, це стосується того аспекту, що розвиток економіки та технологій зумовлюють фактичну обов'язковість цілої низки міжнародних або регіональних правил і стан-

дартів незалежно від волі окремих держав (Кормич Б. А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.2>).

Наведене є особливо характерним для публічного адміністрування діяльності в морських просторах та в морських портах. Адже публічне (державне) адміністрування у прибережних водах є значним складником управлінської (адмініструючої) діяльності будь-якої держави, береги якої омивають моря, океани, ріки, що сполучають різні континенти і країни. Воно має прояв на всіх рівнях: від загальнодержавного до місцевого і навіть локального – у межах, наприклад, окремого порту.

Історично склалося так, що держава через свої органи, їхніх посадових осіб і виконання ними своїх посадових обов'язків справляє управлінський (адмініструючий) вплив на всі відносини, що відбуваються в прибережних водах, на діяльність, що в них провадиться (Аверочкіна Т. В. Державне управління прибережними водами: міжнародно-правові засади. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права*: матеріали Кругл. столу (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.) / відп. за вип. В. Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017). І стандарти такого адміністрування визначені не внутрішнім законодавством, а міжнародними угодами, у першу чергу UNCLOS'82. Це стосується також підтримання та встановлення режиму прибережних вод, зокрема визначення порядку провадження в них певних видів діяльності, здійснення контрольних і сервісних процедур тощо (Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис. ... д-ра юрид. наук. О., 2018). А оскільки до складу прибережних вод належать також і води морських портів, а останні є достатньо специфічними об'єктами, де сполучаються вимоги значного кола правових режимів, то їх правовий режим також потрапляє під дію норм міжнародних угод та є об'єктом публічного адміністрування не лише національного, а й наднаціонального рівня (Андрущенко С. В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: матеріали IV Міжнар.

наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021). До системи суб'єктів наддержавного адміністрування морської діяльності належать: ООН, ІМО та її Комітет з безпеки на морі, Паризький меморандум, Чорноморський меморандум, а також міжнародні неурядові організації, якими узагальнюються кращі практики адміністрування режимів морських портів світу з метою вироблення найбільш ефективних протоколів їхньої роботи, що отримало особливий прояв у період протидії поширенню пандемії COVID-19 (Андрущенко С. В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. Правова держава. 2020. № 40. С. 29) (Міжнародна асоціація портів та гаваней (IAPH), Американська асоціація портових влад (AAPA), Європейська організація морських портів (ESPO), Міжнародна асоціація міст та портів (AIVP), Всесвітня асоціація інфраструктури водного транспорту (PIANC) тощо) (Андрущенко С. В. Правовий режим морського порту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. С. 91–92).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Чи вважаєте Ви за необхідне розроблення нормативно-правових актів про засади публічного адміністрування морської діяльності в Україні?

2. Роз'ясніть матеріально-правові та процесуальні особливості розгляду судами окремих категорій адміністративних справ, що виникають з портової діяльності та здійснення повноважень органами державного адміністрування портів.

3. Здійсніть правову експертизу окремих проектів нормативно-правових актів, управлінських рішень у сфері роботи портів на предмет відповідності законодавству України.

4. Здійсніть правову експертизу окремих рішень або нормативно-правових актів з приводу роботи портів Міністерства інфраструктури України, Морської адміністрації України, Адміністрації морських портів України, Адміністрації річкових портів України.

ЛЕКЦІЯ № 5

Тема НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

План

1. Міжнародні (усесвітні) угоди у системі правового забезпечення морської діяльності.
2. Регіональне співробітництво держав у виробленні морської політики.
3. Національне законодавство України у сфері морської діяльності.
4. Локальний рівень регулювання морської діяльності.

1. Міжнародні (усесвітні) угоди у системі правового забезпечення морської діяльності

Сучасне міжнародне правове регулювання морської діяльності являє собою складну, надзвичайно розгалужену систему міжнародних договорів. За колом учасників розрізняють двосторонні міжнародні договори, в яких беруть участь дві держави, і багатосторонні договори, що мають більшу кількість учасників. Багатосторонні міжнародні договори, у свою чергу, підрозділяються на універсальні та регіональні. В універсальному договорі можуть брати участь усі держави незалежно від їхнього політичного ладу, географічного положення та цілей договору. Універсальні договори грають найбільш важливу роль у визначенні змісту міжнародного морського права (наприклад, Конвенція про МППЗС 1972 р. або перераховані вище).

Коло учасників регіонального договору у зв'язку з його цілями обмежується групою держав, поєднаних близькістю географічного положення або викликані іншими причинами спільністю інтересів. Приклад – Конвенція із захисту морського середовища району Балтійського моря, прийнята в Гельсінкі 22 березня 1974 р. Джерелами міжнародного морського права є міжнародні конвенції, тобто угоди двох або більше держав про встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків. Конвенції (від латинського *conventio* – угода) міжнародні, одне з наймену-

вань договору міжнародного; як правило, укладаються на рівні урядів (як міжурядові угоди держав) зі спеціальних питань співробітництва: поштові, в області зв'язку, праці, консульські. Є однією з форм кодифікації міжнародного права в ООН (Конвенція з морського права 1982 року).

Конвенції можуть укладатися на певний строк або бути безстроковими, вони можуть бути двосторонніми або багатосторонніми, в них можуть брати участь не тільки держави, але й міжнародні організації. Україна є учасником цілого ряду таких міжнародних конвенцій, як Конвенція про відкрите море 1958 р., Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., Конвенція про континентальний шельф 1958 р., Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. та деяких інших. Україна також ратифікувала: Лондонську конвенцію з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 р. (24 грудня 1993 р.); Афінську конвенцію про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу та протокол 1974 р. до неї (9 лютого 1995 р.). Україна брала активну участь в розробці Конвенції ООН з морського права 1982 р., фактично дотримується норм Конвенції з уніфікації деяких правил про коносамент 1924 р., Міжнародної конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1978 р., Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1995 р. та інших міжнародних договорів. Другим за значенням у наші дні джерелом міжнародного морського права є міжнародно-правовий звичай. Він являє собою правило, що складається в процесі взаємної боротьби та співробітництва держав та визнається ними юридично обов'язковим. Багато міжнародних принципів та норм міжнародного морського права виникли спочатку як звичаї (принцип свободи відкритого моря, норми про надання допомоги і т. ін.), а деякі з них діють й у наші дні.

2. Регіональне співробітництво держав у виробленні морської політики

Відомо, що регіональні та субрегіональні механізми співробітництва отримали значне поширення у морській сфері. Їх прикладами є: 1) система port state control, яка довела свою ефективність

у справі забезпечення безпеки мореплавства; 2) співробітництво у збереженні живих ресурсів і управлінні ними у районах відкритого моря; 3) співпраця держав, розташованих на узбережжі замкнених та напівзамкнених морів, тощо. І хоча критика регіоналізму у науковій літературі розпочалася ще до набуття чинності UNCLOS'82, в якій він знайшов найбільше втілення, регіональні практики все ж зберегли своє значення, засвідчили гарні тенденції розвитку та мають перспективи до впровадження і подальшого розгортання.

При цьому важливо мати за мету такого співробітництва не пошук роз'єднувальних аспектів та будування політик держав виключно на споживчій складовій, а вироблення загальних стикових точок взаємодії та взаємної співпраці у найбільш важливих сферах суспільного життя – правничій, економічній, природоохоронній – зі збереженням самобутності та позитивної цивілізаційної пам'яті населення та сформованих ним держав (Серафімов В. В. Сучасні тенденції формування морської політики держав Середземномор'я. *Lex Portus*. 2018. № 3. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.11>). Як стверджується у спеціальній літературі, сучасна морська політика являє собою нерозривну єдність трьох основних компонентів.

По-перше, це екологічна сфера та все, що пов'язане з забезпеченням безпеки судноплавства та людського життя на морі.

По-друге, це сфера, що пов'язана з міжнародною торгівлею, економічною інтеграцією та глобалізацією світової економіки.

По-третє, це власне сам морський бізнес у національному та міжнародному аспектах. До цього слід також додати ще один складник – ефективне правове регулювання як міждержавного, так й внутрішньонаціонального рівня, спрямоване на подолання колізій та вироблення уніфікованих норм.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачаються наступні напрями регіональної співпраці: 1) її активізація у рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС); 2) участь у реалізації проектів програми TRACECA, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні та проектів, що стосуються використання

транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійно функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи та Азії; 3) активізація участі України у регіональних організаціях з управління рибальством; 4) участь у реалізації проекту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію.

Одним з форумів регіонального співробітництва у Чорноморському та поєднаному з ним регіонах є ОЧЕС. Створена у 1999 р. на основі Стамбульської декларації від 25 червня 1992 р., ОЧЕС мала на меті формування у межах регіону нової системи міжнародної кооперації, яка була б певною мірою альтернативною інтеграційним процесам ЄС та СНД (а іноді їх доповнюючи) в умовах невирішених завдань переходу ряду країн регіону до ринкової економіки та більш інтенсивного їх входження до світових економічних зв'язків. Географічна близькість, подібність соціально-економічних та політичних процесів у країнах регіону, їх переважна орієнтованість на європейську інтеграцію, необхідність стримування регіональних конфліктів, актуалізація енергоресурсного і транзитного потенціалу регіону для європейської та світової економіки – усе це сприяло процесам узгодження інтересів країн регіону та реалізації різноманітних проектів регіонального співробітництва (Щодо перспектив Чорноморської системи співробітництва (ОЧЕС) у формуванні системи регіональної безпеки. Аналітична записка. <http://old2.niss.gov.ua/articles/1155/>). Дійсно, у геоекономічному розумінні Чорноморський регіон концентрує як економічні, так і транспортні інтереси багатьох країн, незважаючи на їх цивілізаційну гетерогенність та рівень розвитку. Чорноморський регіон, маючи ємкий внутрішній ринок зі значним ресурсним та науково-технічним потенціалом, поступово перетворюється на центр торгівлі між Європою, Близьким Сходом та Азією (Гужва І. Ю., Лисецька Н. М. Оптимізація міжнародного співробітництва України в рамках ОЧЕС: реальний стан та перспективи. *Економічні інновації*: зб. наук. пр. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. Вип. 43. С. 86).

Створення ОЧЕС базувалось на багатовіковому досвіді економічних зв'язків, переважно у формі торгівлі, між народами Причорномор'я і ставило за мету більш ефективне використання потенціалу економік Причорноморського басейну у міжнародному поділі праці (Сіскос Є. Глобальні стратегії економічного співробітництва країн Причорноморського басейну в процесах європейської інтеграції: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02. К., 2010.). Первинними мотивами формування ОЧЕС була необхідність усунення перешкод у використанні транспортних артерій та вирішення екологічних проблем, а основною ознакою функціонування організації – превалювання двосторонніх зв'язків над багатосторонніми. Феномен ОЧЕС полягає в тому, що це перше велике інтеграційне угруповання країн постконфронтаційного етапу розвитку, яке поєднало держави, що до останнього часу розвивались, орієнтуючись на принципово різні економічні та політичні моделі (Хоманець В. 25 років ОЧЕС: підсумки заради майбутнього. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2017. Вип. 24(3)).

3. Національне законодавство України у сфері морської діяльності

Джерелами морського права України є закони, підзаконні акти та звичаї. Вищу юридичну силу серед них мають закони як акти, прийняті вищим органом законодавчої влади – Верховною Радою України. Це – Закон України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р., Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» від 6 травня 1995 р., Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. та ціла низка інших законодавчих актів. До джерел морського права України належать й підзаконні акти, тобто нормативні акти, прийняті органами державного управління: постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1992 р. «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства», Указ Президента України від 16 листопада 1992 р. «Про Міністерство транспорту України», Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартера суб'єктами підприємницької діяль-

ності, затверджене Постановою Кабміну від 16 серпня 1994 р. та інші. Однак процес створення морського законодавства триває досить довго. Тому внаслідок дії постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 р. «Про тимчасову дію на території України актів загальносоюзного законодавства» сьогодні до джерел морського права України належить цілий ряд нормативних актів колишнього СРСР тією частиною, якою вони не суперечать Конституції та Законам України. Необхідність розроблення повноцінного та всеохоплюючого національного морського права обумовлене тим, що Україна є морською державою. Довжина її узбережжя складає близько 1900 км, а через води Азовського та Чорного морів, міжнародні протоки Босфор і Дарданелли Україна має вільний вихід до Світового океану.

4. Локальний рівень регулювання морської діяльності

Відповідно до Закону України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України», до системи локального правового регулювання режиму морських портів України належать зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам. Ці акти приймаються з метою визначення та врегулювання особливостей правового режиму кожного з морських портів України, конкретизують норми Закону та іншого законодавства, а також технічних норм, визначаючи їх особливості щодо кожного з портів, розташованих на території України. За своєю суттю вони є локальними, адже поширюються лише на певний, чітко визначений, морський порт, виконують допоміжну, але достатньо значну роль для забезпечення кожному окремому порту можливості ефективності реалізації наданих функцій. Як зазначають дослідники, локальні правові акти приймаються для уточнення та конкретизації норм законів, установлення механізмів їх реалізації, запровадження інших моделей регулювання локальних відносин порівняно з передбаченими у законі, наскільки це припускається законом, або у них фіксується обрання однієї з альтернативних моделей для заповнення прогалин у законодавстві, внаслідок спеціальних приписів законодавства про передання тих чи інших питань до компетенції недержавних організацій (Тичкова О. Ю. Локальні корпоративні норми

у цивільно-правовому регулюванні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2009. С. 9). І хоча зазначені акти мають певні відмінності від локальних актів, що приймаються органами управління юридичних осіб, та розглядаються як такі відповідно до класичних поглядів дослідників нормотворчості у різних галузях правничої науки, вони все ж можуть бути, завдячуючи поширенню на чітко визначені територію та акваторію, віднесені саме до групи актів локальної нормотворчості.

Відповідно до ст. 9 Закону, звід звичаїв морського порту встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту. Звід звичаїв морського порту містить правила щодо: 1) порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем; 2) порядку розрахунку сталійного часу, якщо він не встановлений угодою сторін; 3) переліку послуг, що надаються в морському порту; 4) інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту. Звід звичаїв морського порту застосовується: 1) за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту; 2) за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту; 3) за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту. Звід звичаїв морського порту видається адміністрацією морських портів України щодо кожного морського порту, завіряється Торгово-промисловою палатою України і оприлюднюється на офіційному веб-сайті адміністрації морських портів України.

Так, Звід звичаїв морського порту Одеса видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р. (Звід звичаїв морського порту Одеса: видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р. http://www.uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/svod_odessa.pdf).

Зазначеним Зводом встановлено правила надання послуг, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці в морському порту Одеса. Звід звичаїв морського порту Одеса містить правила щодо: режиму, планування роботи в морському порту Одеса, порядку роботи під час льодової кампанії, порядок, умови та черговість приймання суден під обробку, порядку розрахунку стояночного і сталійного часу судна в морському порту Одеса, демереджу та диспачу, надання послуг та їх перелік, здійснення господарських операцій, інформаційної взаємодії з використанням ІСПС, організаційного забезпечення господарської діяльності, а також інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту Одеса.

Обов'язкові постанови по порту приймаються адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

Обов'язкові постанови по порту містять специфічну для кожного морського порту інформацію про: 1) межі зони нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден; 2) райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту; 3) порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах (якщо вони не встановлені у правилах плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту), включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг; 4) правила стоянки суден,

включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування; 5) правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден; 6) правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів; 7) правила охорони навколишнього природного середовища; 8) правила проведення днопоглиблювальних робіт; 9) вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту; 10) вимоги протипожежного режиму в морському порту; 11) порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту і портового міста під час стоянки судна; 12) іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту.

Порядок проходження прикордонного, митного контролю тощо повинен відповідати міжнародним стандартам та враховувати зобов'язання України за міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Якщо у морському порту відкрито пункт пропуску через державний кордон України, адміністрація морських портів України в обов'язкових постановах по порту за поданням органів охорони державного кордону та митних органів оприлюднює встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю. Обов'язкові постанови по порту є обов'язковими до виконання всіма юридичними і фізичними особами, які перебувають у морському порту, після їх обов'язкової державної реєстрації та опублікування в Повідомленнях мореплавцям України. При прийнятті обов'язкових постанов по порту або внесенні змін до них не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України.

Обов'язкові постанови по порту підлягають обов'язковій державній реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, і набирають чин-

ності через 10 днів з дня їх реєстрації, якщо в них не встановлено іншого строку набрання ними чинності. Обов'язкові постанови по порту можуть бути оскаржені до адміністративного суду.

Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266 (Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf>), визначають, що вони є обов'язковими до виконання у морському порту Одеси усіма юридичними та фізичними особами. Вимоги Обов'язкових постанов поширюються на судна, кораблі та інші плавзасоби усіх прапорів, що знаходяться на акваторії порту Одеси, незалежно від їхньої відомчої належності та форм власності (п. 1.3). Тотожні норми містять обов'язкові постанови по всіх морських портах України (Південний (Обов'язкові постанови по морському порту Південний, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 25.04.2016 р. № 126. <http://www.uspa.gov.ua/images/25.04.2016.pdf>), Миколаїв (Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 13.12.2016 р. № 451. http://www.uspa.gov.ua/images/registers_seaport_ukraine/Niko.pdf), Херсон (Обов'язкові постанови по морському порту Херсон, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 03.08.2016 р. № 268. <http://www.uspa.gov.ua/images/Kherson.pdf>) тощо) (Андрущенко С. В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Дайте визначення поняття «торговельне мореплавство».
2. Назвіть усесвітні міжнародні морські угоди та охарактеризуйте політичні механізми, що мали вплив на їх формування.

3. Охарактеризуйте політичне підґрунтя регіонального співробітництва держав у виробленні морської політики.

4. Визначте основні етапи формування національного законодавства України у сфері морської діяльності, назвіть політичні аспекти його змін.

5. Проаналізуйте політичні механізми формування режимів морських портів України та світу.

ЛЕКЦІЯ № 6

Тема

НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ ТА ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНІЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ НА МОРІ

План

1. Національні інтереси України на морі.
2. Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності.

1. Національні інтереси України на морі

До пріоритетних національних інтересів на морі належать задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, а також забезпечення безпеки шляхом: підтримки свободи відкритого моря; захисту державного суверенітету у внутрішніх морських водах, територіальному морі, повітряному просторі над ними, на морському дні та надрах у їх межах; захисту суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також у стратегічно важливих для держави районах моря; захисту національних інтересів у Світовому океані; забезпечення у територіальному морі та внутрішніх морських водах режиму судноплавства, що встановлений Конвенцією ООН по морському праву та іншими міжнародними документами; охорони людського життя на морі і рятування людей, майна та суден; запобігання забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу; досягнення стану морського природного середовища у територіальних водах та у винятковій морській економічній зоні України, яке відповідає понят-

тю «добрий екологічний стан» у розумінні Рамкової Директиви Європейського Союзу про Морську Стратегію, та підтримання такого стану в довготривалій перспективі; забезпечення контролю за функціонуванням життєво важливих морських комунікацій (територіальне море, Керч-Єнікальський канал, підходи до морських портів, гирл рр. Південний Буг, Дніпро та інші райони інтенсивного судноплавства); провадження морегосподарської діяльності з: розвитку торговельного мореплавства, морського і внутрішнього водного транспорту в цілому; створення та розвитку національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту; відродження суднобудування і судноремонту; розвитку, підвищення ефективності та забезпечення конкурентоспроможності морських портів України; розвитку інфраструктури внутрішніх водних шляхів, річкових портів та терміналів; вивчення, розвідки, видобування, використання, збереження невідновних та відтворення відновних ресурсів, які не відносяться до водних біоресурсів та мінімізації шкоди навколишньому природному середовищу під час експлуатації ресурсів моря; вивчення, збереження, невиснажливе видобування та сталі відтворення рибних та інших водних біоресурсів; проведення морських наукових досліджень; підготовки та перепідготовки моряків, науковців та інших фахівців, зайнятих морською діяльністю; забезпечення збалансованого розвитку приморських регіонів.

2. Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності

Актуальними загрозами національній безпеці у сфері морської діяльності є: дії Російської Федерації (включаючи дії окупаційної адміністрації) як держави-агресора щодо дестабілізації обстановки в Азово-Чорноморському регіоні із застосуванням інформаційного, політичного, економічного та військового впливу, спрямовані на: легітимізацію тимчасової окупації території України, втрату суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також визнання світовою спільнотою нового територіального розподілу; посягання на національні інтереси України на морі; перешкоджання морегосподарській діяльності України; подальше порушення територіальної цілісно-

сті шляхом поширення агресії у приморських регіонах, внутрішніх морських водах і територіальному морі України; проведення розвідувальної і диверсійно-підривної діяльності у приморських регіонах і на об'єктах морської індустрії, у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, підтримка терористичних організацій на території України морським шляхом; отримання незаконної вигоди у результаті видобування і використання ресурсів та інфраструктури тимчасово окупованої території України; обмеження свободи мореплавства, включаючи плавання українських кораблів і кораблів держав-партнерів України у Чорному, Азовському морях і Керченській протоці; виключення України із транзитних вантажопотоків і втрату нею частини транзитного потенціалу; невідповідність стану організації морських перевезень потребам національної економіки, суттєва залежність зовнішньої торгівлі від іноземних перевізників; послаблення конкурентних позицій морських портів України на міжнародному та регіональному ринку портових послуг, зокрема, стосовно глобальних транзитних вантажопотоків за напрямками Європа – Азія; відсутність належного законодавчого та організаційного забезпечення використання внутрішніх водних шляхів, насамперед рр. Дніпро, Дунай, Десна, Південний Буг, для розширення вантажної та логістичної бази морських і змішаних перевезень «річка – море»; зниження показників вітчизняного суднобудування та судноремонту як важливого сегмента національної економіки з значним синергетичним потенціалом; незадовільний стан продовольчої безпеки держави і погіршення балансу споживання основних продуктів харчування населенням держави як результат занепаду у сфері рибного господарства; відсутність активної політики видобутку вуглеводнів на українській частині шельфу Чорного та Азовського морів; небезпечний стан Чорного і Азовського морів та морського узбережжя внаслідок техногенного впливу і протиправних дій порушників міжнародного екологічного законодавства; втрата біологічного та ландшафтного різноманіття в акваторіях Азовського та Чорного морів; світові тенденції до поширення незаконної діяльності на морі (піратство, тероризм, контрабанда зброї, наркотичних речовин і прекурсорів, нелегальна міграція, торгівля людьми).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Назвіть основні національні інтереси України на морі.
2. Визначте загрози національній безпеці у сфері морської діяльності в історичній ретроспективі та сучасному етапі державотворення в Україні.

ЛЕКЦІЯ № 7

Тема МЕТА, ПРИНЦИПИ І НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

План

1. Мета державної морської політики України.
2. Принципи державної морської політики України.
3. Напрями реалізації державної морської політики України.

1. Мета державної морської політики України

Метою державної морської політики є реалізація національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, інтенсифікація розвитку морської індустрії із застосуванням сучасних технологій і перетворення її на потужний сектор економіки, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів (Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108)). Це є співзвучним із запропонованими ЮНКТАД можливими цілями морської політики: сприяння економічній інтеграції та ринковій конкурентоспроможності у морській транспортній сфері; створення зайнятості у морській сфері; зменшення шкоди морському природному середовищу та інших збитків, завданих впливом морського транспорту (UNCTAD. (2004, First Quarter). Transport Newsletter. (No. 23). <https://unctad.org/system/files/official->

document/websdtetlb20041_en.pdf). Процес досягнення цілей морської політики перебуває під безпосереднім впливом наступних факторів: рівень соціально-економічного розвитку країни, що визначає можливість та пріоритетність здійснення того чи іншого вида морської діяльності; зовнішній стан, що має вплив на обрання стратегії, яка змінюється у залежності від загальної міжнародної ситуації.

2. Принципи державної морської політики України

Основними принципами реалізації державної морської політики є: провадження морської діяльності з дотримання законодавства України та її міжнародних договорів; об'єднання зусиль, чітке розмежування повноважень та ефективна взаємодія з питань морської діяльності органів виконавчої влади; пріоритет політико-дипломатичних, економічних, інформаційних та інших невоєнних способів протидії загрозам з моря; пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни; пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі; підвищення рівня військово-морського потенціалу України до рівня держав Європейського Союзу і НАТО; захист права власності українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України; провадження морської діяльності державами Чорноморсько-Азовського басейну за принципом рівноправності; поєднання інтересів і взаємна відповідальність держави і суб'єктів морегосподарської діяльності; збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та стале відновлення природних ресурсів моря; дотримання прав людини, яка працює в морі та на морському узбережжі, її соціальний захист; узгодження засад державної морської політики з інтересами соціально-економічного розвитку приморських регіонів (Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). Реалізація збалансованої морської політики, що забезпечує врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних від-

носин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, є найважливішою умовою розвитку держави як морської (Степанова К. В., Степанов В. М. Морська держава та морська політика. *Економіка та держава*. 2017. № 3. С. 22. http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/5.pdf).

3. Напрями реалізації державної морської політики України

Пріоритети морської політики визначають загальне її бачення на найближчу та довгострокову перспективу з метою повноцінної реалізації морського потенціалу України і забезпечення національних інтересів держави у Світовому океані. Для загального поліпшення стану морської діяльності необхідно: створити законодавчі основи для комплексного провадження морської діяльності; розробити та реалізовувати стратегію розвитку морської індустрії, зокрема торговельного мореплавства і суднобудування; удосконалити систему оподаткування та митного регулювання, а також збалансувати державну тарифну політику на морському транспорті, справляння портівних зборів; створити економічні стимули для реєстрації суден під українським прапором; розв'язати проблеми розвитку морських портів, насамперед підвищити ефективність інвестування економіки, зменшити обмеження для впровадження регіонально-транспортних комплексних проєктів, підвищити рівень впровадження міжнародних стандартів у діяльність державних органів у морських портах, створити сучасне нормативно-технічне забезпечення для проєктування портів та водних шляхів; відродити замкнений цикл суднобудування та впровадити державні мотиваційні системи його фінансування, зокрема, у частині надання пільг, компенсаційних механізмів, митних важелів, ефективного використання потенціалу науководослідних та проєктно-конструкторських організацій, наявних сировинної та промислової бази, висококваліфікованих кадрів; оновлювати флот та допоміжне обладнання рибного господарства, збільшувати площі і підвищувати продуктивність нерестовищ в Азово-Чорноморському басейні; раціоналізувати використання туристично-рекреаційного потенціалу приморських

регіонів, розробити плани їх комплексного розвитку; поліпшити стан Військово-Морських Сил Збройних Сил для належного виконання завдань із забезпечення захисту національних інтересів на морі щодо реагування на загрози з моря.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Охарактеризуйте в історичній ретроспективі мету державної морської політики України.
2. Назвіть принципи державної морської політики України.
3. Визначте динаміку напрямів реалізації державної морської політики України.

ЛЕКЦІЯ № 8

Тема ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

План

1. Порт: визначення поняття, класифікація.
2. Порядок відкриття та закриття портів в Україні.
3. Правовий статус акваторії (вод) портів
4. Річкові порти України: особливості правового статусу.
5. Режим порту: визначення, нормативно-правове забезпечення, політичні аспекти зміни.
6. Підтримання режиму порту.
7. Двосторонні угоди про торговельне мореплавство як основа режиму у морських портах.
8. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.
9. Режим суден та їх екіпажів у портах

1. Порт: визначення поняття, класифікація

Порт (лат. *portus* – вхід, ворота) – ділянка берега з водним простором, що нього прилягає, де розташований комплекс споруд та устаткування для навантаження/розвантаження суден та повного

їх обслуговування. У наведеному та інших визначеннях поняття «порт», як правило, зазначається про їхню підвладність прибережній державі та основне призначення – обслуговування суден, пасажирів, вивантаження та навантаження товарів та ін. Для радянського та побудованого на його засадах українського законодавства, а також правничої доктрини було характерним визнання порту транспортним підприємством. Так, найбільш вдалим вважалося визначення цього поняття, надане Г. Г. Івановим: порт – це комплексне транспортне підприємство, яке має морську та суходільну територію, що перебуває під суверенітетом прибережної держави, призначене для навантаження та розвантаження суден, які приймають участь у зовнішній торгівлі, та здійснює певний нагляд за навігацією та дотриманням міжнародних конвенцій та угод з торговельного мореплавства (Іванов Г. Г. Правовой режим морських портів / Іванов Г. Г. М.: «Транспорт», 1971. С. 7.).

Закон України від 17.05.2012 р. «Про морські порти України» вперше закріпив норму про те, що морський порт є визначеною межами територією та акваторією, що обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. Існує низка класифікацій портів в залежності від: 1) мети створення та виду основної діяльності (військові, порти-притулки, рибні), 2) географічного фактору (морські: берегові, гирлові, лагунні; річкові; водосховищні, острівні), 3) тривалості навігації (постійні, сезонні); 4) рівня води (відкриті та закриті (припливні)); 5) задіяності в міжнародній торгівлі (міжнародні та каботажні); 6) режиму доступу суден під іноземними прапорами (відкриті та закриті). Відповідно до ст. 73 КТМ України, перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оприлюднюється в Повідомленнях мореплавцям України. На виконання цієї вимоги Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден було затверджено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р. Це, зокрема, наступні морські порти України: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Микола-

їв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, спеціалізований морський порт Октабрьськ (названі в цьому розпорядженні порти Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія закрито відповідно до наказу Мінінфраструктури від 16.06.2014 р. № 255 «Про закриття морських портів»). У зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України та їх окупацією у квітні 2022 р. було закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон (наказ Мінінфраструктури від 28.04.2022 р. № 256). Перелік відкритих річкових портів для заходу іноземних невійськових суден затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.1992 р. № 115. До них, зокрема, належать річкові порти Запоріжжя, Дніпропетровськ, Київ, Кременчук, Миколаїв, Нова Каховка, Херсон та Черкаси.

2. Порядок відкриття та закриття портів в Україні

Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495, визначає, що рішення про відкриття морського порту приймається Мінінфраструктури України за поданням державного підприємства «Адміністрація морських портів України», погодженим Адміністрацією судноплавства, після: прийняття Кабінетом Міністрів України рішення про визначення меж акваторії морського порту та надання її у користування державному підприємству «Адміністрація морських портів України», а також визначення меж території морського порту; утворення адміністрації морського порту, що відкривається, яка забезпечуватиме його функціонування; відповідного обладнання території та акваторії морського порту та здійснення заходів, визначених законодавством та необхідних для безпечного обслуговування вантажів, пасажирів та транспортних засобів, а також проведення інших пов'язаних з цим робіт. Рішення про відкриття морського порту приймається на підставі правовстановлюючих документів на нерухоме майно та земельні ділянки. Рішення про закриття морського порту приймається Мінінфраструктури України за поданням державного підприємства «Адміністрація морських портів України», погодженим Адміністрацією судноплавства.

Підставами для закриття морського порту є: неможливість здійснення у морському порту обслуговування суден і пасажирів; неможливість проведення в морському порту вантажних, транспортних, експедиційних робіт та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності; неможливість забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України; неможливість забезпечення охорони навколишнього природного середовища; відсутність попиту на послуги, що надаються в морському порту.

3. Правовий статус акваторії (вод) портів

Відповідно до Закону України від 4.11.1991 р. «Про державний кордон України», води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря, а також обмежена лінією державного кордону частина вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні, є внутрішніми водами України. Цим визначається їх правовий статус. Правовий режим внутрішніх вод встановлюється прибережною державою на власний розсуд. Визнання за прибережними державами права на самостійне регулювання умов заходу іноземних суден до портів не повинне означати, що це право взагалі жодним чином не обмежене, оскільки насамперед, компетенція прибережної держави стосовно іноземних суден повинна погоджуватися із загальновизнаними нормами міжнародного права (наприклад, із принципом недискримінації).

Міжнародні конвенції, що визначають правовий статус та режим морських водних просторів (Конвенція ООН з морського права 1982 р. та Женевські конвенції про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону 1958 р.) лише побіжно згадують про внутрішні морські води, що пояснюється тим, що режим перебування в таких просторах встановлюється прибережною державою. Але це не означає, що намагання встановити в міжнародній угоді певні правила щодо режиму відвідання таких просторів не здійснювалися. Під егідою Ліги Націй у 1921 р. було прийнято Конвенцію про свободу транзиту, а у 1923 р. – Конвенцію і Статут про міжнародний режим морських портів, до яких, проте приєдналося лише декілька держав. Окремі намагання розробки проек-

ту конвенції про режим в морських портах було також здійснено в рамках ООН.

4. Річкові порти України: особливості правового статусу

Річкові порти в Україні, їх території та акваторія, як й у випадку морських портів, перебувають під суверенітетом та юрисдикцією прибережної держави. Територією України протікає третя за величиною ріка Європи – Дніпро. На її берегах і берегах ріки Південний Буг розташовані 11 українських річкових портів і пристаней (Каменський, Дніпровський, Запорізький, Київський, Кременчуцький, Миколаївський, Нікопольський, Новокаховський, Херсонський, Черкаський, Чернігівський річкові порти). На Дністрі розташований Могилів-Подільський, а на Дунаї – Ізмаїльський річковий порт та Ренійський морський порт, що поєднує річковий та морський напрям діяльності. Річкові порти є транспортними вантажопереробними комплексами, які містять в собі: портальні, плавучі крани вантажопідйомністю від 5 до 30 т, екскаватори, автокрани, авто – та електронавантажувачі та інші механізми; гідротехнічні споруди, включаючи причали та захисні споруди; портові акваторії з підхідними фарватерами; відкриті складські території та закриті склади; під'їзні автомобільні та залізничні шляхи; ремонтні майстерні та інші допоміжні об'єкти. Вказівка на правовий статус рік міститься у Інструкції щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України, затвердженій наказом Мінтрансв'язку України від 13.06.2007 № 491, відповідно до якої річкові внутрішні водні шляхи – судноплавні шляхи, що проходять акваторіями рік, озер, водосховищ і належать до категорії внутрішніх водних шляхів України.

Відповідно до Закону від 3.12.2020 «Про внутрішній водний транспорт», річковий порт (термінал) – суб'єкт господарювання будь-якої форми власності, що на законних підставах використовує об'єкти інфраструктури внутрішнього водного транспорту для стоянки та обслуговування на внутрішніх водних шляхах суден, обслуговування пасажирів, проведення вантажних операцій, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності.

5. *Режим порту: визначення, нормативно-правове забезпечення, політичні аспекти зміни*

Режим в акваторії та на території портів підтримується прибережною державою. Відповідно до внутрішнього законодавства більшості прибережних держав встановлюються вимоги щодо перебування суден у портах, щодо заходу і виходу з портів, про транзит через води портів. У випадках, коли такі об'єкти використовуються для міжнародного сполучення (а щодо портів це є майже аксіомою) виникає питання про правовий режим заходу, виходу та перебування в них. Відповідно до ст. 85 КТМ України, під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища. Отже, забезпечення режиму порту покладене на широке коло державних органів та служб, які в ході своєї діяльності підтримують правопорядок в морських портах України, що в свою чергу «служує стабілізації, підтриманню рівноваги..., створює необхідну безпеку, тобто такий стан, коли є можливість передбачити вирішення юридичних ситуацій та розраховувати на гарантоване здійснення прав». Окремі аспекти правового режиму заходу та перебування іноземних суден в морських портах неодноразово порушувалося на міжнародних конференціях через специфічність правового статусу портів, де мають бути встановлені такі правила, що полегшать товарообіг між державами, прискорять та спростять формальності. За відсутності загальносвітової підтримки Конвенції та Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 р., найбільш загальним правилом стало підписання двосторонніх угод про торговельне мореплавство, а щодо заходження та перебування у річкових портах – угод про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

6. Підтримання режиму порту

Контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Загони охорони морського порту, служби морської безпеки можуть створюватися в установленому законом порядку адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів та портовими операторами і діють на підставі положень про них, типові форми яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Підтримання режиму перебування в морському порту із залученням сторонніх охоронних послуг здійснюється на договірних засадах відповідно до вимог законодавства. Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України. На території морських портів і морських терміналів, через які здійснюється міжнародне сполучення, за рішенням Кабінету Міністрів України відкриваються пункти пропуску через державний кордон України у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Режим у пунктах пропуску через державний кордон України встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Адміністрація морських портів України або власник морського терміналу на безоплатній основі надає у користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон України, де здійснюються в установленому законодавством порядку прикордонний, митний, санітарно-карантинний та екологічний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна. У морських

портах (морських терміналах) утворюються зони прикордонного і митного контролю, у межах яких здійснюються всі види контролю та огляду пасажирів, вантажів і транспортних засобів, перевірка та оформлення документів пасажирів, водіїв транспортних засобів і супроводжуваних осіб, а також документів на вантаж і транспортні засоби. У цих зонах не дозволяється виконувати сертифікацію товарів та інші операції, що не стосуються безпосередньо пропуску через державний кордон України пасажирів, транспортних засобів і вантажів.

7. Двосторонні угоди про торговельне мореплавство як основа режиму у морських портах

Двосторонні угоди про торговельне мореплавство є зручною практикою регулювання не лише перебування суден у портах договірних сторін, а й порядку взаємного визнання документів моряків та деяких інших питань. Їх основною метою є регулювання і розвиток взаємовідносин, забезпечення тісного співробітництва між двома державами в сфері торговельного судноплавства, уникнення дій, які завдають шкоди нормальному розвитку міжнародних морських перевезень, заохочення використання існуючих суднобудівних та судноремонтних потужностей обох країн, сприяння загальному розвитку торговельних та економічних відносин між двома державами. Вони покликані врегулювати режим перебування суден договірних сторін в їхніх портах, порядок взаємного визнання документів моряків, питання, пов'язані зі спільним проведенням рятувальних операцій, а також адміністративні, митні та карантинні формальності і питання кримінальної юрисдикції щодо членів екіпажів суден договірних сторін, які вчинили злочин на борту судна, що знаходиться в порту іншої договірної сторони. Зазвичай двосторонні угоди містять один з двох видів режиму, що застосовується до суден договірних держав: національний режим або режим найбільшого сприяння. Питання допуску суден до портів також включаються до угод.

Так, угоди можуть містити умову допуску тільки до «відкритих портів» (ст. 2 Угоди України з Німеччиною); перелік закритих та/або відкритих портів (ст. ст. II, III Угоди України з США).

У більшості двосторонніх угод передбачена норма про «прискорення і спрощення, наскільки це можливо, проходження митних та інших формальностей». В деяких угодах містяться вимоги про проходження морськими при сході на берег прикордонного, імміграційного і митного контролю (ст. 10 Угоди України з Гонконгом, ст. 11 Угоди України з Грецією).

8. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах

Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах містять зазвичай наступні правила: загальні положення (визначається сфера дії угоди, загальні засади співробітництва сторін), судові документи та документи членів екіпажів (відзначається, що кожна з Договірних сторін на своїй ділянці ріки буде визнавати видані іншою Договірною стороною кваліфікаційні документи членів екіпажу, судові документи, які знаходяться на борту (класифікаційні та інші посвідчення і свідоцтва), а також документи, що стосуються вантажу); правові умови співробітництва (Судна та інші плавучі об'єкти однієї Договірної Сторони після прибуття у внутрішні води іншої Договірної Сторони або вибуття з них зобов'язані пройти прикордонний, митний і інші види контролю в одному з портів другої Договірної Сторони, відкритих для заходу іноземних суден, згідно національного законодавства цієї Договірної Сторони. Судна, що входять у порти тільки для поповнення судових запасів (продуктів харчування, питної води, паливно-мастильних матеріалів) або в силу надзвичайних обставин, мають право на отримання такого самого режиму проведення митних формальностей, як і національні судна, що беруть участь у міжнародному судноплавстві).

Також угоди містять правила щодо юрисдикції держави порту: якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони на борту судна, що знаходиться в територіальних водах іншої Договірної Сторони, здійснить правопорушення за законами країни перебування, відповідні органи останньої не будуть вживати заходів проти зазначеного члена екіпажу якщо: а) правопорушення не викликає наслідки, що поширюються на територію країни, у якій

знаходиться судно; b) правопорушення у конкретному випадку не спричиняє порушення суспільного порядку і безпеки Договірної сторони, у якій знаходиться судно; c) здійснене правопорушення за законами країни, у якій знаходиться судно, не розглядається як важкий злочин; d) злочин не здійснено проти будь-якої особи, яка не є членом екіпажу.

9. Режим суден та їх екіпажів у портах

Зазвичай двосторонні угоди містять один з двох видів режиму, що застосовується до суден договірних держав: національний режим або режим найбільшого сприяння. Якщо угодою встановлений національний режим, то іноземні торговельні суда користуються в портах іншої держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні суда. Надаючи на основі взаємності судам національний режим, держави не ставлять за мету зрівняти вимоги до суден в портах обох держав. Основним при національному режимі є те, що вимоги до процедури оформлення, розмір стягуваних зборів та інші повинні бути такими самими, як й до національних суден. Тобто передбачається, що кожна договірна сторона надає судам іншої сторони такий самий режим, який вона надає своїм судам, зайнятим в міжнародних сполученнях, щодо вільного доступу до портів, їхнього використання для навантаження та вивантаження вантажів, посадки та висадки пасажирів, сплати зборів і податків, здійснення звичайних комерційних операцій та використання послуг, призначених для забезпечення мореплавства.

У двосторонніх угодах про торговельне мореплавство питанням доступу моряків на територію порту приділено значну увагу. Ці угоди закріплюють, конкретизують і розвивають положення Конвенції МОП № 108 про національні посвідчення особи моряків, а також Міжнародної конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року стосовно до двосторонніх угод. Зазвичай в угодах вказується, що Договірні сторони будуть визнавати посвідчення особи членів екіпажів судна, видані компетентними органами однієї зі сторін. Члени екіпажів суден, що мають відповідні посвідчення особи (іноді та/або загальногрома-

дянські або закордонні паспорти, морехідні книжки і т.д.), мають право на спрощений доступ на територію держави-учасниці угоди. Зазвичай в угодах уточнюється, що мова йде про «порт», «портове місто», «район порту стоянки», «головний населений пункт, в порту якого судно перебуває» і про час, протягом якого судно буде перебувати в ньому. Особливо оговорюється право перебування моряка-власника посвідчення особи в лікувальному закладі до закінчення терміну лікування. Гібридні види режимів суден та їх екіпажів в портах.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Проаналізуйте визначення поняття «порт» у вітчизняних та зарубіжних джерелах.
2. Чи мають пріоритет норми законодавства держави порту щодо обслуговування судна в її порту перед нормами законодавства держави прапора судна, що підлягає обслуговуванню?
3. Якою є позиція вітчизняного законодавця до визначення поняття «режим порту»? Порівняйте її із підходами, що містяться в зарубіжній доктрині та законодавстві окремих держав.
4. Яким чином визначити режим, що надається суднам під прапором Панам в портах України?
5. Яким може бути нормативно-правовий акт, що визначить загальні засади режиму портів України?

ЛЕКЦІЯ № 9

Тема

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

План

1. Основні напрями державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.
2. Суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження.
3. Поняття та перспективи розвитку траншшипменту в Україні.

4. Принципи організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту

5. Допуск суден на внутрішні водні шляхи: політико-правові аспекти. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

1. Основні напрями державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту

Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюється з метою реалізації єдиної державної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики за такими напрямками: 1) залучення інвестицій та забезпечення їх захисту; 2) інтеграція національної транспортної системи до європейської і світової транспортних мереж, розвиток мультимодальних (комбінованих), у тому числі міжнародних, перевезень за участю внутрішнього водного транспорту; 3) забезпечення розвитку внутрішнього водного транспорту і внутрішніх водних шляхів України для налагодження посилених економічних та торговельних відносин, що забезпечать поступову інтеграцію України до внутрішнього ринку Європейського Союзу; 4) адаптація законодавчих та нормативно-правових актів до *acquis* ЄС; 5) сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері внутрішнього водного транспорту; 6) здійснення державного нагляду і контролю за дотриманням вимог законодавства у сфері внутрішнього водного транспорту; 7) нормативно-правове забезпечення діяльності внутрішнього водного транспорту; 8) управління державним майном; 9) здійснення державної реєстрації суден; 10) створення та розвиток інфраструктури внутрішнього водного транспорту; 11) організація перевезень вантажів, пасажирів і багажу внутрішнім водним транспортом; 12) забезпечення захисту прав споживачів послуг, що надаються на внутрішньому водному транспорті; 13) організація міжнародного співробітництва; 14) забезпечення додержання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища для збереження екосистеми, задоволення потреб населення, промисловості, сільського господарства.

2. Суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження

Державне регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту здійснюють Кабінет Міністрів України, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, державна спеціалізована експертна установа з технічного розслідування подій на транспорті, Національна поліція України, місцеві державні адміністрації, інші органи виконавчої влади в межах своїх повноважень.

Основним суб'єктом владних повноважень у сфері внутрішнього водного транспорту є Адміністрація судноплавства. Відповідно до Положення, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 212, Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства. 3. Основними завданнями Адміністрації судноплавства є: 1) реалізація державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 2) внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 3) забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 4) регулювання в межах повноважень, передбачених законом, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах; 5) здійснення державного нагляду у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 6) надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства;

7) навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у територіальному морі, внутрішніх морських водах та на внутрішніх водних шляхах України.

3. Поняття та перспективи розвитку траншшипменту в Україні

У теперішній практиці судноплавства та оформлення вантажів, що перевозяться морем в контейнерах, поняття «траншшипмент» (англ. transshipment – перевалка) має декілька значень: в лінійному судноплавстві воно означає умову коносамента, відповідно до якої перевізник може в будь-який час та з будь-якої причини вивантажити вантаж з судна або будь-яку його частину, складувати його на березі, перевантажити на інше судно, залишаючись при цьому відповідальним за виконання договору перед власником вантажа; особливий режим перевалки контейнерів, за якого вони не залишають територію порту, а за спрощеної форми їх митного оформлення перевантажуються з одного судна на інше та відходять до порту призначення. Тобто траншшипмент – це спрощена схема оформлення транзиту контейнерних вантажів, що не виходять за межі пункту пропуску або зони митного контролю, у сполученні «море-море» або «ріка-море». Процедура обробки вантажів у режимі траншшипменту використовується у світовій практиці вже протягом доволі тривалого періоду часу і стосується вантажів, що переміщуються тільки із застосуванням контейнерів. Однак, основною ознакою, що визначає зміст поняття «траншшипмент» є не стільки особливість використовуваних засобів транспортного устаткування, скільки специфіка реалізації митних операцій щодо їх оформлення. усталеного визначення поняття «траншшипмент» на теперішній час не вироблено. Його не містять ані міжнародні, ані чинні національні нормативно-правові акти, що, як представляється, вимагає його розроблення за участі представників морегосподарського комплексу, Міністерства інфраструктури України та профільного комітету Верховної Ради України з метою якнайкращого врахування досвіду його впровадження в Україні та світі. На наш погляд, поняттю «траншшипмент» можна надати наступне визначення: операція з перевантаження ван-

тажів у контейнерах під час морського або річкового перевезення з полегшеним режимом митного оформлення з метою відправлення до пункту призначення.

Внаслідок прогалин нормативної бази з проходженням контейнерних вантажів в українських портах за останні роки виникає дуже багато проблем, через це вантажопотоки надходять до портів інших країн. Законодавчо режим траншшипменту було врегульовано у 2010 р. з прийняттям Закону України від 01.06.2010 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів», відповідно до якого, було внесено зміни до Закону України від 20 жовтня 1999 р. «Про транзит вантажів». Так, зокрема, передбачалося, що «Декларування транзитних вантажів, що переміщуються морським і річковим транспортом, відповідно до вимог законодавства України здійснюється за поданням митним органам коносаменту (BILL of Lading) та вантажної митної декларації. На товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається». Ці зміни в митному законодавстві України були палко підтримані усіма власниками операцій з транзиту вантажів. Відправниками та одержувачами – у зв'язку із спрощенням митного контролю та оформлення при перевалці вантажу з багатовантажних суден на фідерний флот та прискоренням його доставки до одержувача; портами – у зв'язку з підвищенням росту переміщення транзитних товарів, митними службами морських портів – у зв'язку із зменшенням їх навантаження. Проте приваблення тарншшипменту до портів України ще потребує впровадження низки організаційно-правових заходів.

Створення в Україні правового поля, що регулює процедуру траншшипменту, сприяє підвищенню конкурентоспроможності українських портів в Чорноморському регіоні. На практиці це означає, що компанії будуть витратити менше грошей і часу на проходження територією України. Незважаючи на всі позитивні фактори, що сприяють розвитку траншшипменту в Україні, правове врегулювання цього процесу ще не досягло необхідного рівня.

Потрібно передусім прийняти відповідні зміни до Закону України «Про транзит вантажів» та скасувати обмеження щодо підакцизних товарів.

Важливою умовою якісного, швидкого й економічно вигідного оброблення контейнерів у режимі трансшипменту може стати прийняття Закону України «Про особливості здійснення обробки та оформлення вантажів в контейнерах, контейнерів та транспортних засобів, що їх перевозять», який сконсолідує норми щодо трансшипменту й полегшить їх розуміння як контролюючими органами, так і суб'єктами господарювання. Необхідно ввести в законодавство положення про застосування процедури трансшипменту до LCL контейнерів. Адже іноді вантажовласникам не вигідно орендувати весь контейнер, а тому в один контейнер завантажуються товари декількох власників. LCL контейнер містить у собі не тільки товари, що передбачені для перевантаження на інше судно в режимі трансшипменту, а й товари, що передбачені для ввезення на митну територію держави в режимі імпорту.

У такому випадку порядок обробки таких контейнерів має передбачати їх доставку до спеціального місця в порту перевантаження для розподілення в присутності працівників митної служби та наступним опломбовуванням і поверненням контейнера на судно. Важливим є розвиток законодавчої бази та практичної реалізації програм та інфраструктурних проектів для залучення інвесторів і створення необхідних господарсько-правових та митних умов для режиму трансшипменту. Фідерні контейнерні перевезення, які з кінця 2022 р. здійснюються між румунським портом Констанца і українським Рені, з березня 2023 р. планують поширити і на порт Ізмаїл. Обидва сервіси (на Рені і на Ізмаїл) працюватимуть паралельно. Перший суднозахід в Ізмаїл планується на першому тижні березня. Сервіс буде відкритий для прийняття контейнерів ліній Arkas, ZIM, Maersk, Napag-Lloyd, CMA. Розклад суднозаходів передбачає прибуття в кожен порт в середньому один раз на тиждень – кругореїс становить близько 6–8 діб (в один бік близько 3–4 діб). Контейнери прийматимуться на найближчому доступному судні. Відзначається, що контейнери слідує у режимі трансшипменту, тобто немає необхідно-

сті оформлювати транзитні митні документи в порту Констанца (*Між Ізмайлом і портом Констанца запуснуть фідерні контейнерні перевезення*. <http://surl.li/evvaf>).

4. Принципи організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту

Функціонування та розвиток внутрішнього водного транспорту здійснюється за принципами: 1) забезпечення балансу інтересів держави, інвесторів, органів місцевого самоврядування, споживачів транспортних послуг, суб'єктів господарювання у сфері внутрішнього водного транспорту незалежно від форми власності; 2) забезпечення рівності прав усіх суб'єктів господарювання шляхом створення конкурентного середовища серед суб'єктів, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) на внутрішньому водному транспорті; 3) розмежування адміністративних, господарських функцій та функцій державного нагляду і контролю; 4) забезпечення захисту інтересів держави, інвесторів та збереження у державній власності стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту; 5) пріоритетності підтримки і створення умов для розвитку інвестування у сфері внутрішнього водного транспорту з боку приватних національних, іноземних інвесторів та міжнародних організацій; 6) пріоритетності сталого комплексного розвитку, нарощування потенціалу та забезпечення конкурентоспроможності внутрішнього водного транспорту з іншими видами транспорту; 7) пріоритетності забезпечення безпеки судноплавства, життя і здоров'я людини, охорони об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту; 8) пріоритетності запобігання забрудненню навколишнього природного середовища з суден, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів; 9) підвищення доступності та якості послуг внутрішнього водного транспорту для вантажовідправників і пасажирів; 10) забезпечення виконання зобов'язань за міжнародними договорами України у сфері судноплавства, уніфікація законодавства з європейськими та світовими стандартами у цій сфері.

**5. Допуск суден на внутрішні водні шляхи:
політико-правові аспекти. Двосторонні угоди
про судноплавство на внутрішніх водних шляхах**

Судно (склад суден) допускається до плавання внутрішніми водними шляхами за умови його відповідності встановленим національним законодавством або міжнародними договорами України вимогам щодо безпеки судноплавства, охорони навколишнього природного середовища, до належного рівня підготовки, комплектування і кваліфікації членів екіпажу, наявності безпечних умов для життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажу та за наявності відповідних чинних судових документів і документів членів екіпажу. Іноземні судна допускаються до плавання на внутрішніх водних шляхах України у разі: або наявності свідоцтва судна внутрішнього плавання та кваліфікаційних документів екіпажу, що видані відповідно до цього Закону або видані державами-членами Європейського Союзу; або наявності судових документів та кваліфікаційних документів екіпажу, що відповідають вимогам Кодексу торговельного мореплавства України; або наявності судових документів та кваліфікаційних документів екіпажу, що відповідають вимогам, встановленим міжнародними договорами України у сфері торговельного мореплавства.

Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах містять зазвичай наступні правила: загальні положення (визначається сфера дії угоди, загальні засади співробітництва сторін), судові документи та документи членів екіпажів (визначається, що кожна з Договірних сторін на своїй ділянці ріки буде визнавати видані іншою Договірною стороною кваліфікаційні документи членів екіпажу, судові документи, які знаходяться на борту (класифікаційні та інші посвідчення і свідоцтва), а також документи, що стосуються вантажу); правові умови співробітництва (Судна та інші плавучі об'єкти однієї Договірної Сторони після прибуття у внутрішні води іншої Договірної Сторони або вибуття з них зобов'язані пройти прикордонний, митний і інші види контролю в одному з портів другої Договірної Сторони, відкритих для заходу іноземних суден, згідно національного законодавства цієї Договірної Сторони.

Судна, що входять у порти тільки для поповнення суднових запасів (продуктів харчування, питної води, паливно-мастильних матеріалів) або в силу надзвичайних обставин, мають право на отримання такого самого режиму проведення митних формальностей, як і національні судна, що беруть участь у міжнародному судноплаванні).

Також угоди містять правила щодо юрисдикції держави порту: якщо член екіпажу судна однієї Договірної Сторони на борту судна, що знаходиться в територіальних водах іншої Договірної Сторони, здійснить правопорушення за законами країни перебування, відповідні органи останньої не будуть вживати заходів проти зазначеного члена екіпажу якщо: а) правопорушення не викликає наслідки, що поширюються на територію країни, у якій знаходиться судно; б) правопорушення у конкретному випадку не спричиняє порушення суспільного порядку і безпеки Договірної сторони, у якій знаходиться судно; с) здійснене правопорушення за законами країни, у якій знаходиться судно, не розглядається як важкий злочин; d) злочин не здійснено проти будь-якої особи, яка не є членом екіпажу.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Охарактеризуйте основні напрями державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.
2. Назвіть систему органів публічного адміністрування у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження.
3. Дайте визначення та охарактеризуйте перспективи розвитку траншпипменту в Україні.
4. Назвіть систему принципів організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні.
5. Назвіть країни, з якими Україною укладено двосторонні угоди про суднопластво на внутрішніх водних шляхах.

ЛЕКЦІЯ № 10

Тема

ПОЛІТИЧНІ ТА ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАХИСТУ СУВЕРЕНІТЕТУ ТА СУВЕРЕННИХ ПРАВ УКРАЇНИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ

План

1. Концепція суверенітету, юрисдикції та суверенних прав держави у морських просторах відповідно до Конвенції ООН з морського права.

2. «Морський» суверенітет, суверенні права, обмежена (цільова) юрисдикція держав у морських просторах: політичні та правові аспекти дії.

3. Права та обов'язки України як прибережної держави.

4. Права та обов'язки України як держави прапору.

5. Права та обов'язки України як держави порту.

1. Концепція суверенітету, юрисдикції та суверенних прав держави у морських просторах відповідно до Конвенції ООН з морського права

Суверенні права держав, уперше визнані та закріплені у UNCLOS'82, є на теперішній час одним із найбільш актуальних та малодосліджених аспектів юрисдикції держав, що здійснюється за межами їх кордонів. Концепція суверенних прав прибережної держави, що знайшла особливо широку підтримку під час проведення III Конференції ООН з морського права у сфері визначення правових підстав активності держав у морських просторах, що знаходяться за межами їх державних кордонів, втілена нині у нормах UNCLOS'82. Її норми стали альтернативою значним претензіям держав на поширення свого суверенітету на віддалені від узбережжя морські простори, висловленим у середині XX ст. Дійсно, концепція суверенних прав, стала компромісним рішенням багатьох проблем, що постали перед державами, які, завдячуючи морським прибережним водам, могли підтримувати свій розвиток та економічне становлення. У правничих дослідженнях до суверенних прав держави зараховують ті, що забезпечують еко-

номічну самостійність держави (на збирання податків та зборів, на енергетичні ресурси, на розробку природних ресурсів та управління ними), а також на визначення своєї компетенції, на здійснення примусу та проведення самостійної зовнішньої політики (Хаустова М. Г. Тенденції розвитку права в умовах глобалізації. *Проблеми законності*. 2013. Вип. 124). Суверенними правами є права, яких має держава всередині своєї території, обмеженої державними кордонами, та за її межами та які дозволяють діяти їй у своїх інтересах тією мірою, якою вона вважатиме за потрібне, але у межах міжнародного права. Суверенні права визначаються основними принципами міжнародного права, міжнародними договорами держави та її законодавством. До кола таких прав належать визнані та закріплені за кожною прибережною державою суверенні права у ВЕЗ та на континентальному шельфі. Виключний характер цих прав полягає у тому, що жодна інша держава не вправі без згоди прибережної держави здійснювати подібну діяльність (Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. *Морське право: підручник*. Одеса: Фенікс, 2011) у цих просторах.

Щодо зазначених суверенних прав мають місце певні обмеження, оскільки прибережна держава при здійсненні своїх прав у ВЕЗ належним чином враховує права та обов'язки інших держав та діє у порядку, сумісному з положеннями UNCLOS'82. Крім морських просторів, держави мають суверенні права з метою здійснення юрисдикції над морськими, космічними та повітряними суднами, якщо вони експлуатуються під її державним прапором. Держави мають суверенні права на дослідження та використання космічного простору, Місяця, Світового океану, Антарктики та інших територій, що перебувають під управлінням міжнародної спільноти. Суверенні права неможливо ототожнювати із суверенітетом, який визначається як верховенство, самостійність, повнота і неподільність влади держави у межах її території та як незалежність і рівноправність у зовнішніх зносинах (Декларація про державний суверенітет України від 16.07.1990. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1990. № 31. Ст. 429). При цьому ВМЕЗ України та простори континентального шельфу за межами територіального моря, а також прилегла зона (за умови її встанов-

лення) – це, за своєю суттю, простори відкритого моря, де прибережна держава має лише визнані міжнародними угодами (які стали в установленому порядку частиною її національного законодавства) суверенні права. Ці простори не є територією України, отже, неможливо й ототожнювати суверенітет та здійснювані за межами державної території суверенні права.

Юрисдикція прибережної держави у цих просторах має своєю основою не суверенітет (як у внутрішніх водах та територіальному морі), а саме визнані та закріплені UNCLOS'82 суверенні права. У правничій літературі юрисдикція визначається як реалізація (або можливість реалізації) суверенних прав держави стосовно інших суб'єктів права, позначається як прояв суверенітету та дії державної влади у межах певної території. Її розуміння як прояву суверенітету не може вважатися справедливим для морських просторів, що перебувають поза межами державної території, адже поза межами території держави суверенітет не здійснюється. У багатьох визначеннях суверенітету підкреслюються переважне верховенство та незалежність держави всередині своєї території та щодо інших держав.

С. В. Черніченко зазначає, що суверенітет держави завжди є «територіальним», тобто існує у межах території держави, та лише його прояви можуть виходити за межі її території. Саме його прояви у вигляді юрисдикції дійсно виходять за межі території держави при здійсненні екстериторіальної або універсальної юрисдикції, але що стосується окремих видів прибережних морських просторів, то юрисдикція держави у них має своєю основою не суверенітет, а закріплені міжнародними угодами суверенні права, які не можна ототожнювати із суверенітетом через його надто загальніший та всеохоплюючий характер, проте лише у межах території держави.

Просторові межі, в яких реалізуються суверенні права та обов'язки сучасної держави, є ширшими за географічну область у межах державних кордонів, ширшими за території держав.

2. «Морський» суверенітет, суверенні права, обмежена (цільова) юрисдикція держав у морських просторах: політичні та правові аспекти дії

Вітчизняна правова доктрина послідовно дотримується положення щодо того, що категорії «суверенітет», «юрисдикція» та «суверенні права» не є рівними за своїм юридичним змістом. Так, вважається, що категорія «територіальне верховенство» не є рівнозначним категорії «юрисдикція», і тим більше «юрисдикція» не є рівнозначною «суверенітету», складовою частиною якого є територіальне верховенство. Відомо, існує відмінність у змісті таких категорій, як «юрисдикція та контроль», «суверенні права» та «суверенітет». Державний суверенітет (суверенітет держави) – це ознака (властивість) публічної (державної) влади, яка характеризує політико-правову сутність влади, це політико-правова категорія.

Ж. Тускоз визначає суверенітет як ознаку держави, що є виявом державної незалежності, що дозволяє встановлювати у своїх інтересах презумпцію повноважень на її території стосовно її громадян та для організації її державної влади. Суверенітет, на думку дослідника, є не чим іншим, як сукупністю повноважень, зміст і способи здійснення яких визначено міжнародним правом. Щоразу, коли держава укладає договір з іншою державою або угоду з іншим міжнародним правосуб'єктом, вона поступається деякими із своїх прав, погоджується на деякі зобов'язання і, отже, обмежує таким чином свої повноваження (Тускоз Ж. Міжнародне право: підручник; пер. з франц. Київ, 1998).

Необхідно зазначити, що визнання можливості обмеження суверенітету міжнародним правом, міжнародними угодами не є відходом від принципу суверенітету. Навпаки, лише володіння суверенітетом робить можливою участь держави у міжнародних угодах (і це – лише за згодою самої держави), і як наслідок цього можливим є обмеження державного суверенітету у конкретній сфері міждержавного співробітництва, тим більше, що у цьому разі має місце обмеження суверенітету усіх учасників угоди. Держава, яка укладає міжнародну угоду, здійснює свої суверенні права і в той же час обмежує свій суверенітет, беручи на себе певні зобов'язання. Реально суверенітет держави у відповідній сфері

міжнародного співробітництва, врегульованої міжнародною угодою, має прояв у меншому обсязі, ніж якби держава не уклала цієї угоди або не брала у ній участі.

3. Права та обов'язки України як прибережної держави

Прибережна держава може приймати відповідно до положень цієї Конвенції та інших норм міжнародного права закони і правила щодо мирного проходу через територіальне море стосовно всіх нижченаведених питань або деяких із них: а) безпеки судноплавства і регулювання руху суден; б) захисту навігаційних засобів і обладнання, а також інших споруд або установок; с) захисту кабелів і трубопроводів; д) збереження живих ресурсів моря; е) запобігання порушенню рибальських законів і правил прибережної держави; ф) збереження навколишнього середовища прибережної держави і відвернення, скорочення й збереження під контролем її забруднення; г) морських наукових досліджень і гідрографічних зйомок; h) запобігання порушенню митних фіскальних, іміграційних або санітарних законів і правил прибережної держави. Такі закони і правила не стосуються проектування, конструкції, комплектування екіпажу або обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять в дію загальноприйняті міжнародні норми і стандарти. Прибережна держава відповідним чином публікує всі такі закони і правила. Іноземні судна, здійснюючи право мирного проходу через територіальне море, дотримуються всіх таких законів і правил і всіх загальноприйнятих міжнародних правил щодо запобігання зіткненню на морі.

Прибережна держава у випадку необхідності і з урахуванням безпеки судноплавства може вимагати від іноземних суден, які здійснюють право мирного проходу через її територіальне море, користуватися такими морськими коридорами і схемами поділу руху, які вона може встановити або приписати для регулювання проходу суден. Зокрема, щодо танкерів, суден з ядерними двигунами і суден, що перевозять ядерні та інші небезпечні або отруйні за своєю природою речовини або матеріали, може бути висунута вимога прямувати такими морськими коридорами. Встановлюючи морські коридори і приписуючи схеми поділу руху відповідно

до цієї статті, прибережна держава бере до уваги: а) рекомендації компетентної міжнародної організації; б) будь-які шляхи, які звичайно використовуються для міжнародного судноплавства; с) особливі характеристики конкретних суден і шляхів; і d) інтенсивність руху суден. Прибережна держава ясно вказує такі морські коридори і схеми поділу руху на морських картах, які належним чином публікуються.

Прибережна держава не повинна перешкоджати мирному проходу іноземних суден через територіальне море, за винятком випадків, коли вона діє так відповідно до цієї Конвенції. Зокрема, при застосуванні цієї Конвенції або будь-яких законів або правил, прийнятих відповідно до цієї Конвенції, прибережна держава не повинна: а) ставити іноземним суднам вимоги, які на практиці зводяться до позбавлення їх права мирного проходу або порушення цього права; або допускати дискримінацію ні за формою, ні по суті щодо суден будь-якої держави або щодо суден, що перевозять вантажі у будь-яку державу, з неї або від її імені. Прибережна держава належним чином оголошує про будь-яку відому їй небезпеку для судноплавства в її територіальному морі.

4. Права та обов'язки України як держави прапору

Кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над суднами, які плавають під її прапором.

Кожна держава, зокрема: а) веде реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під її прапором, та їхніх даних, крім тих суден, які виключені із загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їхніх невеликих розмірів; і бере на себе відповідно до свого внутрішнього права юрисдикцію над кожним судном, яке плаває під її прапором, і над його капітаном, офіцерами та екіпажем з адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються даного судна. Кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки у морі, зокрема в тому, що стосується: а) конструкції, обладнання і придатності до плавання суден; б) комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з урахуванням застосовних міжнарод-

них документів; с) користування сигналами, підтримання зв'язку й попередження зіткнень. До числа таких заходів входять заходи, необхідні для забезпечення того, щоб: а) кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу, інспектувалося кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, мореплавні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна; б) кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема у галузі судноводіння, навігації, зв'язку і судових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю відповідав типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна; с) капітан, офіцери і, необхідною мірою, екіпаж були повністю ознайомлені із застосовними міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища і підтримання зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил. Вживаючи заходів, передбачених у пунктах 3 і 4, кожна держава зобов'язана дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання.

Держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора. При отриманні такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, вжити будь-яких заходів, необхідних для виправлення становища.

Кожна держава організовує розслідування достатньо кваліфікованою особою або особами чи під їхнім керівництвом кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, за участю судна, яке плаває під її прапором і призвело до загибелі громадян іншої держави або до завдання їм серйозних ушкоджень, або серйозної шкоди суднам або установкам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора та інша держава співробітничать у будь-якому розслідуванні, що проводиться цією іншою державою, будь-якої такої морської аварії або навігаційного інциденту.

5. Права та обов'язки України як держави порту

Судна, що плавають під прапором держав, які не мають виходу до моря, користуються в морських портах таким же режимом, як і той режим, що надається іншим іноземним суднам. Якщо судно добровільно перебуває в одному з портів або біля одного з прибережних терміналів якої-небудь держави, ця держава може вдатися до розслідування і, коли це виправдано доказами, порушити розгляд стосовно будь-якого скидання із цього судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони цієї держави на порушення застосовних міжнародних норм і стандартів, встановлених через компетентну міжнародну організацію або загальну дипломатичну конференцію. Будь-який розгляд згідно з пунктом 1 не порушується щодо порушення, пов'язаного із скиданням у внутрішніх водах, територіальному морі або виключній економічній зоні іншої держави, якщо тільки не надійшло прохання цієї держави, держави прапора або держави, яка постраждала або зазнала небезпеки в результаті порушення, пов'язаного із скиданням, або ж якщо таке порушення не спричинило або не погрожує спричинити забруднення внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони держави, що порушила розгляд.

Коли судно добровільно перебуває в порту або біля прибережного терміналу якої-небудь держави, ця держава виконує, наскільки це практично здійснимо, прохання будь-якої держави про розслідування, пов'язаного із скиданням порушення, згаданого у пункті 1, яке, як можна передбачити, було вчинено у внутрішніх водах, територіальному морі або у виключній економічній зоні держави, що звертається з проханням, або завдало або погрожує завдати шкоди зазначеним просторам. Вона також виконує, наскільки це практично здійснимо, прохання держави прапора про розслідування такого порушення незалежно від того, де порушення вчинено. Матеріали розслідування, здійсненого державою порту згідно з цією статтею, передаються державі прапора або прибережній державі на їхнє прохання.

Будь-який розгляд, розпочатий державою порту на підставі такого розслідування, може за умови додержання Розділу 7 бути

припинений на прохання прибережної держави, якщо порушення вчинено в її внутрішніх водах, територіальному морі або виключній економічній зоні. Докази і протоколи по справі, а також будь-яка застава чи інше фінансове забезпечення, залишені у властей держави порту, передаються в такому випадку прибережній державі. Така передача виключає продовження розгляду в державі порту.

Port State Control – специфічний вид контролю, здійснюваного в морських портах з метою забезпечення безпеки мореплавства відповідно до Резолюції ІМО А.1052(27) «Процедури контролю суден державою порту», а також регіональних меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю суден державами портів. Є різновидом контролю дотримання вимог безпеки судноплавства. Першою такою угодою є Паризький меморандум 1982 р. (далі – Paris MOU), підписаний адміністраціями чотирнадцяти європейських держав. Сьогодні до його складу належать Бельгія, Болгарія, Канада, Хорватія, Кіпр, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Греція, Ісландія, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Мальта, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, РФ, Словенія, Іспанія, Швеція та Велика Британія. Законодавчим органом Паризького меморандуму є Комітет, що скликається щорічно. Крім 27 держав-членів, до складу меморандуму входить Європейська комісія. Секретаріат меморандуму розташований у Гаазі (Нідерланди), а Інформаційний центр – у Сент Мало (Франція). Такі організації, як Берегова охорона США, Токійський і Карибський меморандуми, ІМО, ІЛО, мають статус спостерігача в Комітеті Paris MOU. Система контролю, створена на базі Paris MOU, до теперішнього часу залишається найбільш авторитетною, хоча з того часу створено багато й інших подібних систем, а саме: Латиноамериканський меморандум 1992 р., Токійський меморандум 1993 р., Карибський меморандум 1996 р., Середземноморський меморандум 1997 р., Індокіанський меморандум 1998 р., Африканський меморандум 1999 р., Чорноморський меморандум 2000 р. тощо.

Сутність контролю державою порту полягає в перевірці прибережними державами відповідності суден, що заходять до їхніх портів, вимогам міжнародних конвенцій (т. зв. «застосовних кон-

венцій», «відповідних документів»): SOLAS74, SOLAS Protocol 1988, Load Lines 1966, Load Lines Protocol 1988, MARPOL 73/78, STCW 78/95/2010, TONNAGE1969, AFS. Перелік чинних щодо сторін кожного окремого меморандуму конвенцій може дещо різнитися залежно від їх чинності щодо сторін, які укладають меморандум. Мета контролю – виявлення суден, що не відповідають чинним міжнародним стандартам, визначеним у зазначених конвенціях, і прийняття необхідних заходів (затримання судна в порту, припинення вантажних операцій, відстрочка відходу) для виправлення недоліків. Порівняно з контролем за морськими суднами з боку держави прапора на забезпечення реального зв'язку (згідно з нормами Конвенції про відкрите море 1958 р. та UNCLOS'82), контроль держави порту довів за останні більше ніж 30 років значно більшу ефективність. Такий контроль є міжнародною (а спочатку – регіональною) ініціативою, якій ІМО надано обов'язкового характеру відповідно до резолюції А.787 (19) «Процедури контролю суден державою порту» від 23.11.1995.

Контроль держави порту має вагоме значення, зокрема, через те, що виявляє недоліки, допущені морськими властями держави прапора, який несе судно. Прибережна держава зацікавлена в тому, щоб біля її узбережжя не стався інцидент із тяжкими наслідками. Практика портового контролю, який здійснюється владою прибережної держави, в деяких випадках може навіть нейтралізувати упущення, допущені державою прапора. Водночас здійснення портового контролю не має бути занадто обтяжливим, адже невинувата затримка відходу судна може спричинити обов'язок відшкодування шкоди, викликаній такою затримкою. Влада держави порту-учасниці меморандуму повинна застосовувати лише ті договори, які набули чинності і стороною яких є ця прибережна держава. Вона зобов'язана перевіряти свідоцтва й документи, що стосуються вимог зазначених міжнародних договорів. У разі виявлення на судні таких невідповідностей міжнародним правилам, які становлять очевидний ризик для безпеки, здоров'я людей і навколишнього середовища, влада держави порту забезпечує, щоб цей ризик був усунутий до того, як судну буде дозволено вийти в море, і з цією метою здійснює відповідні заходи, аж до затриман-

ня судна. Якщо зазначені невідповідності не можуть бути усунені в порту огляду, то судну може бути дозволено слідувати до іншого порту за дотримання будь-яких належних умов, щоб не піддавати необґрунтованому ризику безпеку, здоров'я людей і навколишнє середовище і встановлений режим прибережних морських вод, адже плавання та здійснення будь-якої діяльності в них і в будь-яких інших просторах Світового океану т. зв. субстандартними суднами (в яких корпус, механізми, обладнання або безпека експлуатації суттєво нижчі за норму, відсутні дійсні дипломи, що вимагаються відповідними конвенціями, або в якого кількість членів екіпажу не відповідає Свідоцтву про мінімальний склад екіпажу) є ризиком виникнення надзвичайних ситуацій, погіршення стану прибережних вод, загрози іншим суднам, що здійснюють діяльність у цих просторах, неможливості дотримання встановленого прибережною державою режиму прибережних вод, адже, наприклад, невідповідність навігаційного обладнання судна викликає неможливість дотримання встановлених прибережною державою правил щодо проходження, наприклад, внутрішніми морськими водами або територіальним морем (зокрема, відповідно до правил ст. 13 Закону України «Про державний кордон України» щодо здійснення мирного проходження або ст. 15 цього самого Закону щодо обов'язку іноземних невійськових суден і військових кораблів додержувати у водах України навігаційних та інших правил). Якщо судно та його обладнання не відповідають установленим вимогам, йому може бути заборонений вихід у море, що також є проявом дії адміністративної юрисдикції України щодо суден під будь-яким прапором. Як справедливо зазначає С. О. Кузнецов, контроль держави порту є окремим видом систематично здійснюваної діяльності осіб, які перебувають на державній службі та мають відповідні повноваження уряду прибережної держави на виключно цей вид діяльності, що здійснюється в порядку та обсягах, установлених міжнародними угодами, щодо суден (їх обладнання, постачання, комплектування екіпажем), експлуатації та виконуваних процедур, основною метою якої є забезпечення безпеки судна, людей і навколишнього середовища із застосуванням у виключних випадках заходів, що обмежують свободу переміщення судна.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Окресліть основні характеристики концепції суверенітету, юрисдикції та суверенних прав держави у морських просторах відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року.
2. Визначте, у яких морських просторах діє т.зв. «морський» суверенітет, встановлено суверенні права та обмежена (цільова) юрисдикція держав.
3. Означте права та обов'язки України як прибережної держави.
4. Охарактеризуйте права та обов'язки України як держави прапору.
5. Визначте механізм дії Port State Control.

ЛЕКЦІЯ № 11

Тема

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКА ПОЛІТИКА. ПРОТИДІЯ ЗБРОЙНІЙ АГРЕСІЇ РФ ТА ТИМЧАСОВІЙ ОКУПАЦІЇ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ УКРАЇНИ

План

1. Військово-морська діяльність: поняття, визначення, сучасний стан в Україні.
2. Військове мореплавство: основні поняття.
3. Правовий режим військового мореплавства та заходження військових кораблів під іноземними прапором до вод під юрисдикцією та суверенітетом України.
4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.

1. Військово-морська діяльність: поняття, визначення, сучасний стан в Україні

У сучасних умовах основним призначенням військово-морських сил як і раніше залишається захист політичних та економічних інтересів держав в акваторіях, що перебувають під їх суверенітетом та юрисдикцією, а також у просторах морів та оке-

анів, які не підпадають під дію ані суверенітету, ані юрисдикції держав. При цьому військово-морські сили як інструмент зовнішньої політики має унікальні можливості. Насамперед, на відміну від сухопутних сил, він не обмежений кордонами держави, і може забезпечити «присутність прапора» своєї держави в будь-якій віддаленій акваторії планети. Крім того, сучасна морська зброя дозволяє зробити практично досяжним будь-який об'єкт на території будь-якої держави поза залежністю від його віддалення від берегової лінії. Військово-морська діяльність – складова морської діяльності, спрямована на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу. Правове становище судна, визнаного воюючим, характеризується наступними двома основними рисами: чи законно судно-комбатант як збройна одиниця держави має право брати участь у морських боях проти ворога, а члени екіпажу такого судна у разі захоплення їх противником повинні користуватися правом військовополонених; як судно-комбатант воно піддається нападу з боку супротивника і потоплення без жодного попередження (судно некомбатантів не підлягає потопленню без попередження і порятунку екіпажу, пасажирів і суднових документів. Якщо ж таке судно бере участь у веденні військових дій, ці дії кваліфікуються міжнародним правом як піратські з усіма наслідками для цього судна і його екіпажу).

2. Військове мореплавання: основні поняття

Звертаючись до сучасного міжнародного морського права, слід констатувати, що у міжнародно-правових договірних нормах досить повно сформульовано загальноприйняте визначення «військовий корабель»/«військове судно»/warship. Військовим кораблем, з погляду міжнародного права, може бути визнане лише судно, що має у сукупності усі чотири ознаки, зафіксовані Конвенцією ООН з морського права 1982 р.:

1) приналежність до військово-морських сил певної держави; це означає, що судно має бути внесене до переліків корабельно-

го складу військово-морського флоту. З переліком корабельного складу та структурою структура Військово-Морських Сил ЗС України можна ознайомитися на сайті Ukrainian Military Pages (<https://www.ukrmilitary.com/p/ukrainian-navy.html>); а завдання Військово-Морські Сили Збройних Сил України як виду Збройних Сил України, полягають у обороні України, захисті її суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності (п. 1 Положення про корабельну службу у Військово-Морських Силах Збройних Сил України, затвердженого наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 р. № 415);

2) отримання та несення зовнішніх ознак, що відрізняють військові кораблі його національності. Конвенція не вказує конкретних відмітних знаків, надаючи державам право самим визначати, які знаки повинні мати їхні військові кораблі. На практиці держави зазвичай використовують військовий прапор та вимпел. Крім прапора і вимпела військовий корабель може нести інші відмітні знаки: ними можуть бути написи і знаки на борту корабля. Однак це не означає, що військовий корабель може не мати прапора, оскільки, відповідно до загальних норм міжнародного права, будь-яке судно повинно мати прапор, який свідчить про його національність;

3) перебування під командуванням офіцера, який знаходиться на державній службі, ім'я якого занесено до списку офіцерів військово-морського флоту. Список офіцерського складу військово-морського флоту є офіційним документом, що засвідчує склад офіцерів, які перебувають на військово-морській службі держави. Ця вимога – одна із найважливіших і значною мірою визначає особливий характер прав і обов'язків військового корабля. У деяких країнах списки офіцерського складу військово-морського флоту складається як з тих, хто перебуває на дійсній службі, так і тих, хто перебуває у резерві, списки належним чином публікуються, в інших країнах ці списки призначені лише для службового користування;

4) наявність екіпажу, підпорядкованого регулярній військовій дисципліні. Підпорядкування екіпажу військовій дисципліні є відмітною ознакою саме військового корабля, оскільки у нево-

єнному флоті дисципліна має інший характер та регламентується іншими нормативними актами. При цьому, терміном «військовий корабель» охоплюються не лише усі класи та типи бойових надводних та підводних кораблів, але також допоміжні судна, призначені для забезпечення постачання військово-морського флоту (боєприпасами, спорядженням, озброєнням, паливом, продовольством тощо) або ті, що займаються транспортуванням військ, гідрографічною або рятувальною діяльністю. Але буває і так, що такі судна, незважаючи на їхню приналежність до військово-морських сил, не мають усіх зазначених у ст. 8 ознак, визначених Конвенцією ООН з морського права 1982 року.

3. Правовий режим військового мореплавства та заходження військових кораблів під іноземними прапором до вод під юрисдикцією та суверенітетом України

Відповідно до Правил плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529, іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані нести свій військово-морський або державний прапор. Під час перебування іноземного військового корабля в порту України підняття та спуск прапора може провадитися відповідно до національних правил. Заходження і перебування в межах територіального моря, внутрішніх вод, на рейдах та в портах України іноземних підводних човнів та інших підводних транспортних засобів допускається тільки в надводному положенні. Іноземні військові кораблі під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України зобов'язані дотримувати правил радіозв'язку, навігаційних порткових, митних, санітарних та інших правил.

У разі вимушеного недодержання іноземним військовим кораблем правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України командир іно-

земного військового корабля повинен негайно повідомити про це адміністрацію найближчого порту України. Під час плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземні військові кораблі повинні користуватися послугами лоцманської і криголамної служби в тих районах, де лоцманське та криголамне проведення є обов'язковим. У територіальному морі, внутрішніх водах України іноземні військові кораблі не повинні заходити в ті райони, в яких забороняється їх плавання і перебування. Про встановлення таких районів оголошується в установленому порядку.

У разі недодержання іноземним військовим кораблем, його плавзасобами, літальними апаратами або особовим складом під час плавання і перебування в межах територіального моря, внутрішніх вод, на рейдах та в портах України законів і правил України командиру іноземного військового корабля (загону) ставляться вимоги щодо необхідності їх додержання. Іноземному військовому кораблю, який ігнорує звернену до нього вимогу про додержання законів і правил України, компетентними органами може бути запропоновано негайно покинути територіальне море України. Цими Правилами доповнено відповідні положення Закону України від 4.11.1991 р. «Про державний кордон України».

4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів

Держава-окупант після анексії Криму розглядає територіальне море та внутрішні води Чорного моря навколо Криму як власну територію, а ВМЕЗ та континентальний шельф навколо Криму – як власні. Подібність розуміння територіального моря та внутрішніх вод у законодавстві обох сторін конфлікту (ст. ст. 5, 6 Закону України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. № 1777-ХІІ, ст. ст. 1, 2 Федерального закону РФ «Про внутрішні морські води, територіальне море та прилеглу зону РФ» від 31 липня 1998 р. № 155-ФЗ), що ґрунтується на вимогах Конвенції ООН з морського права 1982 р., дозволяють цим державам дзеркально тлумачити ці простори в однакових межах: Росією як

власні, а Україною – як окуповані. Згідно з федеральним законодавством РФ про анексію Криму держава-агресор вважає власним кордоном «кордон Республіки Крим на суші, сумісний з територією України» та вказує, що «розмежування морських просторів Чорного та Азовського морів здійснюється на підставі міжнародних договорів РФ, норм і принципів міжнародного права». Зважаючи, що на момент анексії Криму РФ окупувала не лише територію АРК та м. Севастополя, але й окремі території Херсонської області, її бачення як власної сухопутної межі, так і розмежування внутрішніх вод Сивашу та Азовського моря залишається відкритим та документально невизначеним. Тим більше, враховуючи відсутність будь-яких офіційних заяв і неможливість ведення офіційного переговорного процесу, є абсолютно відкритим бачення з точки зору агресора меж «власних» ВМЕЗ і континентального шельфу навколо Криму, а також меж «територіального моря РФ» у Каркинітській затоці Чорного моря. В умовах домінування Чорноморського флоту РФ у відповідній акваторії та видобування захопленими окупантами структурами ДАТ «Чорноморнафтогаз» сировини на ділянках шельфу, що розташовані значно ближче до узбережжя материкової України, ніж до Криму, без жодних публічних пояснень цих процесів указана ситуація свідчить про можливість заяви окупанта про належність йому будь-якої частини ВМЕЗ України за власним бажанням і, навпаки, можливість заявити про неналежність собі цієї акваторії за певних умов (забруднення середовища, ворожі дії проти мирного судноплавства або іншої діяльності третіх держав тощо) (Бабін Б. В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 23).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Які зміни сталися у галузевому морському законодавстві з 2014 року в Україні?
2. Охарактеризуйте основні поняття у військовому мореплаванні (військовий крабель тощо).
3. Назвіть характерні риси правового режиму військового мореплавства.

ЛЕКЦІЯ № 12

Тема ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

План

1. Довгострокове стратегічне планування в морській та портовій галузі України.
2. Розвиток інституційного механізму реалізації морської політики України.
3. Розвиток приморських регіонів як напрям морської політики України.
4. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.

1. Довгострокове стратегічне планування в морській та портовій галузі України

Таке планування є відносно новою практикою сучасного національного законодавства у сфері морської та портової діяльності. У програмних документах – Морській доктрині України на період до 2035 року та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року – визначено основні напрями розвитку галузі на довгострокову перспективу. У них зазначається, що морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави. Водний транспорт, що обслуговується у морських портах України, є дешевшим та більш екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним на ринку транспортних послуг під час здійснення внутрішньої та міжнародної торгівлі. Морські порти України є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів України, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та роз-

витку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Стратегією розвитку морських портів визначаються очікувані прогнози щодо функціонування та розвитку кожного морського порту в частині розвитку перевантажувальних потужностей.

Крім цього, документ окреслює основні напрямки розвитку інфраструктури морських портів на середньо- та довгострокову перспективу, а також встановлює передумови для гармонізації розвитку портової інфраструктури та під'їзних (залізничних та автомобільних) шляхів до морських портів. Стратегія закріплює на державному рівні наступні ключові напрямки розвитку морських портів: розробка механізмів впровадження моделі управління «порт-лендлорд», відповідно до якої адміністрація морського порту має право надавати інвесторам об'єкти портової інфраструктури та земельні ділянки для будівництва, а інвестори мають право оперувати збудованими терміналами протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом із терміналом; оптимізація діяльності неприбуткових адміністрацій морських портів шляхом їх об'єднання за регіональним принципом; розроблення механізму участі органів місцевого самоврядування у процесах планування розвитку морських портів з можливістю входження до рад морських портів; впровадження стандартів корпоративного управління в портовій галузі; розвиток е-сервісів у морських портах; впровадження смарт-інфраструктури, екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел; впровадження інформаційної системи «Морське вікно» з подальшою її інтеграцією з інформаційними системами контролюючих органів; інтеграція українського сегмента з європейською системою SafeSeaNet тощо.

Морською доктриною визначено: сучасний стан сфери морської діяльності, національні інтереси на морі, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності, мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики, розвиток морської

індустрії (відродження і розвиток торговельного мореплавства, портової діяльності, суднобудування, розвиток рибного господарства, видобування і транспортування енергоресурсів), розвиток військово-морської діяльності.

2. Розвиток інституційного механізму реалізації морської політики України

Відродження та підтримання звання України як морської держави, розбудова її морського торговельного та військово-морського потенціалу не може відбуватися лише завдяки ситуаційним змінам за результатами реагування на кризові події або з метою пришвидшеного розв'язання проблем, які не вирішувалися десятиліттями. Тут має бути запроваджений інший підхід як до правового забезпечення, так й до практики реалізації прийнятих правових норм. Галузеве нормотворення (на усіх рівнях) має спиратися не на продукування свідомо прогального правового базису, а на формування норм на основі оцінки ризиків, управління ними, запобігання корупційним проявам та ґрунтуватися на вже отриманому досвіді (як позитивному, так й негативному; як вітчизняному, так й зарубіжному). Так, зокрема, проблематика дипломування моряків та діяльність відповідних уповноважених (на перевірки та схвалення відповідності стандартам тренажерних центрів, прийняття кваліфікаційних іспитів тощо) органів держави в Україні є актуальною вже більше 15 років. Але рішення про реформування системи почали прийматися лише у 2021 р. після гучних протестів моряків та профспілок наприкінці 2020. І тут дуже яскраво було проявлено кризу галузі, прогальність законодавства та організаційні «прорахунки» (звісно не на користь моряків), які стали причиною появи посередників, агентів тощо з «вирішення питань» зі складанням кваліфікаційних іспитів та отриманням сертифікатів. Аварія танкера «Delfi» та неспроможність примушення судновласника до прибирання власного затонулого майна також засвідчила проблеми діючого Кодексу торговельного мореплавства України, що «відкрив» можливості до практично нескінченного продовження капітаном морського порту Одеса строків для його прибирання судновласником.

3. Розвиток приморських регіонів як напрямок морської політики України

Довгий час увага розвиткові приморських регіонів як напрямок морської політики України практично не приділялася. Перша редакція Морської доктрини лише декілька разів згадували про нього. Друга ж редакція значно краще підійшла до розробки цього напрямку, який було оформлено у окремий підрозділ.

Так, зокрема, передбачається, що розвиток приморських регіонів повинен базуватися на ефективному комплексному використанні їх вигідного розташування, соціальної, культурної та економічної специфіки, раціонального поєднання економічних переваг із культурними, оздоровчими, туристичними та рекреаційними можливостями. У результаті децентралізації передбачається суттєве підвищення ролі органів місцевого самоврядування та органів державної влади у процесі організації та координації діяльності морегосподарських комплексів, забезпечення збалансованого розвитку приморських регіонів з використанням культурного, економічного, енергетичного, транспортно-транзитного, рекреаційного та екологічного потенціалу, що визначається приморським розташуванням України. Закріплено також норми про розвиток морегосподарської діяльності у приморських регіонах, ринок туристичних і рекреаційно-оздоровчих послуг, розвиток круїзного судноплавства, розвиток міжнародного та міжрегіонального співробітництва, екологічні аспекти розвитку приморських регіонів.

4. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19

Пандемія COVID-19 вчинила значний вплив на практично усі сфери діяльності людей у більшості країн світу. І однією з перших галузей, що опинилася у зоні підвищеного ризику, стало мореплавство. Першими пересувними карантинними зонами стали великі круїзні лайнери з тисячами осіб на борту. Заборони на вхід до портів, карантинні вимоги, необхідність дезінфекції суден, захворюваність та смертність через COVID-19 стали реальністю для морської галузі у 2020 році. Новий коронавірус став причиною надзвичайних ситуацій у провідних державах портів, зажадавши

швидких та ефективних дій з недопущення нових заражень. Заходи, до яких вдавалися держави, є стандартними протоколами з контролю суден при заходженні до портів, єдиним аспектом, що зажадав підвищеної уваги – загрозливий механізм поширення вірусу та необхідність забезпечити ізоляцію хворих та тих, у кого були підозри на інфікування. Крім того, дуже важливим стало забезпечення ефективного та реального контролю. Кращі практики портів було узагальнено у Керівництві для портів в умовах COVID-19, що видані за сприяння Програми стабільного розвитку портів (World Port Sustainability Program). Проблема ротації екіпажів суден стала гуманітарною катастрофою галузі.

Документи міжнародних міжурядових та неурядових організацій у сфері протидії поширенню захворюваності у морському секторі були сфокусовані на створенні зведених переліків портів, де були можливими зміни екіпажів, та виробленні протоколів забезпечення їхньої епідеміологічної безпеки, мінімізації негативних наслідків гуманітарної кризи у галузі. Фактично вони стали набором рекомендованих адміністративних обмежувальних заходів та кращих практик щодо недопущення поширення пандемії у галузі. Протоколи щодо зміни екіпажів містять рекомендації для морських адміністрацій та інших відповідних національних органів (охорони здоров'я, митниць, міграційних та прикордонних служб, адміністрацій морських портів, компаній цивільної авіації). Вони стосуються ролі судноплавних компаній, агентів та представників, у т.ч. агентств з підбору екіпажів та моряків, і поширюються на морські порти, аеропорти та авіакомпанії, що беруть участь в операціях зміни екіпажів суден (Luchenko, D., Georgiievskyi, Iu. (2021). Administrative Restrictions in Ports: Practice of Crew Rotations During COVID-19 Pandemic. *Lex Portus*, 7(3), 7–31. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.3.2021.1>).

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Які додаткові протоколи забезпечення епідеміологічної безпеки були запроваджені у зв'язку з пандемією COVID-19?
2. Охарактеризуйте динаміку довгострокового стратегічного планування в морській та портовій галузі України.

3. Визначте перспективи розвитку сучасного інституційного механізму реалізації морської політики України.

3. Назвіть основні можливі шляхи розвитку приморських регіонів як напрямку морської політики України.

ЛЕКЦІЯ № 13

Тема

МОРСЬКА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ: НОВІТНІЙ ЕТАП

План

1. Правовий режим воєнного стану.
2. Політика щодо українських моряків.
3. Портова політика в умовах воєнного стану.

1. Правовий режим воєнного стану

Воєнний стан – це особливий правовий режим, що вводиться в Україні або в окремих її місцевостях у разі збройної агресії чи загрози нападу, небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності та передбачає надання відповідним органам державної влади, військовому командуванню, військовим адміністраціям та органам місцевого самоврядування повноважень, необхідних для відвернення загрози, відсічі збройної агресії та забезпечення національної безпеки, усунення загрози небезпеки державній незалежності України, її територіальній цілісності, а також тимчасове, зумовлене загрозою, обмеження конституційних прав і свобод людини і громадянина та прав і законних інтересів юридичних осіб із зазначенням строку дії цих обмежень. До заходів правового режиму воєнного стану належать: 1) встановлення (посилення) охорони об'єктів критичної інфраструктури та об'єктів, що забезпечують життєдіяльність населення, 2) запровадження трудової повинності для працездатних осіб, не залучених до роботи в оборонній сфері та захисту критичної інфраструктури і не заброньованих за підприємствами, установами та організаціями на період дії воєнного стану з метою виконання робіт, що мають оборонний характер, а також ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, які виникли в період дії воєнного стану, та залучати їх в умовах

воєнного стану до суспільно корисних робіт, що виконуються для задоволення потреб Збройних Сил України, інших військових формувань, правоохоронних органів і сил цивільного захисту, забезпечення функціонування національної економіки та захисту критичної інфраструктури і не потребують, як правило, спеціальної професійної підготовки осіб; 3) використання потужностей та трудових ресурсів підприємств, установ і організацій усіх форм власності для потреб оборони, зміна режиму їхньої роботи; 4) примусове відчуження майна, що перебуває у приватній або комунальній власності, вилучення майна державних підприємств, державних господарських об'єднань для потреб держави в умовах правового режиму воєнного стану в установленому законом порядку та видавати про це відповідні документи встановленого зразка; 5) запровадження комендантської години та встановлення спеціального режиму світломаскування; 6) встановлення особливого режиму в'їзду і виїзду, обмеження свободи пересування громадян, іноземців та осіб без громадянства, а також руху транспортних засобів; 7) перевірка документів у осіб, а в разі потреби проведення огляду речей, транспортних засобів, багажу та вантажів, службових приміщень і житла громадян, за винятком обмежень, встановлених Конституцією України; 8) заборона проведення мирних зборів, мітингів, походів і демонстрацій, інших масових заходів; 9) порушення у порядку, визначеному Конституцією та законами України, питання про заборону діяльності політичних партій, громадських об'єднань, якщо вона спрямована на ліквідацію незалежності України, зміну конституційного ладу насильницьким шляхом, порушення суверенітету і територіальної цілісності держави, підрив її безпеки, незаконне захоплення державної влади, пропаганду війни, насильства, на розпалювання міжетнічної, расової, релігійної ворожнечі, посягання на стійкість критичної інфраструктури, права і свободи людини, здоров'я населення; тощо.

2. Політика щодо українських моряків

Із запровадженням в Україні воєнного стану було оголошено про загальну мобілізацію. Мобілізації до збройних сил в Україні підлягають громадяни 18–60 років, здатні виконувати військовий

обов'язок, переважно чоловіки. Також був обмежений виїзд чоловіків цієї вікової категорії з території України за кордон з 24 лютого 2022 року. Ураховуючи те, що морякам, у силу професії, необхідний виїзд за кордон для виконання професійних обов'язків, норма про заборону виїзду за кордон не мала обмежити їхні права. Крім того, як вказувалося у листі Генерального секретаря ІТФ Стівена Коттона на ім'я Президента України, це може завадити українським морякам приєднатися до суден для виконання своїх життєво важливих обов'язків із морського судноплавства та перевезень по всьому світу. На сайтах новин у березні повідомлялося про можливість виходу моряків у рейс із портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені, проте документів, що підтверджують це, видано (оприлюднено) не було. Можливості виїхати за кордон автотранспортом або зробити піший перехід неможливо. Повітряний простір України для польотів цивільної авіації було закрито 24 лютого. Для вирішення питання про можливість виїзду моряків за кордон було сформовано електронну петицію про підтримку змін до Закону про виїзд за кордон під час військового стану українським морякам, на підставі наявності у них морських (діючих) документів: паспорта моряка та кваліфікаційного свідоцтва, згідно з Порядком видачі кваліфікаційних документів особам командного складу суден та суднової команди морських суден, яка набрала необхідні 25 тис. голосів, проте не була підтримана. Визнання моряків ключовими працівниками могло б допомогти у цьому напрямку.

Таке визнання дає можливість морякам подолати адміністративні обмеження та забезпечити стабільність морських ланцюгів постачання. Таке визнання стало всесвітньою практикою в умовах пандемії COVID-19, однак в Україні підтримано не було. І це незважаючи на те, що українські моряки масово працюють на судах по всьому світу, і Україна до 2019 року входила до п'ятірки країн-постачальниць робочої сили світовий ринок морських перевезень. Нині вона вже втратила ці лідерські позиції, однак чисельність моряків-громадян України все ж залишається високою. І проблема їхнього виїзду за кордон залишається гострою. Через унікальність та необхідність роботи моряків для функціонування світової економіки та залежності від морських сполучень ве-

ликої кількості держав, їх було визнано ключовими робітниками (за рекомендацією Міжнародної морської організації) провідними країнами-постачальниками робочої сили. Як зазначається ІМО, моряки перебувають на провідному місці у глобальній системі перевезень, формують надійні можливості постачань життєво необхідних товарів та продуктів харчування і тому потребують і заслуговують на швидкі та рішучі гуманітарні дії з боку урядів у всьому світі, не лише під час пандемії, а й у всі часи. Лише завдяки тим морякам, які продовжили працювати після завершення своїх контрактів, порти мали змогу залишатися відкритими для бізнесу, своєчасно виконувались вантажні операції та товари продовжували безперешкодно циркулювати. Маємо пригадати, що на початку березня 2022 р. Міністерством інфраструктури України було врегульовано порядок перетину кордону водіями автомобільного та залізничного транспорту віком від 18 до 60 років (Аверочкіна Т. В. Аверочкіна Т. В. До питання про визнання моряків ключовими робітниками. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф* (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153).

3. Портова політика в умовах воєнного стану

Наприкінці лютого 2022 року у морських портах України заблокованими опинилося майже 100 суден під іноземними прапорами та екіпажами, сформованими з іноземних громадян. Деякі з суден зазнали пошкоджень, деякі – затонули. Початок роботи «зернового коридору» дозволив розблокувати судна та екіпажі. «Зернова угода» (чи, за офіційною назвою, – «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів»), укладена Україною, РФ, Туреччиною та ООН у Стамбулі 22 липня 2022 р., дозволила торговельним та вантажним суднам безперешкодно виходити з українських портів і доставляти аграрну продукцію до різних куточків світу. «Ініціатива» передбачає, що контроль за портами Одеса, Чорноморськ і Южний цілковито залишається за українською стороною. Перебуван-

ня у цих портах жодних інших суден, окрім тих, які мають забезпечувати експорт зерна та пов'язаних з ним харчових продуктів і добрив не передбачається. Жодних інших додатків та закритих документів, окрім «Ініціативи» не існує. Також документ не передбачає послаблення санкцій щодо РФ. Досягнута угода передбачає наступне: утворюється гуманітарний коридор для аграрних вантажів та добрив, включаючи аміак, що експортуються з портів Одеси, Чорноморська та «Південного», гарантії безпеки для України через розмінування фарватерів – ООН та Туреччина; військові конвої не передбачені; адмініструватиме процеси Загальний координаційний центр. Сторони не здійснюватимуть жодних нападів на торговельні судна, а жодні судна, літаки та БПЛА не можуть наближатися до гуманітарного коридора; можуть залучатися мінні тральщики третіх країн; договір укладено на 120 днів і може бути пролонговано.

Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання

1. Назвіть основні ризики для морської галузі України, що виникли після 24 лютого 2022 року.
2. Як змінювалися ініціативи щодо надання морякам України права виїзду за кордон.
3. Визначте динаміку роботи морських портів України за період з 24 лютого 2022 року.

ПЛАН ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

ЗАНЯТТЯ № 1

Тема

МОРСЬКА ПОЛІТИКА ТА МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПОНЯТТЯ, ЗМІСТ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
2. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
3. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>

Спеціальна література:

4. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с. <https://www.academia.edu/38021498>
5. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: зб. тез IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої світлій пам'яті д.ю.н., проф., академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Л. П. Юзькова (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). С. 8–10. http://univer.km.ua/doc/Tezi_uchasnikiv_Publiczna_vlada_2021.pdf
6. Гайдук С. А. Національна морська політика: проблеми та шляхи їх подолання. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президенті України*. 2018. Вип. 2. С. 114–126. http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpuadu_2018_2_9

7. Ківалов, С.В. (2018). Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*, 5, 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>
8. Короткий Т. Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210–222. <https://cutt.ly/iOkzNVZ>
9. Кузнецов, С.С. (2019). Оновлена Морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній Українській державності. *Lex Portus*, 6, 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>
10. Кузнецов С. С. Чорноморський басейновий регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини України (міжнародно-правовий вимір) *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*. 2021. № 1. С. 128–135. <http://visnyk-psp.kpi.ua/article/view/233059>
11. Кузнецов С. С. Чорноморський басейновий єврорегіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини (євроінтеграційний вимір: Україна – Рада Європи). *Публічне право*. 2021. № 1. С. 71–86. <https://www.publichne-pravo.com.ua/files/41/pdf/7.pdf>
11. Ломоносова О. Е., Ломоносов Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 229–238. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31
12. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.op.ua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
13. Польовий М. А. Чинник громадянського суспільства та прогнозування стабільності політичного процесу). *Гілея: науковий вісник*. 2014. Вип. 87. С. 345–349. http://nbuv.gov.ua/UJRN/gileya_2014_87_94
14. Серафімов В. В. Регіоналізм як напрям морської політики України: оновлення правового забезпечення. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 111–123. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212989>
15. Серафімов В. В. Державна морська політика України: на шляху до оновлення. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжна-

- родної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 429–432. <https://cutt.ly/NOKvCR9>
16. Серафімов В. В. Правовий базис морської політики України у сфері охорони навколишнього середовища. *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 29–30 січ. 2021 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2021. С. 92–95.
 17. Степанова К. В., Степанов В. М. Морська держава та морська політика. *Економіка та держава*. 2017. № 3. С. 21–24. http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/5.pdf
 18. Baird, A.J. (2005). Maritime Policy in Scotland. *Maritime Policy & Management*, 32, 4, 383–401. <https://doi.org/10.1080/03088830500300404>
 19. Fedotov O. P., & Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories «Jurisdiction» and «Sovereign Rights». In: *State and law in the context of globalization: realities and prospects*: collective monograph / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Kreštovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>
 20. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
 21. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2, 26–38.
 22. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*, 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
 23. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
 24. Syndercombe, G. (2012). The Need for a National Maritime Policy. *Scientia Militaria – South African Journal of Military Studies*, 19(2). <https://doi.org/10.5787/19-2-386>
 25. Spencer, J. (2021). Maritime Policy. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.32199.21928>

Питання заняття

1. Морська діяльність: поняття, визначення, тлумачення.
2. Підходи до визначення поняття «морська діяльність».
3. Співвідношення поняття «морська діяльність» з суміжними/спорідненими поняттями («портова діяльність», «морегосподарська діяльність», «військово-морська діяльність», «торговельне мореплавство», агентська/посередницька діяльність).
4. Історичні фактори формування морської політики сучасних держав.
5. Основні історичні етапи побудови сучасної морської політики держав світу.
6. Загальна характеристика сучасного стану морської діяльності в Україні.
7. Принципи морської політики.

ЗАНЯТТЯ № 2

Тема

РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ: ПОЛІТИЧНІ, ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ

Література

Нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
4. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 3. Ст. 20.
6. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від

16 травня 1996 р. № 529. *Зібрання постанов Уряду України*. 1996. № 12. Ст. 334.

7. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.

Спеціальна література:

8. Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція держави у внутрішніх водах. *Традиції та новачії юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 трав. 2017 р.). У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 462–464.
9. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с. <https://www.academia.edu/38021498>
10. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178.
11. Аверочкіна Т. В. Щодо правового забезпечення режиму виключної (морської) економічної зони України. *Юридичний вісник*. 2018. № 4. С. 29–34. <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/506>
12. Варес К. Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88.
13. Гаверський В. В. «Пакетний» підхід у Конвенції ООН з морського права 1982 року. *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22–23 січ. 2021 р.). О.: ГО «Причорноморська фундація права», 2021. С. 24–27.
14. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип. 18. 2003. С. 517–520.
15. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <https://cutt.ly/xOIFdta>
16. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace>.

- onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y
17. Польовий М. А. Про гіпотетичний зв'язок між політичним тероризмом та демократією. Актуальні проблеми політики. 2013. Вип. 50. С. 171–181. http://nbuv.gov.ua/UJRN/appol_2013_50_20
 18. Серафімов В. В. Правовий режим прилеглої зони України. *Правове життя сучасної України*, 17 травня 2019 р. / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика». 2019. С. 485–488.
 19. Andrushchenko, S. (2020). The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*, 3, 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
 20. Faqiang, L., & Abliakimova, E. (2020). Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*, 4, 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>
 21. Fedotov O. P., & Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories «Jurisdiction» and «Sovereign Rights». In: *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Krestovska, etc. Lviv-Torun: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>
 22. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
 23. Kormych, B., Averochkina, T., Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2, 26–38.
 24. Kormych, B., Averochkina, T., Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
 25. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
 26. Serafimov, V. (2020). Supervision (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*, 1, 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2020.2>
 26. Shuibao, Z. (2020). Registration of vessels in the PRC: diversity of legal regimes. *Lex Portus*, 2, 7–29. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2020.1>

Питання заняття

1. Сучасна класифікація морських просторів
2. Міжнародно-правовий та національний режим водних просторів:
 - 2.1. Режим територіального моря
 - 2.2. Режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі
 - 2.3. Режим прилеглої та виключної економічної зони
 - 2.4. Режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство)

Завдання

для поточного контролю знань і вмінь

1. Охарактеризуйте політичні умови прийняття та загальний зміст Конвенції і Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 року.
2. Визначте історію та політичні аспекти розроблення міжнародної угоди про правовий режим морських портів та міжнародних річок у другій половині XX ст.
3. Проаналізуйте в історичній ретроспективі механізми санкційної політики, що реалізовувалися у морських портах.
4. Охарактеризуйте запроваджувану сучасними державами санкційну політику у сфері морської діяльності.

ЗАНЯТТЯ № 3

Тема

РЕЖИМ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ: ПОЛІТИЧНІ, ПРАВОВІ ТА ЕКОНОМІЧНІ ФАКТОРИ ВИЗНАЧЕННЯ ТА ВСТАНОВЛЕННЯ

Література

Нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
4. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 3. Ст. 20.
6. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. *Зібрання постанов Уряду України*. 1996. № 12. Ст. 334.
7. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.

Спеціальна література:

8. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с. <https://www.academia.edu/38021498>
9. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178.
10. Аверочкіна Т. В. Щодо правового забезпечення режиму виключної (морської) економічної зони України. *Юридичний вісник*. 2018. № 4. С. 29–34. <http://yuv.onua.edu.ua/index.php/yuv/article/view/506>
11. Варес К. Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88.
12. Гаверський В. В. «Пакетний» підхід у Конвенції ООН з морського права 1982 року. *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22–23 січ. 2021 р.). О.: ГО «Причорноморська фундація права», 2021. С. 24–27.
13. Гаверський В. В. Загальнотеоретичні аспекти співробітництва держав, розташованих на узбережжі замкнених та напівзамкнених морів. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.

- (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 399–402.
14. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип.18. 2003. С. 517–520.
 15. Кузнецов С. О. Правові принципи використання морських каналів у міжнародному торговельному судноплаванні. *Шляхи вдосконалення нормативно-правової бази України як основи сталого розвитку суспільства: тенденції та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 3–4 верес. 2021 р.). Х.: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2021. С. 50–53.
 16. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <https://cutt.ly/xOIFdta>
 17. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
 18. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
 19. Польовий М. Джерела сучасного політичного тероризму в демократичних країнах. *Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє*. 2014. Вип. 19(1). С. 319–327. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Un_msm_2014_19\(1\)_38](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Un_msm_2014_19(1)_38)
 20. Andrushchenko, S. (2020). The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*, 3, 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
 21. Fedotov O. P., & Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories «Jurisdiction» and «Sovereign Rights». In: *State and law in the context of globalization: realities and prospects*: collective monograph / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Kreshovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>
 22. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>

23. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*, 29, 2, 26–38.
24. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
25. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
26. Serafimov, V. (2020). Supervision (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*, no. 1, 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2020.2>
27. Shuibao, Z. (2020). Registration of vessels in the PRC: diversity of legal regimes. *Lex Portus*, no. 2, 7–29. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2020.1>

Питання заняття

1. Режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства.
2. Режим найбільших судноплавних міжнародних каналів.
3. Режим замкнених та напівзамкнених морів.
4. Режим міжнародних рік.
5. Правовий статус та режим континентального шельфу.
6. Комісія з меж континентального шельфу.
7. Міжнародний район морського дна.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Охарактеризуйте сучасний політичний дискурс навколо визначення правового статусу та режиму найбільших проток та каналів, що використовуються для міжнародного судноплавства.
2. Проаналізуйте наукові підходи до визначення понять «замкнене море» та «напівзамкнене море», визначте політичні механізми взаємодії держав, розташованих на узбережжі таких морів.

3. Дослідіть генезу політичних факторів поширення юрисдикції прибережної держави на континентальний шельф та механізмів задоволення/незадоволення прагнень держав на діянки шельфу за межами 200-мильної зони.

4. Визначте політичні перспективи вдосконалення законодавства України про виключну економічну зону та континентальний шельф.

ЗАНЯТТЯ № 4

Тема

МОРСЬКА ПОЛІТИКА СУЧАСНИХ ДЕРЖАВ СВІТУ: ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ТА ЗМІНИ

Література

1. Ківалов, С.В. (2018). Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*, 5, 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.5.2018.1>
2. Серафімов В. В. Сучасні тенденції формування морської політики держав Середземномор'я. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 111–124.
3. Серафімов В. В. Використання досвіду законодавства КНР про порти для вдосконалення правового статусу морських портів України. *Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку України*: матеріали Міжнародної наук.-практ. конф. (Одеса, 15–16 трав. 2015 р.): у 2 т. / відп. ред. М. В. Афанасьєва; НУ «ОЮА», Півден. регіон. центр НАПрН Україн; передм. С. В. Ківалова. О.: Юрид. л-ра, 2015. Т. 1. С. 468–469.
4. Серафімов В. В. Правовий режим територіального моря КНР. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку держави та права в умовах євроінтеграції*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.). Т. 1. 2016. С. 307–399.
5. Серафімов В. В. Основні вектори сучасної морської політики держав південного та східного Середземномор'я. *Сучасний стан і перспективи розвитку держави і права*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 15–16 черв. 2018 р.). Львів, Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив, 2018. С. 109–111.
6. Серафімов В. В. Регіональні правові моделі захисту морського середовища. *Захист прав і свобод людини: досягнення, проблеми та перспективи*: зб. матеріалів Міжнар. юрид. наук.-практ. конф.

- (м. Київ, 14 черв. 2018 р.). Київ: Видавничий дім «Арт-Ек», 2018. С. 40–43.
7. Серафімов В. Застосування законодавства Китайської Народної Республіки про міжнародний морський транспорт для вдосконалення правового регулювання транспортних операцій на міжнародному морському транспорті в Україні. *Юридичний вісник*. 2016. № 1. С. 138–142.
 8. Belt and Road Initiative. <https://www.beltroad-initiative.com/belt-and-road/>
 9. Berzina-Cerenkova, U.A. (2021). The Baltic Resilience to China's «Divide and Rule». *Lex Portus*, (7)2, 11–38. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.2.2021.2>
 10. Bocheński, T., Palmowski, T., & Studzieniecki, T. (2021). The Development of Major Seaports in the Context of National Maritime Policy. The Case Study of Poland. *Sustainability*, 13(22), 12883. doi:10.3390/su132212883
 11. Charo, A. M. (2021). Role of Maritime Policies and Strategies in Shaping the Maritime Security Threats in Kenya. *African Journal of Empirical Research*, 2(1), 115–131. <https://doi.org/10.51867/ajer.v2i1.18>
 12. China's expanding investment in global ports. (2017, October 11). https://country.eiu.com/article.aspx?articleid=925980476&Country=Iceland&topic=Economy&subtopic=R_9
 13. Communication from the Commission to the European parliament, the council, the European economic and social committee and the committee of the regions. An Integrated Maritime Policy for the European Union. Brussels, 2007, 10 October, COM, 575 final. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0575:FIN:EN:PDF>
 14. Faqiang, L., & Abliakimova, E. (2020). Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*, 4, 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>
 15. Idan, A. (2018, May 1). China's Belt and Road Initiative: Relieving Landlocked Central Asia. The Central Asia-Causasus Analyst. <https://cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13510-chinas-belt-and-road-initiative-relieving-landlocked-central-asia.html>
 16. Kardon, I. (2021). Research & Debate – Pier Competitor: Testimony on China's Global Ports. *Naval War College Review*, 74, 1, art. 11. <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol74/iss1/11>

17. Kemoklidze, N. (2021). China's Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Georgia. *Lex Portus*, (7)2, 64–105. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.2.2021.4>
18. Lamptey, B.L., Sackey, A.D., Pearl, D.A. et al. An Analysis of Maritime Policies in Ghana., 12 November 2021, PREPRINT (Version 1). <https://doi.org/10.21203/rs.3.rs-424468/v1>
19. Malyarenko, T. (2021). China's Belt and Road Initiative in the Contested Eastern Neighborhood: A Case Study of Ukraine. *Lex Portus*, (7)2, 39–63. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.2.2021.3>
20. Maritime affairs, 2014, European Atlas of the Seas. URL: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/atlas/maritime_atlas/#lang=EN; bkgd=5:0.75; mode=1; pos=11.754:53.652:4; theme=2:0.75:1
21. Negoro, A.H.S., et al (2020). Maritime policies in the era of regional autonomy: identifying the challenges. *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci.* 485 012030. <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/485/1/012030#artAbs>
22. Omale, O. (2021). Maritime policy managing international ocean resources for sustainable seaborne navigation. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.29879.24483>
23. Pelagidis, T., & Haralambides, H. (2020). What Shipping Can Tell Us About Europe's Efforts to Face the Risk of COVID-19-Induced «Japanification». *World Economics Journal*, 23, 29–39. <https://cutt.ly/MOzm3SA>
24. Pluciński, M. (2017). Poland's maritime policy – the past, a new approach. *Ekonomiczne Problemy Usług*, 3 (128), 7–19. DOI: 10.18276/epu.2017.128-01.
25. Serafimov, V., Stets, O., & Shkolyk, A. (2021). Seaports in the BRI: Challenges, Solutions and Emerging Regulations. *Lex Portus*, 7(5), 14–41. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.2>
26. Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative. (2017, June 20). http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm.
27. Wickramanayake, D., Brown, S., Zheng, Z. (2021). Maritime Policy Fragmentation and Integration Effects in Jamaica. *Journal of Logistics Management*, 10, 1, 11–23. <http://article.sapub.org/10.5923.j.logistics.20211001.02.html>

Питання заняття

1. Морська політика Китаю. Ініціатива «Belt & Road».
2. Європейська морська політика.
3. Ініціатива трьох морів.
4. Морська політика США.
5. Морська політика африканських країн.
6. Морська політика країн Південно-Східної Азії.
7. Середземноморська морська політика.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти

1. Охарактеризуйте особливості морських політик держав сучасного світу.
2. Визначте політичні передумови та важелі зміни морських політик сучасних держав.
3. Проаналізуйте політику протидії морському піратству та тероризму на морі та у портах у різних регіонах світу.

ЗАНЯТТЯ № 5

Тема

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ТА ПОЛІТИЧНІ ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ ТА РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. *Офіційний вісник України*. 2006. № 44. Ст. 2982.
2. Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства: постанова Ради Міністрів Української РСР від 29.04.1991 р. № 100. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/100a-91-п/print>
3. Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства: постанова Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250. <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/250-92-п> (утр. чин.)
4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.

5. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.98 р. № 271. *Офіційний вісник України*. 1998. № 30. Ст. 1145.
6. Питання безпеки судноплавства України: постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098. *Офіційний вісник України*. 1998. № 52. С. 51.
7. Питання Державної адміністрації морського і річкового транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 р. № 227. *Офіційний вісник України*. 2009. № 20. Ст. 647.
8. Про часткове зупинення дії постанови Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 227: постанова Кабінету Міністрів України від 08.07.2009 р. № 948. *Офіційний вісник України*. 2009. № 69. Ст. 2378.
9. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 9.12.2010 року № 1085/2010. *Офіційний вісник України*. 2010. № 94. Ст. 3334.
10. Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 8 липня 2009 р. № 948: постанова Кабінету Міністрів України від 22.12.2010 р. № 1162. *Офіційний вісник України*. 2010. № 98. Ст. 3479.
11. Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 06.04.2011 р. № 370/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 29. Ст. 1219.
12. Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті: Указ Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011. *Офіційний вісник України*. 2011. № 29. Ст. 1255.
13. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
14. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 27.02.2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. № 20. Ст. 619.
15. Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300. *Офіційний вісник України*. 2014. № 63. Ст. 1740.
16. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442. *Офіційний вісник України*. 2014. № 74. Ст. 2105.

17. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.

Спеціальна література:

1. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с.
2. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: проблеми та рішення. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 80–85. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232404>
3. Аверочкіна Т. В. Державне управління прибережними водами: міжнародно-правові засади. *Основні тенденції розвитку цивілістики, конституційного, господарського та міжнародного права: матеріали круглого столу* (м. Кривий Ріг, 27 жовт. 2017 р.); відп. за вип. В. Г. Олюха. Кривий Ріг: Видав. дім «Гельветика», 2017. С. 15–19.
4. Аверочкіна Т. В. Адміністративні послуги в структурі державного управління прибережними водами. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 409–412.
5. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса: Гельветика, 2020. Т. 2. С. 127–130.
6. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади: зб. тез IV Міжнар. наук.-практ. конф., присвяченої світлій пам'яті д.ю.н., професора, академіка-засновника НАПрНУ, першого Голови Конституційного Суду України Леоніда Петровича Юзькова* (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). С. 8–10. URL: http://univer.km.ua/doc/Tezi_uchasnikiv_Publiczna_vlada_2021.pdf
7. Аверочкіна Т. В. Генеза публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру: матеріали Міжнар. наук.-пр-*

- акт. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 392–395.
8. Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
 9. Андрущенко С. В. Правовий режим морського порту. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису. Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. 204 с.
 10. Андрущенко С. В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.).* 2021. С. 10–13.
 11. Андрущенко С. В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава.* 2020. № 40. С. 24–34.
 12. Валуєва Л. Удосконалення системи управління морськими портами у світлі прийнятого Закону України «Про морські порти України». *Актуальні проблеми європейської інтеграції.* 2012. Вип. 10. С. 70–76.
 13. Валуєва Л. Становлення державної системи управління морськими портами: міжнародний досвід. *Актуальні проблеми європейської інтеграції.* 2012. Вип. 9. С. 48–54.
 14. Дем'янченко А. Г. Підходи до визначення структур власності та управління в морських портах. *Університетські наукові записки: часопис Хмельниц. університету управління та права: Право. Економіка. Управління.* 2013. Вип. 2. С. 178–185.
 15. Ківалов С. В. Адміністрація морських портів України: чи не зайва структура? *Lex Portus.* 2017. № 2. С. 5–20.
 16. Кормич Б. А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus.* 2018. № 1. С. 21–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.2>
 17. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право. О., Фенікс, 2011. 382 с.
 18. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20>

- М. %20Європейські %20стандарти %20морської %20політики... pdf?sequence=1&isAllowed=y
19. Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*: зб. наук. статей. 2016. № 4. С. 78–100.
 20. Попелюк В. П. Сучасні тенденції розвитку управління морськими портами і транспортній інфраструктурі України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 65. С. 385–390.
 21. Рядінська, В. О. Проблеми управління морськими портами в Україні. *Право і суспільство*. 2011. № 3. С. 121–125.
 22. Стець, О. М. (2019). Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *Lex Portus*, 1, 68–88. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.5>
 23. Тасліцький Г. Законодавча невизначеність річкових портів. *Юридична газета*. 2015. 8 вересня (№ 35/36). С. 18–19.
 24. Яковлев І. П. Публічне адміністрування у сфері державної митної справи: термінологічний пошук. *Європейські перспективи*. 2015. Вип. 6. С. 119–125.
 25. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
 26. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
 27. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
 28. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
 29. Shuibao, Z. (2020). Registration of vessels in the PRC: diversity of legal regimes. *Lex Portus*, 2, 7–29. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2020.1>

Питання заняття

1. Генеза інституційного механізму формування та реалізації морської політики України
2. Система органів публічного адміністрування морської діяльності в Україні.
3. Наднаціональний рівень публічного адміністрування морської діяльності.
4. Політичні аспекти публічного адміністрування морської діяльності в Україні.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Здійсніть дослідження організації державного управління та регулювання морської діяльності в іноземних державах.
2. Проаналізуйте порядок прийняття Обов'язкових постанов та Зводів звичаїв морських портів. Визначте, чи всі ці локальні нормативні акти прийняті із дотриманням проаналізованої процедури.
3. Визначте, яким чином мають бути прийняті/заверджені зводи звичаїв та обов'язкові портанови по річковим портам України.
4. Проаналізуйте перспективи розвитку річкових перевезень в Україні.

ЗАНЯТТЯ № 6

Тема НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.

4. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.
5. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
6. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo> Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 3. Ст. 20.
7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>
8. Звід звичаїв морського порту Одеса: видано на підставі наказу державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 20.11.2015 р. № 233 та засвідчено Торгово-промисловою палатою України 25.11.2015 р. URL: http://www.uspa.gov.ua/images/other_files/Svody_obychaev/svod_odessa.pdf
9. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf>
10. Обов'язкові постанови по морському порту Південний, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 25.04.2016 р. № 126. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/25.04.2016.pdf>
11. Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 13.12.2016 р. № 451. URL: http://www.uspa.gov.ua/images/registers_seaport_ukraine/Niko.pdf

Спеціальна література:

12. Андрущенко С. В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав.

- 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.
13. Гужва І.Ю., Лисецька Н. М. Оптимізація міжнародного співробітництва України в рамках ОЧЕС: реальний стан та перспективи. *Економічні інновації*: зб. наук. пр. Одеса: ППРЕД НАН України, 2011. Вип. 43. С. 83–95.
 14. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
 15. Серафімов В. В. Правовий базис морської політики України у сфері охорони навколишнього середовища. Актуальні проблеми реформування системи законодавства України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 29–30 січ. 2021 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2021. С. 92–95.
 16. Сіскос Є. Глобальні стратегії економічного співробітництва країн Причорноморського басейну в процесах європейської інтеграції: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.00.02. Ін-т світ. економіки і міжнар. відносин. К., 2010. 32 с.
 17. Тичкова О. Ю. Локальні корпоративні норми у цивільно-правовому регулюванні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2009. 19 с.
 18. Хоманець В. 25 років ОЧЕС: підсумки заради майбутнього. *Науковий вісник Дипломатичної академії України*. 2017. Вип. 24(3). С. 74–84.
 19. Щодо перспектив Чорноморської системи співробітництва (ОЧЕС) у формуванні системи регіональної безпеки. Аналітична записка. <http://old2.niss.gov.ua/articles/1155/>
 20. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
 21. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
 22. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

23. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>

Питання заняття

1. Міжнародні (усесвітні) угоди у системі правового забезпечення морської діяльності.
2. Регіональне співробітництво держав у виробленні морської політики.
3. Національне законодавство України у сфері морської діяльності.
4. Локальний рівень регулювання морської діяльності.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Назвіть основні нормативні регулятори сучасної морської політики України.
2. Охарактеризуйте конвенції, якими врегульовані міжнародні морські публічно-правові відносини.
3. Охарактеризуйте конвенції, якими врегульовані міжнародні морські приватно-правові відносини.
4. Розкрийте історію та політичні аспекти формування українського морського законодавства.
5. Якими є перспективні напрями розвитку морського законодавства України?

ЗАНЯТТЯ № 7

Тема

НАЦІОНАЛЬНІ ІНТЕРЕСИ ТА ЗАГРОЗИ НАЦІОНАЛЬНИЙ БЕЗПЕЦІ УКРАЇНИ НА МОРІ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>

2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>

Спеціальна література:

3. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с. <https://www.academia.edu/38021498>
4. Гайдук С. А. Національна морська політика: проблеми та шляхи їх подолання. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2018. Вип. 2. С. 114–126. http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnadu_2018_2_9
5. Ківалов, С.В. (2018). Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*, 5, 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>
6. Кузнецов, С.С. (2019). Оновлена Морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній Українській державності. *Lex Portus*, 6, 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>
7. Кузнецов С. С. Підготовка моряків у системі національних інтересів України на морі: до питання організаційно-правового забезпечення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. № 1. С. 194–198. <http://nvppp.in.ua/vip/2020/1/36.pdf>
8. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.opua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
9. Серафімов В. В. Державна морська політика України: на шляху до оновлення. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції* (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 429–432. <https://cutt.ly/NOkvCR9>
10. Серафімов В. В. Правовий базис морської політики України у сфері охорони навколишнього середовища. *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Запоріжжя, 29–30 січ. 2021 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина», 2021. С. 92–95.

11. Серафімов В. В. Національні інтереси України на морі: підходи до класифікації. *Шляхи вдосконалення нормативно-правової бази України як основи сталого розвитку суспільства: тенденції та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 3–4 верес. 2021 р.). Х.: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2021. С. 57–59.
12. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
13. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
14. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
15. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>

Питання заняття

1. Загальна характеристика національних інтересів України на морі:
2. Загальна характеристика загроз національній безпеці України у сфері морської діяльності:

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Надайте розгорнуту характеристику (з використанням нормативної бази, судової практики, публікацій у ЗМІ, фахових виданнях тощо) національних інтересів України на морі (на вибір).
2. Надайте розгорнуту характеристику (з використанням нормативної бази, судової практики, публікацій у ЗМІ, фахових виданнях тощо) загроз національній безпеці у сфері морської діяльності (на вибір).

ЗАНЯТТЯ № 8

Тема

МЕТА, ПРИНЦИПИ І НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
2. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>

Спеціальна література:

3. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Гельветика, 2018. 466 с. <https://www.academia.edu/38021498>
4. Гайдук С. А. Національна морська політика: проблеми та шляхи їх подолання. *Збірник наукових праць Національної академії державного управління при Президентові України*. 2018. Вип. 2. С. 114–126. http://nbuv.gov.ua/UJRN/znprnadu_2018_2_9
5. Ківалов, С.В. (2018). Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*, 5, 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.5.2018.1>
6. Кивалов С. В. Свободные экономические зоны в Одесском регионе: традиции и новации. *Lex Portus*. 2016. № 1. С. 5–23. <https://lexportus.net.ua/vipusk-1–2016/kivalov.pdf>
7. Кузнецов, С.С. (2019). Оновлена Морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній Українській державності. *Lex Portus*, 6, 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.6.2019.3>
8. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>

9. Серафімов В. В. Державна морська політика України: на шляху до оновлення. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 429–432. <https://cutt.ly/NOkvCR9>
10. Серафімов В. В. Напрямки морської політики України та стратегія розвитку морських портів. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 16–17 трав. 2013 р.). Т. 1. 2013. С. 449–451.
11. Степанова К. В., Степанов В. М. Морська держава та морська політика. *Економіка та держава*. 2017. № 3. С. 22. http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/5.pdf
12. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.1>
13. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
14. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
15. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
16. UNCTAD. (2004, First Quarter). Transport Newsletter. (No. 23). https://unctad.org/system/files/official-document/websdtetlb20041_en.pdf

Питання заняття

1. Мета державної морської політики України.
2. Принципи державної морської політики України.
3. Напрями реалізації державної морської політики України.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Визначте та охарактеризуйте (за вибором) окремі напрями державної морської політики із наведенням прикладів їх реалізації/проблем в реалізації.

2. Визначте, яким чином може бути забезпечений сталий розвиток приморських регіонів.

3. Охарактеризуйте можливі стимули для реєстрації суден під українським прапором.

ЗАНЯТТЯ № 9

Тема

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ПОРТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Про державний кордон України: Закон України від 4.11.1991 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.
3. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.
4. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
5. Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден: постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.1992 р. № 115. <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/115-92-п>
6. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. *Офіційний Вісник України*. 2013. № 54. Ст. 1970.
7. Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р. *Офіційний Вісник України*. 2013. № 50. Ст. 1803.
8. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р. *Офіційний Вісник України*. 2013. № 61. Ст. 2194.
9. Інструкція щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України, затверджена наказом Мінтрансв'язку України від 13.06.2007 № 491. *Офіційний Вісник України*. 2007. № 48. Ст. 2000.

10. Про закриття морських портів: наказ Мінінфраструктури від 16.06.2014 р. № 255. *Офіційний Вісник України*. 2014. № 54. Ст. 1461.
11. Про закриття морських портів: наказ Мінінфраструктури від 28.04.2022 р. № 256. *Офіційний вісник України*. 2022. № 33. Ст. 1831.

Спеціальна література:

1. Андрущенко С. В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>
2. Андрущенко С. В. Складові логістики морських портів України: оновлення організаційно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 63–84. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.4>
3. Андрущенко С. В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. № 2. С. 100–105.
4. Андрущенко С. В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34.
5. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. № 3. Р. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2020.3>
6. Andrushchenko S. Regime for ships in the maritime ports of Ukraine: current state of legal regulation, tendencies and innovations. *Evropský politický a právní diskurz*. 2020. Vol. 7. Iss. 6. Р. 109–115.
7. Андрущенко С. В. Морські порти України: новаті адміністрування діяльності. *Право як ефективний суспільний регулятор*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 16–17 лют. 2018 р.). Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2018. С. 68–70.
8. Андрущенко С. В. Режим морського порту: на шляху вдосконалення організаційно-правового забезпечення. *Вплив юридичної науки на розвиток міжнародного та національного законодавства*: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 16–17 лют. 2018 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2018. С. 13–16.
9. Андрущенко С. В. Режим суходільних територій морських портів України. *XII Міжнародна науково-практична конференція «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики»* (м. Одеса, 29–30 берез. 2018 р.). 2018. С. 70–74.

10. Андрущенко С. В. Правовий режим заходження і перебування іноземних військових кораблів у морських портах України. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1. 2018. С. 435–439.
11. Андрущенко С. В. Режим безпеки портів та портових споруд: міжнародно-правовий базис. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матер. XIII Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 18–19 квіт. 2019 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2019. С. 13–16.
12. Андрущенко С. В. Стратегії розвитку як основа оновлення публічного адміністрування портової галузі України. *Публічне адміністрування в умовах змін та перетворень: проблеми організації та правового забезпечення*: зб. наук. пр. за матеріалами III Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 11–12 квіт. 2019 р.) / Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого; відп. за вип.: Н. П. Матюхіна, Г. А. Гончаренко, М. С. Ковтун, С. А. Федчишин. Харків: Право, 2019. С. 458–461.
13. Андрущенко С. В. Щодо правового статусу та режиму акваторії морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 492–494.
14. Андрущенко С. В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 137–140.
15. Андрущенко С. В. Публічне адміністрування режиму морських портів України: до питання розширення суб'єктного складу. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*: матер. IV Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Хмельницький, 2–6 берез. 2021 р.). 2021. С. 10–13.
16. Валусєва Л. В. Адміністративний статус морських портів. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2012. Вип. 46. С. 309–319.
17. Коваль Н. О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92.
18. Серафімов В. В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 85–91.

19. Серафімов В. В. Політика планування та розвитку портової галузі України: перспективи оновлення: *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 402–405.
20. Faqiang, L., & Abliakimova, E. (2020). Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*, 4, 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.4.2020.1>
21. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.6.2021.1>
22. Luchenko, D., & Georgiievskyi, Iu. (2021). Administrative Restrictions in Ports: Practice of Crew Rotations During COVID-19 Pandemic. *Lex Portus*, 7(3), 7–31. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.3.2021.1>
23. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.1.2019.3>
24. Serafimov, V. (2020). Supervision (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*, no. 1, 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.1.2020.2>

Питання заняття

1. Порт: визначення поняття, класифікація.
2. Порядок відкриття та закриття портів в Україні.
3. Правовий статус акваторії (вод) портів
4. Річкові порти України: особливості правового статусу.
5. Режим порту: визначення, нормативно-правове забезпечення, політичні аспекти зміни.
6. Підтримання режиму порту.
7. Двосторонні угоди про торговельне мореплавство як основа режиму у морських портах.
8. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.
9. Режим суден та їх екіпажів у портах

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Здійсніть дослідження розвитку мореплавства та давніх портів часів Київської Русі.

2. Здійсніть дослідження розвитку портів Стародавнього світу (Греції, Риму, Єгипту та ін.). Виявіть закономірності їх розвитку.

3. Визначте, яким чином здійснювалося управління портами Стародавнього світу, які збори стягувалися при заходженні до портів, які послуги надавалися.

4. Охарактеризуйте розвиток портів, заснованих греками на узбережжі Чорного моря.

5. Охарактеризуйте історію прийняття та загальний зміст Конвенції і Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 року.

6. Визначте історію розроблення міжнародної угоди про правовий режим морських портів у другій половині XX ст.

7. Дослідіть генезу річкових портів в Україні.

8. Визначте правовий статус військових або інших закритих за своїм правовим режимом портів.

ЗАНЯТТЯ № 10

Тема

ДЕРЖАВНА ПОЛІТИКА У СФЕРІ ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Конвенція про режим судноплавства на Дунаї, 1948. https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_175#Text
2. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства, 1965. *Офіційний вісник України*. 2006. № 8. Ст. 492.
3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
4. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. *Урядовий кур'єр*. 1999. 13 лютого.
5. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів: Закон України від 01.06.2010 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 30. Ст. 400.
6. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.

7. Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України: постанова Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 155. *Офіційний вісник України*. 2012. № 17. Ст. 617.
8. Порядок виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затверджений наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308. *Офіційний вісник України*. 2015. № 39. Ст. 1175.

Спеціальна література:

9. Аверочкіна Т. В. Генеза публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 392–395.
10. Гаверський В. В., Серафімов В. В. Правові стандарти публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наукові перспективи*. 2022. № 1 (19). С. 254–266.
11. Гаверський В. В. На шляху до оновлення адміністрування діяльності на внутрішніх водних шляхах України. *Правова держава*. 2021. № 43. С. 61–67.
12. Гаверський В. В. Приватні засади в адмініструванні діяльності на внутрішніх водних шляхах. *Шляхи вдосконалення нормативно-правової бази України як основи сталого розвитку суспільства: тенденції та перспективи розвитку*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 3–4 верес. 2021 р.). Х.: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2021. С. 47–49.
13. Гаверський В. В. Тенденції оновлення правового базису розвитку річкового транспорту України. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 153–155.
14. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 96/50/ЄС. *Lex portus*. 2017. № 3. С. 25–34.
15. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина 1). *Lex portus*. 2018. № 2. С. 68–78.

16. Кузнецов С. О., Слатвінська В. М. Стандарти Європейського Союзу для внутрішніх водних шляхів України: Директива № 87/540/ЄЕС (Частина 2). *Lex portus*. 2018. № 3. С. 41–54.
17. Кузнецов С. О. Щодо імплементації в Україні законодавства ЄС у сфері внутрішнього водного транспорту. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика». 2019. С. 460–463.
18. Додін Є. В. Митне регулювання трансшипменту. *Митна справа*. 2010. № 6. С. 26–31.
19. Мачкур Н. Формування системи трансшипменту і перспективи розвитку. *Митна справа*. 2012. № 1. С. 105–111.
20. Подцерковний О. П., Сіюшов Д. Ю. Законодавчі проблеми трансшипменту в контексті розвитку морських портів України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2013. Вип. 72. С. 483–489.
21. Averochkina, T. (2019). Joint Efforts for Mobility in Danube Region. *Lex Portus*, no. 1, 131–134. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.9>

Питання заняття

1. Основні напрями державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.
2. Суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження.
3. Поняття та перспективи розвитку трансшипменту в Україні.
4. Принципи організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту
5. Допуск суден на внутрішні водні шляхи: політико-правові аспекти. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Визначте режим судноплавства міжнародними та внутрішньодержавними ріками, дослідіть політичні фактори його зміни. Назвіть найбільші судноплавні міжнародні та національні українські ріки.
2. Охарактеризуйте режим судноплавства рікою Дунай та визначте політико-правові аспекти його встановлення.

3. Дослідіть (на вибір) режим судноплавства іншими європейськими (африканськими, латиноамериканськими та ін.) ріками.

4. Дослідіть норми Угоди про асоціацію з ЄС 2014 року та визначте напрями співробітництва у сфері внутрішнього водного транспорту та публічного адміністрування судноплавних рік.

5. Охарактеризуйте політичні аспекти допуску суден під іноземними прапорами до внутрішніх вод України.

ЗАНЯТТЯ № 11

Тема

ПОЛІТИЧНІ ТА ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАХИСТУ СУВЕРЕНІТЕТУ ТА СУВЕРЕННИХ ПРАВ УКРАЇНИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Декларація про державний суверенітет України від 16.07.1990. Відомості Верховної Ради УРСР. 1990. № 31. Ст. 429.
2. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. № 1207-VII. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
3. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>

Спеціальна література:

4. Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: 12.00.07: дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
5. Аверочкіна, Т.В. (2018). Концептуальні основи адміністративної юрисдикції України у прибережних водних просторах. *Lex Portus*, 4, 47–66. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2018.4>
6. Аверочкіна, Т.В. (2018). Адміністративний примус у прибережних водах України. *Lex Portus*, 1, 44–61. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.4>
7. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)* / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470.

8. Бабін Б.В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 22–30. <https://cutt.ly/PO8AKiv>
9. Бабін Б., Плешко Е. А. Правовий режим тимчасово окупованої території України в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2016. № 2. С. 121–125. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzizvru_2016_2_23
10. Бабін Б.В., Цибулько О. С. Юридичні засоби російської агресії проти України. *Журнал східноєвропейського права*. 2020. № 72. С. 5–15. http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2020_72_3
11. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
12. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т. В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <https://cutt.ly/xOIFdta>
13. Кузнецов С. С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <http://pd.onu.edu.ua/article/view/232425>
14. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
15. Тимошук В.П., Юрмач А. В. Оцінка якості адміністративних послуг. Київ: Факт, 2005. 88 с.
16. Тускоз Ж. Міжнародне право: підручник; пер. з франц. Київ, 1998. 416 с.
17. Хаустова М. Г. Тенденції розвитку права в умовах глобалізації. *Проблеми законності*. 2013. Вип. 124. С. 3–15.
18. Babin, B., Chvaliuk, A., & Plotnikov, O. (2021). Attempted Annexation of Crimea and Maritime Environment Legal Protection. *Lex Portus*, 7(1), 31–52. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.2>
19. Bytyak, Y., Yakovyuk, I., Tragniuk, O., Komarova, T., & Shestopal, S. (2018). The State Sovereignty and Sovereign rights: The Correlation Problem. *Man in India*, 97. https://www.researchgate.net/publication/322233984_The_State_Sovereignty_and_Sovereign_rights_The_Correlation_Problem

20. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
21. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
22. Fedotov O.P., & Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories «Jurisdiction» and «Sovereign Rights». In: *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Kreštovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>
23. Koval, D. (2021). The Award Concerning Jurisdiction in the Coastal State Rights Dispute Between Ukraine and Russia: What Has Been Decided and What to Expect Next. *Lex Portus*, 7(1), 7–30. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.1>
24. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
25. Ramasari, R., Aprinisa, A., & Ainita, O. (2020). Sovereign Rights, Jurisdictional Obligations and Other Rights in Exclusive Economic Zone. *Progressive Law Review*, 2, 11–19. <https://doi.org/10.36448/plr.v2i02.31>
26. Tanaka, Y. (2019). *The International Law of the Sea* (3rd ed.). Cambridge: Cambridge University Press. doi:10.1017/9781108545907

Питання заняття

1. Концепція суверенітету та суверенних прав держави у морських просторах відповідно до Конвенції ООН з морського права.
2. «Морський» суверенітет, суверенні права, обмежена (цільова) юрисдикція держав у морських просторах: політичні та правові аспекти дії.
3. Права та обов'язки України як прибережної держави.
4. Права та обов'язки України як держави прапору.
5. Права та обов'язки України як держави порту.

ЗАНЯТТЯ № 12

Тема

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКА ПОЛІТИКА. ПРОТИДІЯ ЗБРОЙНІЙ АГРЕСІЇ РФ ТА ТИМЧАСОВІЙ ОКУПАЦІЇ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ УКРАЇНИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. № 1207-VII. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
2. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252. *Офіційний вісник України*. 2015. № 29. Ст. 845.
4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. *Офіційний вісник України*. 2015. № 24. Ст. 655.
5. Положення про корабельну службу у Військово-Морських Силах Збройних Сил України, затверджене наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 р. № 415. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1170-03#Text>
6. Правила плавання та перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-п#Text>

Спеціальна література:

7. Бабін Б.В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 22–30. <https://cutt.ly/PO8AKiv>
8. Бабін Б., Плешко Е. А. Правовий режим тимчасово окупованої території України в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної*

- Ради України*. 2016. № 2. С. 121–125. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzizvru_2016_2_23
9. Бабін Б.В., Цибулько О.С. Юридичні засоби російської агресії проти України. *Журнал східноєвропейського права*. 2020. № 72. С. 5–15. http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2020_72_3
 10. Коваль Н. О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92.
 11. Кузнецов С.С. Оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності як пріоритетного напрямку державної морської політики України. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 81–86.
 12. Кузнецов С.С. Військово-морська діяльність у системі пріоритетів державної морської політики України: оновлення правового забезпечення. *П'яті Таврійські юридичні наукові читання: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 трав. 2020 р.)*. К.: Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського, 2020. С. 117–119.
 13. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47. <https://cutt.ly/xOIFda>
 14. Кузнецов С.С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <http://pd.onu.edu.ua/article/view/232425>
 15. Мішеглина К.М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. пр.* 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onu.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
 16. Babin, B., Chvaliuk, A., & Plotnikov, O. (2021). Attempted Annexation of Crimea and Maritime Environment Legal Protection. *Lex Portus*, 7(1), 31–52. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.2>
 17. Bytyak, Y., Yakovyuk, I., Tragniuk, O., Komarova, T., & Shestopal, S. (2018). The State Sovereignty and Sovereign rights: The Correlation Problem. *Man in India*, 97. https://www.researchgate.net/publication/322233984_The_State_Sovereignty_and_Sovereign_rights_The_Correlation_Problem

18. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
19. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
20. Koval, D. (2021). The Award Concerning Jurisdiction in the Coastal State Rights Dispute Between Ukraine and Russia: What Has Been Decided and What to Expect Next. *Lex Portus*, 7(1), 7–30. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.1>
21. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>
22. Ukrainian Military Pages. URL: <https://www.ukrmilitary.com/p/ukrainian-navy.html>

Питання заняття

1. Військово-морська діяльність: поняття, визначення, сучасний стан в Україні.
2. Військове мореплавство: основні поняття.
3. Правовий режим військового мореплавства та заходження військових кораблів під іноземними прапором до вод під юрисдикцією та суверенітетом України.
4. Режим проведення міжнародних військових навчань в Україні.
5. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Оцініть зміни у діючому морському законодавстві, що відбулися з 2014 року з метою протидії російській агресії.
2. Охарактеризуйте правовий режим військово-морських баз на території України.
3. Визначте режим вимушеного заходження іноземного військового корабля до морського порту України.
4. Військово-морська політика провідних держав світу (за вибором).

ЗАНЯТТЯ № 13

Тема

ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКА ПОЛІТИКА. ПРОТИДІЯ ЗБРОЙНІЙ АГРЕСІЇ РФ ТА ТИМЧАСОВІЙ ОКУПАЦІЇ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ УКРАЇНИ

Література

Нормативно-правові акти:

1. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. № 1207-VII. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
2. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. № 1777-XII. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252. *Офіційний вісник України*. 2015. № 29. Ст. 845.
4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. *Офіційний вісник України*. 2015. № 24. Ст. 655.

Спеціальна література:

5. Бабін Б.В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 22–30. <https://cutt.ly/PO8AKiv>
6. Бабін Б., Плешко Е. А. Правовий режим тимчасово окупованої території України в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2016. № 2. С. 121–125. http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nzizvru_2016_2_23
7. Бабін Б.В., Цибулько О. С. Юридичні засоби російської агресії проти України. *Журнал східноєвропейського права*. 2020. № 72. С. 5–15. http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2020_72_3
8. Кузнецов С. С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <http://pd.onu.edu.ua/article/view/232425>

9. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y>
10. Babin, B., Chvaliuk, A., & Plotnikov, O. (2021). Attempted Annexation of Crimea and Maritime Environment Legal Protection. *Lex Portus*, 7(1), 31–52. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.2>
11. Bytyak, Y., Yakovyuk, I., Tragniuk, O., Komarova, T., & Shestopal, S. (2018). The State Sovereignty and Sovereign rights: The Correlation Problem. *Man in India*, 97. https://www.researchgate.net/publication/322233984_The_State_Sovereignty_and_Sovereign_rights_The_Correlation_Problem
12. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.
13. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595 (2020). <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>
14. Koval, D. (2021). The Award Concerning Jurisdiction in the Coastal State Rights Dispute Between Ukraine and Russia: What Has Been Decided and What to Expect Next. *Lex Portus*, 7(1), 7–30. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.1.2021.1>
15. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.3>

Питання заняття

1. Зони безпеки навколо узбережжя України: політико-правовий аналіз встановлення та забезпечення режиму.
2. Політико-правові аспекти «виходу» з «Кримської кризи».

Завдання для поточного контролю знань і вмінь

1. Військові засоби захисту суверенітету та суверенних прав України у морських просторах.
2. Контрольні процедури у прибережних морських просторах України.

ЗАНЯТТЯ № 14

Тема ПЕРСПЕКТИВИ ОНОВЛЕННЯ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Література:

Нормативно-правові акти:

1. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
2. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252-VIII. *Офіційний вісник України*. 2015. № 29. Ст. 845.
4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. *Офіційний вісник України*. 2015. № 24. Ст. 655.

Спеціальна література:

5. Бабін Б.В., Плешко Е. А. Правовий режим морських просторів, що входять до тимчасово окупованої території України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2016. Вип. 37(3). С. 120–123.
6. Мішеглина К. М. Європейські стандарти морської політики та розвиток морської доктрини України. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. пр. 2020. Вип. 66. С. 135–141. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/14830/Мішеглина%20К.%20>

М.%20Європейські%20стандарти%20морської%20політики...pdf?sequence=1&isAllowed=y

7. Серафімов В. В. Державна морська політика України: на шляху до оновлення. *Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах європейської інтеграції*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 18 травня 2018 р.) У 2-х т. Т. 1 / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. С. 429–432.
8. Port Authorities Signed Declaration to Keep Ports Open to Seaborne Trade to Support Fight Against the COVID-19 Pandemic. Maritime and Port Authority of Singapore. Retrieved June 24, 2020 from: <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/8ef344f7-89ab-4d4c-99ba-a2c73532d2b4>
9. Bradley, B., Agapitos, J. (2020). Shipping needs to prepare for coronavirus restrictions, warns Hill Dickinson. Hill Dickinson. Retrieved June 26, 2020 from: <https://www.hilldickinson.com/insights/news/shipping-needs-prepare-coronavirus-restrictions-warns-hill-dickinson>
10. Coronavirus disease (COVID-19). Situation Report – 205. The official website of the World Health Organization. Retrieved August 13, 2020 from: https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200812-covid-19-sitrep-205.pdf?sfvrsn=627c9aa8_2
11. Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. IMO. The official website of the International Maritime Organization. Retrieved June 25, 2020 from: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>
12. COVID-19: A 10-Point Action Plan to Strengthen International Trade and Transport Facilitation in Times of Pandemic. Policy Brief. 2020. No. 79. April (UNCTAD). The official web-site of the UNCTAD. Retrieved June 25, 2020 from: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf
13. Denyer, S., O'Grady, S. (2020). Passengers quarantined on cruise ship are desperate to escape coronavirus that infected 64 fellow travelers. The Washington Post. Retrieved June 25, 2020 from: https://www.washingtonpost.com/world/asia_pacific/honeymooner-among-61-people-on-cruise-ship-confirmed-as-having-coronavirus/2020/02/07/30a980b4-4961-11ea-8a1f-de1597be6cbc_story.html
14. Ersoy, N., Yuksel, G., & Aslihan, A. (2011). International Sanitary Conferences from the Ottoman perspective (1851–1938). *Hygiea*

- Internationalis an Interdisciplinary Journal for the History of Public Health, 10(1), 53–79. DOI: 10.3384/hygiea.1403–8668.1110153
15. Global trade update. 2020. June (UNCTAD). The official web-site of the UNCTAD. Retrieved June 25, 2020 from: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf
 16. Guide to ship sanitation, 2011 (World Health Organization). The official website of the World Health Organization. Retrieved May 25, 2020 from: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43193/9789241546690_eng.pdf?sequence=1
 17. Hayes, J.N. (2005). *Epidemics and Pandemics: Their Impacts on Human History*. Santa Barbara, CA: ABC–CLIO.
 18. Hong Kong: Bunkering operations affected amidst tightening of COVID-19 measures. *Manifold Times*. Retrieved July 28, 2020 from: <https://www.manifoldtimes.com/news/hong-kong-bunkering-operations-affected-amidst-tightening-of-covid-19-measures/>
 19. Howard-Jones, N. (1975). *The scientific background of the International Sanitary Conferences, 1851–1938*. World Health Organization. Retrieved June 23, 2020 from: https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549_eng.pdf?sequence=1
 20. ICS Warns Failure to Follow Protocols Undermines Crew Change Efforts. *The Maritime Executive*. Retrieved July 25, 2020 from: <https://www.maritime-executive.com/article/ics-warns-failure-to-followprotocols-undermines-crew-change-efforts>
 21. In March, freight traffic in the port of Barcelona decreased by –8.3%. *InforMare*. <http://www.informare.it/news/gennews/2020/20200588-porto-Barcellona-traffico-marzo-2020uk.asp>
 22. Faqiang, L., Abliakimova, E. (2020). Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*, 4, 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.4.2020.1>
 23. Kivalov, S. (2021). Ukrainian Maritime Policy: Stranded in a Transit. *Lex Portus*, 7(6), 7–36. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.6.2021.1>
 24. Luchenko, D., & Georgiievskyi, Iu. (2021). Administrative Restrictions in Ports: Practice of Crew Rotations During COVID-19 Pandemic. *Lex Portus*, 7(3), 7–31. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.3.2021.1>
 25. Mishehlina, K. (2019). Maritime policy: administrative and legal measurement in the context of the realization of the Maritime doctrine of Ukraine. *Lex Portus*, no. 1, 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.1.2019.3>

План

1. Довгострокове стратегічне планування в морській та портовій галузі України.
2. Розвиток інституційного механізму реалізації морської політики України.
3. Розвиток приморських регіонів як напрямок морської політики України.
4. Тенденції розвитку морської політики держав в умовах COVID-19.
5. Характеристика практики протидії пандемії COVID-19 у морській портовій галузі України.

ЗАНЯТТЯ № 15

Тема МОРСЬКА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ: НОВІТНІЙ ЕТАП

Література:

Нормативно-правові акти:

1. The Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian ports. https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/black_sea_grain_initiative_full_text.pdf
2. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12.05.2015 р. Офіційний вісник України. 2015. № 46. Ст. 1449.
3. Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію: Закон України від 21.10.1993 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1993. № 44. Ст. 416.
4. Про закриття морських портів: наказ Мінінфраструктури від 28.04.2022 р. № 256. *Офіційний вісник України*. 2022. № 33. Ст. 1831.
5. Правила перетинання державного кордону громадянами України, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 27.01.1995 р. № 57 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 25.08.2010 р. № 724). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/57-95-п#Text>

Спеціальна література:

6. Аверочкіна Т. В. До питання про визнання моряків ключовими робітниками. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153.
7. «Зернова ініціатива»: за перший місяць роботи відправлено понад 1,7 млн тонн агропродукції. <https://www.kmu.gov.ua/news/zernova-initsiatyva-za-pershyi-misiats-roboty-vidpravleno-ponad-17-mln-tonn-ahroproduktzii>
8. Коваль Н. О. Конвенція Монтре як фактор стримування в Азово-Чорноморському регіоні. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 155–158.
9. Кормич Б. А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143.
10. Кузнецов С. О. Перший (морський) збройний нейтралітет: історико-правовий нарис. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 147–150.
11. Мінінфраструктури: спрощено порядок перетину державного кордону для водіїв віком від 18 до 60 років. Урядовий портал. <https://cutt.ly/9FdBIxU>
12. Моряки на Одещині можуть отримати документи та вийти в рейс. <https://nv.ua/ukr/odesa/moryaki-na-odeshchini-mozhut-otrimati-dokumenty-ta-viyti-v-reys-50227018.html>
13. Павлиш О. Питання вивезення металу у рамках «зернової угоди» наразі не обговорюється – Мінінфраструктури. <https://www.epravda.com.ua/news/2022/08/25/690826/>

14. Повертайло М. На Одещині дозволили дипломування моряків та вихід в рейси. Які порти працюють. <https://suspilne.media/220365-na-odesini-dozvolili-diplomuvanna-morakiv-ta-vihid-v-rejsi-aki-porti-pracuut/>
15. Announcement on the suspension of the airspace of Ukraine. <https://uksatse.ua/index.php?s=fel1fcc951a80bfcc178a24db04d9a55&s=7a415e29869ec77d50c28966249818f5&act=Part&CODE=247&id=772&lang=en>
16. Coronavirus (COVID-19) – Designation of seafarers as key workers: Circular Letter (No.4204/Add.35/Rev.8). <https://cutt.ly/VFdH87n>
17. Coronavirus (COVID-19) – Joint Statement calling on all Governments to immediately recognize seafarers as key workers, and to take swift and effective action to eliminate obstacles to crew changes, so as to address the humanitarian crisis faced by the shipping sector, ensure maritime safety and facilitate economic recovery from the COVID-19 pandemic: Circular Letter (No.4204/Add.30). <https://cutt.ly/yFdDXW7>
18. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2021). Symbolism of Military Diplomacy: Growing Tensions between NATO and Russia in the Black Sea. *Wilson Center*. https://www.wilsoncenter.org/blog-post/symbolism-military-diplomacy-growing-tensions-between-nato-and-russia-black-sea?fbclid=IwAR0wqDYnrJ3rHjZlMPkEEAycVILPxRwnA_OYRAfm78Un036W7abdg7aNTIU
19. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2021). Strengthening Ukraine's Black Sea Navy to be a Bulkhead Against Russia. *PONARS Eurasia Policy Memo*. https://www.ponarseurasia.org/strengthening-ukraines-black-sea-navy-to-be-a-bulkhead-against-russia/?fbclid=IwAR2_v1Dpuqy10QuNEgsZSziSqqPkuMku1SUXS2QUiOtL-IkJbYq2GdAZKmk
20. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2021). *Political security and security strategy of Ukraine: Institutions and Policies in a European Perspective*. In Mikheieva, O., Oliynyk, S. (Eds.). *Human security: specifics and opportunities for Ukraine*. (pp. 9–28). Kyiv: Heinrich Böll Stiftung, 2021.
21. Russia-Ukraine Tensions Grow. What Is the Mood in Ukraine? <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/russia-ukraine-tensions-grow-what-mood-ukraine?fbclid=IwAR0l0BxYtaN7JJPTWL7R68BLpiBr476T0ay5Vp2wFMOzQO8Kqhnbgprowo>
22. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2022, March 17). The Barbarism of Hybrid Warfare. *Kennon Focus*. <https://www.wilsoncenter.org/blog-post/barbarism-hybrid-warfare>

23. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.8.2.2022.1>
24. Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers. <https://cutt.ly/0JUTs6x>
25. Tsutskiridze, M., Krasnikova, O., & Pohoretskyi, M. (2022). Underwater Cultural Heritage: Regime and Jurisdiction Challenges. *Lex Portus*, 8(3), 58–81. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.8.3.2022.3>
26. UNCTAD Review of Maritime Transport 2021. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf
27. Usmanov, Iu., & Chernychka, M. (2022). Maritime Autonomous Weapon Systems from the Standpoint of International Humanitarian Law. *Lex Portus*, 8(2), 33–53. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.8.2.2022.2>
28. Webinar «Seafarers are Key Workers: Essential to Shipping, Essential to the World». <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/DOTS-webinar.aspx>

План

1. Правовий режим воєнного стану.
2. Політика щодо українських моряків.
3. Портова політика в умовах воєнного стану.

Індивідуальні завдання

Тема 1	Морська політика та морська діяльність: поняття та зміст. Морська політика стародавніх держав. Морська політика держав доби середньовіччя. Характерні риси морської політики держав доби Великих географічних відкриттів. Морська політика держав у Новий час.
Тема 2.	Режим морських просторів: політичні, правові та економічні фактори визначення. Режим внутрішніх морських вод та територіального моря. Режим прилеглої та виключної (морської) економічної зон. Режим дна та надр дна. Режим проток та каналів, що використовуються для міжнародного судноплавства.
Тема 3.	Морська політика сучасних держав світу: підходи до формування та зміни. Морська політика держав Середземномор'я. Морська політика держав Південно-Східної Азії. Американська морська політика. Морська політика ЄС.
Тема 4.	Публічне адміністрування та політичні фактори формування та реалізації морської політики України. Система органів державної влади, до повноважень яких належить формування та реалізація морської політики України. Система повноважень органів місцевого самоврядування у формуванні та реалізації морської політики України. Участь громадських формувань у формуванні та реалізації морської політики України.

Тема 5.	Нормативне забезпечення сучасної морської політики України. Гене́за програмних документів морської та портової сфери в Україні. Порівняльна характеристика редакцій морських доктрин України. Вплив Угоди про асоціацію з ЄС на формування морської політики України.
Тема 6.	Національні інтереси та загрози національній безпеці України на морі. Підходи до класифікації національних інтересів України на морі. Характеристика загроз національній безпеці у сфері морської діяльності.
Тема 7.	Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики. Основні принципи реалізації державної морської політики в Україні: характеристика та підходи до класифікації. Основні напрями реалізації державної морської політики в Україні: характеристика та підходи до класифікації.
Тема 8.	Державна політика у сфері портової інфраструктури. Стратегія розвитку морських портів України: розвиток та новації. Управління морськими портами: на шляху пошуку оптимальної моделі. Тарифна політика у морських портах України.
Тема 9.	Державна політика у сфері внутрішнього водного транспорту. Політичні рішення у Законі України від 3.12.2021 р. «Про внутрішній водний транспорт». Система публічного адміністрування діяльності внутрішнього водного транспорту.

Тема 10.	Політичні та правові засоби захисту суверенітету та суверенних прав України у морських просторах. Міждержавні спори щодо морських просторів та практика їх вирішення. Справа про рибні ресурси (Велика Британія v Норвегії), 1951 р. Справи про континентальний шельф Північного (1967–1969) та Егейського морів (1976–1978). Справи про делімітацію морських просторів (Канада v США, 1984 р.; у Середземному морі (Лівійська Арабська Джамагірія v Туніс, 1982 р.). Справа Україна v Румунія щодо розмежування у Чорному морі тощо. Охорона державного кордону України на морі. Політичні можливості захисту та відновлення дії суверенітету і суверенних прав України у прибережних морських просторах.
Тема 11.	Військово-морська політика. Протидія збройній агресії РФ та тимчасовій окупації морських просторів України. Військово-морська політика провідних держав світу (за вибором). Політико-правові фактори подолання кризи в Азово-Керченській акваторії. Військові засоби захисту суверенітету та суверенних прав України у морських просторах.
Тема 12.	Перспективи модернізації морської політики України. Наближення морської політики України до стандартів ЄС та НАТО. Шляхи розбудови військово-морського потенціалу України. Суднобудування в Україні: можливості до відродження.

Тема 13.	Морська політика України: новітній етап
	Політико-правові аспекти протидії мінуванню морських акваторій
	Ініціативи ООН щодо «зернових коридорів» з морських портів України
	Наслідки широкомасштабного вторгнення РФ для морської галузі України

Критерії оцінювання під час поточного контролю

У відповідності до визначених критеріїв поточний контроль здійснюється за визначеною силабусом, робочою навчальною програмою системою.

Оцінювання	
Вид оцінювання	%
Поточний контроль, разом, у т.ч.:	30
Лекції	0
Практичні заняття	20
Індивідуальне завдання	10
Підсумковий контроль, разом, у т.ч.:	70
письмова компонента	10
усна компонента	60
Разом за дисципліну	100

Шкала оцінювання		
Оцінка	Бали	Опис
A	90–100	Відмінно
B	82–89	Добре
C	75–81	Добре
D	67–74	Задовільно
E	60–66	Задовільно (достатньо)

Fx	35–59	Незадовільно з можливістю повторного складання
F	1–34	Незадовільно з обов'язковим повторним курсом

***Методичні вказівки (рекомендації) для викладачів,
які проводять семінарські / практичні заняття***

Проведення семінарських занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

- оптимально поєднувати лекційні заняття із систематичною самостійною навчально-пізнавальною діяльністю здобувачів вищої освіти, їх теоретичну підготовку з практичною;
- розвивати уміння, навички розумової праці, творчого мислення, уміння використовувати теоретичні знання для вирішення практичних завдань;
- формувати у здобувачів вищої освіти інтерес до науково-дослідної роботи і залучення їх до наукових досліджень, які здійснює кафедра;
- забезпечувати системне повторення, поглиблення і закріплення знань здобувачів вищої освіти за певною темою;
- формувати уміння і навички здійснення різних видів майбутньої професійної діяльності;
- здійснювати діагностику і контроль знань здобувачів вищої освіти з окремих розділів і тем програми, формувати уміння і навички виконання різних видів майбутньої професійної діяльності.

При проведенні семінарських занять викладач заздалегідь формує порядок проведення семінарського заняття, у якому визначає порядок і послідовність заслуховування підготовлених відповідно до теми заняття доповідей, обговорення їх, опитування здобувачів вищої освіти, проведення захисту рефератів, у разі наявності таких та проведення дискусії з теми семінарського заняття.

При підготовці до перших семінарів викладачеві бажано обговорити зі здобувачами вищої освіти зміст китайського при-

слів'я: «Найкраща пам'ять гірша, ніж найгірше чорнило». Слід також продемонструвати першокурсникам види записів, використання яких допоможе їм приймати участь у обговоренні конкретних проблем:

- виписки, цитати – дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу – сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези – основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект – короткий послідовний виклад інформації з першоджерела. Для оперативного використання здобувачам вищої освіти можна рекомендувати накопичувати інформацію на спеціальних картках – аркушах твердого паперу невеликого формату.

Оцінка доповідей, відповідей на запитання оцінюються за національною шкалою, про що ставиться відмітка у журналі академгрупи.

При проведенні занять, крім відповідей на питання (відповідно до рекомендованих планів), здобувачами вищої освіти розв'язуються ситуативні завдання (задачі).

Оцінювання вирішення ситуативних завдань проводиться також за національною шкалою, про що робиться відміта в журналі академгрупи.

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ

ТЕСТИ

1. Яким є значення Світового океану для економічного розвитку прибережних країн?

1. Не має жодного значення.
2. Економічне.
3. Екологічне.
4. Інша відповідь

2. Чи наділені правами з використання Світового океану країни, що не мають морського узбережжя?

1. Так
2. Ні.
3. Окремі – так, окремі – ні.

3. Якими є види використання просторів Світового океану?

1. Судноплавство
2. Рибальство
3. Прокладання кабелів та трубопроводів
4. Рекреаційне використання
5. Інша відповідь

4. Чи впливає Світовий океан на створення гідрометеорологічних умов планети?

1. Так
2. Ні

5. Морська діяльність – це

1. Торговельне мореплавство
2. Військово-морська діяльність
3. Найбільш правильна і повна відповідь

6. «Територіальне море» це:

1. Частина просторів відкритого моря.
2. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами територіальних вод прибережної держави.
3. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами архіпелажних вод держави-архіпелагу та прилягають до них.
4. Частина просторів Світового океану, що перебувають за межами внутрішніх вод прибережної держави та прилягають до них.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

7. Зовнішня межа «територіального моря» проходить:

1. На відстані 12 морських миль від узбережжя, що входить до складу державної території держави-архіпелагу.
2. На відстані 12 морських миль від прямих вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.
3. На відстані 12 морських миль від нормальних вихідних ліній, використовуваних для відліку ширини територіального моря.
4. На відстані не далі 12 морських миль від зовнішньої границі внутрішніх вод прибережної держави.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

8. Суверенітет прибережної держави поширюється:

1. На сухопутну частину її державної території.
2. На водну частину її державної території.
3. На її «територіальне море».
4. На її «внутрішні води».
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

9. Правовий статус (А) і правовий режим (Б) «територіального моря» і «внутрішніх вод»:

1. (А) і (Б) різні.
2. (А) і (Б) однакові.

3. (А) – різний, (Б) – однакові.
4. (А) – однаковий, (Б) – різні.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

10. Зовнішня границя «територіального моря» є державним кордоном прибережної держави:

1. Так, завжди.
2. Ні, ніколи.
3. Іноді – так, іноді – ні.
4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

11. Чи завжди державна границя на морі є зовнішньою границею «територіального моря»:

1. Так, завжди.
2. Ні, ніколи.
3. Іноді – так, іноді – ні.
4. Так, завжди, якщо прибережна держава це не держава-архіпелаг.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

12. Чи можуть використовуватися для виміру ширини «територіального моря» острів і/або скеля:

1. Можуть використовуватися й острів, й скеля – завжди.
2. Не можуть використовуватися ані острів, ані скеля – ніколи.
3. Острів – може використовуватися завжди; скеля – ніколи не використовується.
4. Острів – може використовуватися завжди; скеля – іноді.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

13. Використовуються чи для виміру ширини «територіального моря» «осихаючі при відливів піднесення»:

1. Так, використовуються – завжди.
2. Ні, не використовуються – ніколи.

3. Так, використовуються, якщо на «осихаючому при відливі піднесенні» встановлений маяк.
4. Ні, не використовуються, якщо «осихаючі при відливі піднесення» перебуває далі ширини територіального моря від берега.
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

14. Рейди включаються до «територіального моря» прибережної держави:

1. Так, включаються – завжди.
2. Ні, не включаються – ніколи.
3. Так, включаються, але тільки у випадку, якщо вони звичайно використовуються для навантаження, розвантаження та якорної стоянки суден.
4. Ні, не включаються, у тому випадку, якщо вони цілком або частково розташовані за зовнішньою границею «територіального моря».
5. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

15. Делімітація внутрішніх вод здійснюється із застосуванням:

1. Замикаючих ліній для делімітації внутрішніх вод.
2. Архіпелажних ліній для делімітації архіпелажних вод.
3. Вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.
4. Прямих вихідних ліній для виміру ширини територіального моря.
5. Найбільш правильна й повна відповідь (Ваша думка).

16. Континентальний шельф прибережної держави простирається:

1. До зовнішньої границі підводної окраїни материка.
2. На відстань 200 морських миль від вихідних ліній.
3. Не далі 350 морських миль від вихідних ліній.
4. Не далі меж, передбачених в UNCLOS82.

17. Дані про межі континентального шельфу:

1. Представляються до Комісію з меж континентального шельфу.
2. Є остаточними і для всіх обов'язковими, якщо вони встановлені на основі рекомендацій.
3. Здаються на зберігання Генеральному секретареві ІМО.
4. Належним чином опубліковуються Генеральним секретарем ООН.

18. Прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права:

1. З метою його розвідки.
2. З метою розробки його природних ресурсів.
3. Які не залежать від окупації нею шельфу.
4. Які визначають правовий статус покриваючих вод.

19. Право прокладати підводні кабелі і трубопроводи на континентальному шельфі:

1. Мають право всі держави.
2. Має право прибережна держава.
3. Має право держава, що дотримується положень UNCLOS82.
4. Має право держава, що не має виходу до моря.

20. До штучних островів, установок і споруд на континентальному шельфі:

1. Частина VI «Континентальний шельф» – застосовується.
2. Частина VI «Континентальний шельф» – не застосовується.

21. Бурильні роботи на континентальному шельфі дозволяє провадити прибережна держава:

1. Якщо вони проводяться для будь-яких цілей.
2. Якщо вони проводяться для цілей розвідки або розробки природних ресурсів.

22. Відрахування та внески проводяться прибережною державою:

1. Якщо ця держава, що не розвивається.
2. Через Орган, щорічно, фінансові відрахування.
3. Через Орган, щорічно, матеріальні внески натурою.
4. Через Орган, щорічно, після закінчення перших 5 років, у розмірі 7% від вартості або обсягу продукції.

23. Зовнішня границя континентального шельфу України може бути встановлена далі 200 морських миль від вихідних ліній:

1. Ні, не може
2. Так, може, але тільки в Чорному морі
3. Так, може, але тільки в Азовському морі
4. Так, може.

24. Право прибережної держави розробляти надра шляхом прокладання тунелів:

1. Залежить від глибини водного покриву над надрами.
2. Не залежить від глибини водного покриву над надрами.

25. Карти та/або переліки географічних координат точок ліній а) зовнішніх границь континентального шельфу та б) делімітаційних ліній здаються на зберігання:

1. Генеральному секретареві ООН – а).
2. Генеральному секретареві Органа – а).
3. Генеральному секретареві ООН – б).
4. Генеральному секретареві Органа – б).

26. Які морські простори належать до державної території?

1. Територіальне море
2. Прилегла зона
3. Континентальний шельф
4. Внутрішні морські води
5. Виключна економічна зона

27. З якою метою встановлюється прилегла зона?

1. З метою контролю
2. З метою переслідування по гарячих слідах
3. З метою покарання
4. Найбільш правильна та повна відповідь (Ваша думка).

28. Конвенція про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р. регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування

29. Якими нормами Конвенції ООН з морського права 1982 року встановлені вимоги щодо забезпечення безпеки мореплавства?

1. Щодо реєстрації суден
2. Щодо морських наукових досліджень
3. Щодо режиму континентального шельфу
4. Щодо охорони морського середовища

30. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?

1. Етичні
2. Технічні
3. Експлуатаційні
4. Конструкторські
5. Навігаційні

31. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування

32. STCW регулює:

1. Технічні вимоги до суден
2. Кваліфікаційні вимоги до екіпажу
3. Сигнали та вогні на морі
4. Правила маневрування

33. Державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється з метою забезпечення:

1. Безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян;
2. Порядку в морському порту;
3. Безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту;
4. Комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів;
5. Отримання прибутків до бюджету держави;
6. Недопущення недобросовісної конкуренції.

34. Нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється

1. Капітаном морського порту,
2. Начальником морського порту,
3. Лоцманами,
4. Службою регулювання руху суден.

35. До Реєстру морських портів України вносяться такі відомості:

- а) реєстраційний номер морського порту;
- б) назва морського порту та його місцезнаходження;
- в) найменування та місцезнаходження адміністрації морського порту;
- г) дата та підстава відкриття морського порту;

36. Адміністрація морських портів України це

- а) державне підприємство
- б) державна установа
- в) відкрите акціонерне товариство
- г) публічне товариство

37. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, є:

- а) реалізація державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;
- б) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах;
- в) внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;
- г) надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України;
- д) здійснення інших визначених законами повноважень.

38. Нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється

- а) капітаном морського порту
- б) капітанами суден
- в) органами внутрішніх справ

39. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок

- а) портових зборів,
- б) плати за надання послуг
- в) орендної плати
- г) авторської винагороди
- д) благодійних внесків.

40. Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

- а) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господа-

- рювання, що провадять свою діяльність у морському порту;
- б) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;
 - в) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;
 - г) цільового використання портових зборів;
 - д) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту.

41. Державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється з метою забезпечення:

- а) безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян;
- б) порядку в морському порту;
- в) безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту;
- г) комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів;
- д) отримання прибутків до бюджету держави;
- е) недопущення недобросовісної конкуренції.

42. До системи організаційного забезпечення адміністрування морської діяльності в Україні належать:

- а) капітани морських портів
- б) Міністерство інфраструктури України
- в) лоцманська служба
- г) адміністрація морських портів
- д) морські навчальні заклади.

43. Які органи здійснюють адміністрування морської діяльності в Україні

- а) начальники морських портів
- б) капітани морських портів

- в) Мінінфраструктури України
- д) Адміністрація морських портів
- г) Державний реєстратор флоту

44. Звід звичаїв морського порту – це

- а) необов'язкові, звичаєві правила
- б) обов'язкові до виконання зводи локальних норм
- в) правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту.

ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО ОПРАЦЮВАННЯ

1. Здійсніть огляд програмних документів у сфері морської діяльності та торговельного мореплавства, що були прийняті в період незалежності України.
2. Здійсніть правову експертизу проектованого українського законодавства у сфері морської діяльності. Сформуйте власну точку зору на їхні норми та запропонуйте власні шляхи розбудови морської інфраструктури України.
3. Порівняйте окремі угоди про торговельне мореплавство та виявіть закономірності їх побудови, а також змісту норм. Визначте, які гибридинні види режимів можуть бути передбачені цими угодами.
4. Дослідіть матеріали справи Україна-Румунія щодо розмежування морських просторів та порівняйте результати судового розгляду спору з іншими подібними прецедентами Міжнародного суду ООН. Виявіть схожі та відмінні риси.
5. Дослідіть двосторонні угоди про торговельне мореплавство України та визначте, судам під яким прапором в портах України надається режим 1) національний; 2) найбільшого сприяння; 3) найбільш сприятливої нації.
6. Дослідіть історію становлення системи державного регулювання діяльності морських та річкових портів України. Складіть періодизацію.
7. Визначте, яким чином слід удосконалити сучасну систему державного регулювання діяльності морських та річкових портів України.
8. Дослідіть поняття «вільна практика» у національному українському законодавстві, в іноземному законодавстві та міжнародних угодах, а також у спеціальній літературі. Складіть власне визначення цього поняття. Обґрунтуйте власну точку зору.
9. Визначте можливість застосування спеціальних сил та засобів прибережної держави до подавлення заколоту на борту іноземного військового судна, що перебуває біля причалу порту прибережної держави.
10. Проаналізуйте організаційно-правовий механізм та наслідки впровадження траншипменту в морських портах України.

11. Проаналізуйте процес та наслідки впровадження трансшипменту в одному з великих портів світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).
12. Складіть аналітичну довідку про динаміку контейнерообороту у обраному порту світу (на вибір; мають бути представлені всі континенти).
13. Санітарна юрисдикція держави порту: генеза, визначення, правові засади, механізм здійснення.
14. Port state control: поняття, визначення, правові засади здійснення.
15. Здійсніть порівняльний аналіз контрольних та сервісних процедур щодо суден під іноземним прапором та під українським прапором в портах України. Визначте відмінні та схожі процедури.
16. Проаналізуйте норми діючого законодавства України, якими визначено механізм здійснення митних формальностей на морському транспорті.
17. Запропонуйте зміни до діючого законодавства України з метою підвищення ефективності трансшипменту у вітчизняних портах.
18. Проаналізуйте політичні та організаційні зусилля портів, дежав, міжнародних інституцій щодо протидії поширенню COVID-19 у морській сфері.
19. Міжнародна координація та співробітництво у досягненні цілей сталого розвитку за допомогою морських сполучень
20. Огляди морського транспорту ЮНКТАД як основа аналізу розвитку світового судноплавства.
21. «Зернова угода» та супутні документи у системі правового регулювання морегосподарської діяльності в Україні
22. Сучасні виклики та загрози глобальному судноплавству: загальна характеристика

ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

1. Морська діяльність: поняття, визначення, тлумачення.
2. Державна морська політика: історичні фактори формування, сучасність та перспективи.
3. Принципи морської політики.
4. Сучасна класифікація морських просторів
5. Міжнародно-правовий на національний режим водних просторів
6. Режим територіального моря.
7. Режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
8. Режим прилеглої та виключної економічної зон.
9. Режим морських портів, суден та їх екіпажів в іноземних морських портах, судноплавна політика держав
10. Режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства
11. Режим міжнародних каналів
12. Режим замкнених та напівзамкнених морів
13. Режим міжнародних рік.
14. Міжнародно-правовий та національний режим дна та надр дна:
15. Правовий статус та режим континентального шельфу.
16. Комісія з меж континентального шельфу.
17. Міжнародний район морського дна.
18. Морська політика Китаю. Ініціатива «Belt & Road».
19. Європейська морська політика.
20. Ініціатива трьох морів.
21. Середземноморська морська політика.
22. Генеза інституційного механізму формування та реалізації морської політики України
23. Система органів публічного адміністрування морської діяльності в Україні.
24. Наднаціональний рівень публічного адміністрування морської діяльності.
25. Міжнародні (усесвітні) угоди у системі правового забезпечення морської діяльності.

26. Регіональне співробітництво держав у виробленні морської політики.
27. Національне законодавство України у сфері морської діяльності.
28. Локальний рівень регулювання морської діяльності.
29. Національні інтереси України на морі.
30. Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності.
31. Мета державної морської політики України.
32. Принципи державної морської політики України.
33. Напрями реалізації державної морської політики України.
34. Порт: визначення поняття, класифікація.
35. Порядок відкриття та закриття портів в Україні.
36. Правовий статус акваторії (вод) портів
37. Річкові порти України: особливості правового статусу.
38. Режим порту: визначення, нормативно-правове забезпечення, політичні аспекти зміни.
39. Підтримання режиму порту.
40. Двосторонні угоди про торговельне мореплавство як основа режиму у морських портах.
41. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.
42. Режим суден та їх екіпажів у портах
43. Основні напрями державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.
44. Суб'єкти державного регулювання у сфері внутрішнього водного транспорту та їхні повноваження.
45. Поняття та перспективи розвитку траншшипменту в Україні.
46. Принципи організації функціонування та розвитку внутрішнього водного транспорту
47. Допуск суден на внутрішні водні шляхи: політико-правові аспекти.
48. Двосторонні угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах.
49. Концепція суверенітету, юрисдикції та суверенних прав держави у морських просторах відповідно до Конвенції ООН з морського права.
50. «Морський» суверенітет, суверенні права, обмежена (цільова) юрисдикція держав у морських просторах: політичні та правові аспекти дії.
51. Права, обов'язки та політика України як прибережної держави.
52. Права, обов'язки та політика України як держави прапору.

53. Права, обов'язки та політика України як держави порту.
54. Військово-морська діяльність: поняття, визначення, сучасний стан в Україні.
55. Військове мореплавство: основні поняття.
56. Правовий режим військового мореплавства.
57. Режим заходження військових кораблів під іноземними прапором до вод під юрисдикцією та суверенітетом України.
58. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.
59. Довгострокове стратегічне планування в морській та портовій галузі України.
60. Розвиток інституційного механізму реалізації морської політики України.
61. Розвиток приморських регіонів як напрям морської політики України.
62. Тенденції розвитку морського законодавства в умовах COVID-19.
63. Правовий режим воєнного стану.
64. Політика щодо українських моряків.
65. Портова політика в умовах воєнного стану.
66. Політика у сфері розвитку внутрішнього водного транспорту в умовах воєнного стану.

Зміст

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.....	3
СТРУКТУРА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ.....	5
ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН.....	5
ЛЕКЦІЇ.....	7
ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ.....	107
ІНДИВІДУАЛЬНІ ЗАВДАННЯ.....	155
КРИТЕРІЇ ОЦІНЮВАННЯ ПІД ЧАС ПОТОЧНОГО КОНТРОЛЮ.....	158
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВODЯТЬ СЕМІНАРСЬКІ / ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ	159
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ	161
ТЕСТИ.....	161
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОГО ОПРАЦЮВАННЯ	172
ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ.....	174

Навчальне видання

**Тетяна Володимирівна АВЕРОЧКІНА,
Борис Анатолійович КОРМИЧ,
Олег Миколайович СТЕЦЬ**

МОРСЬКА ПОЛІТИКА УКРАЇНИ

Навчально-методичний посібник

Освітня програма підготовки здобувачів вищої освіти
ступеня бакалавра в Національному університеті
«Одеська юридична академія»,
галузь знань – 05 «Соціальні та поведінкові науки»,
спеціальність – 052 «Політологія»

Електронне видання

Формат 60x84/16. Ум-друк. арк. 10,35.

Видавець ПП «Фенікс»
(Свідectво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.
e-mail: fenix-izd@ukr.net
www.feniksbooks.com