

SECTION 4. INTERNATIONAL LAW

DOI: 10.46299/ISG.2024.MONO.LEGAL.1.4.1

4.1 Сучасні виклики та перспективи розвитку морського права

Морські та водні ресурси для кожної держави відіграють економічно-стратегічне значення, оскільки слугують транспортним сполученням, зміцнюють торговельні зв'язки між країнами, сприяють туристичному бізнесу і риболовству, дозволяють отримати інші корисні блага та можливості.

Відносини, які виникають у сфері морського мореплавства регулюються морським правом. Попри давнину виникнення поняття морське право, єдиного визначення щодо цієї правової категорії серед науковців не вироблено досі. Так, О. Кузнецов, Т.В. Аверочкина характеризують морське право як:

1) Компактну сукупність норм, якими врегульовано відносини в галузі морської діяльності, вказуючи на їх поділ науковцями на такі галузі як:

- а) національне морське право;
- б) міжнародне морське публічне право;
- в) міжнародне морське приватне право.

Складовими міжнародного публічного морського права є договори, угоди, укладені між державами, та звичаї, що регулюють морські відносини. Приватне міжнародне морське право, з іншого боку, складається з національних законів, міжнародних конвенцій та звичаєвих норм і регулює майнові та особисті немайнові відносини, що виникають у процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом.

2) Комплексну галузь права, яка включає:

- а) норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільно-процесуального, кримінального та міжнародного права;
- б) різні технічні норми, що стосуються безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища та інших морських питань [38, с. 10].

Своєю чергою, О.С. Адамова аналізуючи наукові напрацювання різних науковців вказує на те, що морське право:

а) є складним юридичним феноменом, правова природа якого у вітчизняній літературі залишається малодослідженою;

б) загалом його можна визначити як сукупність принципів і норм, що становлять правовий режим морського простору і регулюють відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світового океану та морського дна;

в) складається із: національного (внутрішньодержавного); міжнародного морського права як сукупності категорій і норм, якими врегульовано правовідносини держав з іншими суб'єктами міжнародного права, що впливають із використання моря, океану та морського права;

г) складається із норм внутрішньодержавного, міжнародного публічного, міжнародного приватного права [39, с. 205].

Таким чином, морське право є сукупністю правових норм національного та міжнародного рівня, які регулюють суспільні відносини у сфері безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, похідних питань судноплавства.

По-перше, слід зазначити, що на стан морського права впливає вектор обраної національної морської політики. Так, на думку О.О. Щипцова, реалізація національної морської політики відбувається за такими напрямками: управління морською діяльністю; забезпечення безпеки морської діяльності, включаючи економічне, кадрове та інформаційне забезпечення і безпеку торговельних суден; пошук і рятування на морі; захист і збереження морського середовища; боротьба з актами насильства на морі [40, с. 1].

Полеміка щодо визначення викликів сучасного морського права та шляхів їх можливого врахування, зводиться до таких аспектів:

1) забезпечення безпеки мореплавства;

2) формування геополітики;

3) дія воєнного стану;

4) глобалізація та науково-технічний прогрес тощо. Проаналізуємо їх детальніше.

Щодо забезпечення безпеки мореплавства, то на національному рівні воно забезпечується положеннями: Конституції України [41], Кодексу торговельного мореплавства України [42], Наказів Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» [43], «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» [44] тощо.

Основоположним нормативно-правовим актом, що визначає елементи механізму дотримання режиму законності у сфері безпеки на морському транспорті є Конституція України. Стаття 3 Конституції України визнає людину, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпеку найвищою соціальною цінністю в Україні. Згідно зі статтею 17, захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями держави, справою всього Українського народу [41].

Стаття 62 Кодексу торговельного мореплавства України («Обов'язки капітана судна у разі воєнної небезпеки, піратства або небезпеки захоплення») визначає, що у разі воєнної небезпеки або піратства капітан зобов'язаний вжити всіх необхідних і можливих заходів для рятування екіпажу і запобігання захопленню судна, документів, вантажу та інших цінностей. Стаття 63 Кодексу («Право капітана на володіння вогнепальною зброєю») також передбачає, що капітан має право володіти та в обмежених межах застосовувати професійну вогнепальну зброю для забезпечення своєї особистої безпеки, а також безпеки людей і майна на борту судна в порядку, встановленому чинним законодавством України [42]. Однак необхідно відзначити, що є незрозумілим, яким чином капітан судна в сьогоденних реаліях самостійно, маючи тільки табельну вогнепальну зброю, зможе реалізувати зазначені в КТМ України норми.

Незважаючи на наявність універсального міжнародно-правового визначення піратства та визнання необхідності узгоджених зусиль для боротьби з цим явищем, національні законодавства продовжують займати різні позиції щодо

покарання за це правопорушення, що призводить до відсутності реальних механізмів швидкого реагування на піратство.

Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» визначає порядок організації роботи з попередження аварійності на морському і річковому транспорті, завдання, функції, організацію, мету і завдання системи управління безпекою судноплавства та форму контролю за виконанням заходів з безпеки судноплавства. Завдання системи управління безпекою судноплавства:

- захист людей (захист життя, здоров'я, майна та права користування територіальними водами, внутрішніми водами та іншими водами загального користування для роботи, відпочинку, спорту та використання водних ресурсів (у тому числі судноплавства));
- охорона довкілля (захист від негативного впливу судноплавства);
- судна (стан суден, умови судноплавства, присутність людей на борту);
- водні шляхи (придатність до використання, умови судноплавства);
- берегові об'єкти (відповідність стандартам безпеки, готовність та надійність) [42].

Основною метою системи управління безпекою на морському та річковому транспорті є забезпечення безпечної експлуатації морського та річкового транспорту та запобігання аварійним ситуаціям. Ця мета досягається шляхом виконання наступних завдань:

- безпечна експлуатація суден, безпека суднового персоналу та пасажирів, збереження вантажів та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища суднами;
- забезпечення сприятливого стану суднових шляхів, експлуатації берегових споруд та безпеки берегового персоналу;
- забезпечення пошуку і рятування людей і суден на морі, ліквідація небезпечного забруднення морського середовища.

Суб'єктами державного регулювання, спрямованого на запобігання та припинення протиправних діянь на морському транспорті, є держава в особі державних органів, наукових установ, політичних партій та громадських організацій, залучених до цього процесу. Загалом, діяльність, спрямована на стримування актів морського тероризму, є невіддільна (частина/ознака) частиною забезпечення верховенства права в державному секторі. При цьому загальновизнано, що розрізняють систему суб'єктів запобігання та припинення морської злочинності, елементами якої є:

1) визначення основних напрямів державної політики у цій сфері, розробка та забезпечення прийняття нормативно-правових актів, розподіл завдань між адміністративними органами, координація їх діяльності та забезпечення ефективної реалізації державної антитерористичної політики адміністративними органами, що здійснюють запобігання міжнародним злочинам, вчиненим на морі, та забезпечують їх ефективну реалізацію;

2) організації, що сприяють запобіганню та припиненню актів піратства та морського тероризму через інформаційні, координаційні та правові зв'язки (наприклад, Державна адміністрація з питань боротьби з піратством і морським тероризмом).

Якщо коротко, то вона являє собою інституційну систему суб'єктів запобігання та припинення актів морського бандитизму та морського тероризму і має такі характеристики: цілісність та єдність у взаємозв'язку із зовнішнім середовищем та зовнішньою системою; наявність загальних цілей системи (цільових груп); наявність компонентів системи (підсистем та елементів) та їх складових зв'язків між компонентами; наявність складної системи функцій, що є результатом дії системи та її компонентів для досягнення цілей системи; наявність структури системи як способу з'єднання та взаємодії компонентів; наявність ієрархічної структури системи; являє собою інституційну систему суб'єктів запобігання та припинення актів морського піратства та морського тероризму.

Реалізацію державної політики у сфері боротьби з піратством та тероризмом на морі на разі забезпечують Рада національної безпеки та оборони, Служба безпеки України, Міністерство закордонних справ, Міністерство інфраструктури та інші державні органи. Відповідно до тенденції розвитку публічного адміністрування, адміністративна організація – це державний орган, уповноважений законом здійснювати публічне адміністрування, тобто здійснювати адміністративно-управлінську діяльність.

Окремо необхідно зупинитись на повноваженнях Президента України у сфері забезпечення безпеки на морському транспорті та боротьбі з морським тероризмом. Згідно з Конституцією, Президент України є главою держави та, відповідно до статті 102, виконує такі основні функції:

- 1) Президент України є главою держави та виступає від імені держави;
- 2) Президент України є гарантом додержання державного суверенітету, територіальної цілісності України, додержання Конституції України, прав і свобод людини та громадянина;
- 3) Президент України є гарантом реалізації стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору (НАТО) [41].

Основними повноваженнями Президента України є:

- 1) забезпечення національної незалежності, національної безпеки та національної спадкоємності;
- 2) представництво держави у міжнародних відносинах, управління дипломатичною діяльністю держави, ведення переговорів і укладення міжнародних договорів України;
- 3) Президент України є Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України та несе відповідальність перед Верховною Радою України за призначення Міністра оборони України та Міністра закордонних справ України. Крім того, Президент України є Верховним Головнокомандувачем Збройних Сил України та відповідає перед Верховною Радою України за призначення Міністра оборони України та Міністра закордонних справ України. Крім того, відповідно

до статті 107 Конституції України. Він також очолює Раду національної безпеки та оборони, яка є координаційним органом з питань національної безпеки та оборони відповідно до статті 107 Конституції України.

Кабінет Міністрів України, Кабінет Міністрів Автономної Республіки Крим та місцеві органи виконавчої влади мають бути визнані органами державної виконавчої влади із загальними повноваженнями. У рамках своєї компетенції вказані суб'єкти здійснюють співробітництво з міжнародними морськими організаціями для вироблення заходів боротьби з морською злочинністю, координують діяльність із захисту українських громадян, котрі зазнали незаконного захоплення й утримання в полоні. Найбільш яскравими прикладами співробітництва органів державної влади для звільнення українських моряків, що перебувають у полоні, можна вважати ситуацію із захопленням судна «Панагія» з 22 українцями на борту, а також судна «Фаїна» із 17 громадянами України у складі екіпажу.

Вищим органом виконавчої влади є Кабінет Міністрів України. Діяльність цього адміністративного органу регулюється спеціальним законом — Законом України «Про Кабінет Міністрів України» [46] та Конституцією України, яка містить загальні положення щодо функціонування органів державної влади. Конституційні положення, що регулюють діяльність Кабінету Міністрів України, є наступними: визнання Кабінету Міністрів України вищим органом у системі органів виконавчої влади (стаття 113); повноваження щодо утворення, реорганізації та ліквідації міністерств та інших центральних органів виконавчої влади (стаття 116); скасування актів (стаття 118) [41].

Відповідно до статті 2 Закону «Про Кабінет Міністрів України» [45], одним з основних завдань Кабінету Міністрів України є здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки, громадської безпеки, боротьби зі злочинністю та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій в Україні. Стаття 20 визначає основні повноваження Кабінету Міністрів України у сфері національної безпеки і оборони:

- 1) вжиття заходів щодо захисту та оборони кордонів і території України;

- 2) вжиття заходів щодо зміцнення національної безпеки України;
- 3) вжиття заходів щодо забезпечення боєздатності Збройних Сил України;
- 4) здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності України та оснащення Збройних Сил України та інших утворених відповідно до закону військових формувань;
- 5) розв'язання питань, пов'язаних з участю українських військовослужбовців у міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки;
- 6) Збройні Сили України визначають пріоритетні напрямки розвитку Збройних Сил України. Ці положення відповідають загальним принципам безпеки на морському транспорті та боротьби з піратством.

Особливості здійснення державного контролю в портах з метою забезпечення безпеки на морі та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища визначені Наказом Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил управління суднами з метою забезпечення безпеки мореплавства» [44]. З метою забезпечення безпеки на морі та запобігання забрудненню з суден усі судна, що заходять у порти України, підлягають обов'язковому контролю з боку інспекторів портової адміністрації. Вище зазначені нормативно-правові акти розрізняють такі види контролю залежно від організації, що його здійснює:

- 1) контроль суден адміністрацією морського порту;
- 2) контроль державою порту (контроль іноземних суден);
- 3) контроль державою прапора (контроль українських суден Морською адміністрацією та Національним агентством рибного господарства України);
- 4) спеціальний контроль риболовних суден під прапором України, що виходять у закордонне плавання або виключну (морську) економічну зону.

Україна має ефективний орган для забезпечення безпеки судноплавства. Стаття 2 Закону України «Про Кабінет Міністрів України» [45] визначає, що Кабінет Міністрів України є вищим органом у системі органів виконавчої влади, одним із завдань якого є здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України, охорони громадського порядку, боротьби зі

злочинністю та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій У ньому зазначено. Як зазначено у статті 20, основними повноваженнями Кабінету Міністрів України у сфері національної безпеки і оборони є:

- вжиття заходів щодо захисту та охорони кордонів і території України;
- вжиття заходів щодо зміцнення національної безпеки України;
- вжиття заходів щодо забезпечення боєздатності Збройних Сил України;
- здійснення заходів щодо забезпечення обороноздатності України, оснащення Збройних Сил України та інших утворених відповідно до закону військових формувань;
- розв'язання питань, пов'язаних з участю українських військовослужбовців у міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки;
- визначення пріоритетних напрямів розвитку оборонно-промислового комплексу.

Правові засади діяльності центральних органів державного управління у сфері морської безпеки встановлює Закон України «Про центральні органи державного управління» [46], відповідно до статті 6 якого до центральних органів державного управління належать міністерства, агентства, служби та наглядові органи. Міністерства – це центральні органи виконавчої влади, які забезпечують формування та реалізують державну політику в одній чи декількох сферах (в контексті цього дослідження – боротьба з піратством) відповідно до рішень Кабінету Міністрів України. Як зазначено в Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України», Мінінфраструктури відповідає за формування та реалізацію державної політики у сфері автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту; державного нагляду на автомобільному транспорті загального користування; безпеки на міському електричному, залізничному, морському і річковому транспорті (управління рухом автомобільного транспорту загального користування, міського електричного і річкового транспорту); формування та реалізація державної політики у сфері автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту; державний нагляд у сфері безпеки дорожнього руху;

безпеки на міському електричному, залізничному, морському і річковому транспорті (управління рухом автомобільного [47].

Діяльність Агентства регулюється «Положенням Кабінету Міністрів України про Державну службу України з питань морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства» [48]. Відповідно до Положення, Державне агентство морського, внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Морське агентство) є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері морського і річкового транспорту, торговельного мореплавства, внутрішнього водного транспорту, судноплавства, судноремонту та безпеки мореплавства на морському і річковому транспорті.

Частково безпека морського транспорту регулюється Законом України «Про органи безпеки України» [49]. Служба безпеки України є державним органом спеціального призначення з правоохоронними функціями, на який покладається захист національної безпеки України, зокрема державного суверенітету, конституційного ладу, територіальної цілісності, економічної, науково-технічної і оборонної сфер, захист обороноздатності України від розвідувально-підривної діяльності іноземних держав, посягань з боку окремих юридичних та фізичних осіб, охорона державної таємниці і має повноваження захищати її потенціал, законні інтереси держави та права її громадян.

До основних обов'язків Служби безпеки України у сфері безпеки на морському транспорті належать виявлення, припинення та розкриття злочинів проти миру та безпеки людства, тероризму, корупції, організованої злочинної діяльності у сфері управління, економіки та транспорту, а також інших протиправних діянь, які безпосередньо створюють загрозу життєво важливим інтересам України.

Важливе значення мають також законодавчі положення щодо законності дій у сфері морської безпеки. З цією метою у статтях 61 та 62 Конституції України закладено правові засади застосування цивільно-правової відповідальності. Відповідно до них, людина вважається невинуватою у скоєнні злочину і не може

бути піддана кримінальному покаранню доти, доки її вину не буде доведено та підтверджено обвинувальним вироком відповідно до закону [41].

Слід звернути увагу на Кримінальний кодекс України. Стаття 446 визначає цей злочин як «напад на судно на морі або річці з метою заволодіння чужим майном шляхом насильства або погрози його застосування». Цей злочин карається позбавленням волі на строк від 5 до 12 років. Якщо піратський напад є повторним або призвів до загибелі людей чи інших тяжких наслідків, передбачено покарання у вигляді позбавлення волі на строк від восьми до 15 років з конфіскацією майна [50].

Визначення піратства, дане в Кримінальному кодексі України, буде вважатися таким, навіть якщо вчинено акт морського розбою. Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року, піратським нападом це діяння може бути визнано лише в разі вчинення його у відкритому морі або в будь-якому місці поза юрисдикцією будь-якої держави, що потягне за собою здійснення універсальної юрисдикції. Ми вважаємо, що диспозиція ст. 446 КК України викладена некоректно й було б доцільно викласти її в редакції ст. 101 Конвенції ООН з морського права.

В українському законодавстві регламентовані й окремі прояви морського тероризму.

Відповідно до Закону України від 21 вересня 2006 року [51]. встановлена кримінальна відповідальність за: викрадення й захоплення морського або річкового судна (ст. 272 КК України); блокування транспортних комунікацій (ст. 273 КК України) і примушення працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 274 КК України) Окремі протиправні прояви тероризму можуть бути кваліфіковані як особливо небезпечні або інші злочини проти держави: насильницький вплив на осіб, що перебувають на судні, зі створенням загрози безпеці судноплавства за певних умов може вважатися належним до посягання на життя державного діяча або представника іноземної держави (ст. 57, 58 КК України); перешкоди до експлуатації навігаційного

обладнання – до порушення правил безпеки руху й експлуатації транспорту (ч. 2 ст. 77 КК України).

Прийняття Закону України «Про внутрішній водний транспорт» у грудні 2020 року призвело до суттєвих змін у розумінні адміністративних правопорушень на внутрішньому водному транспорті. А саме, у складі правопорушень на внутрішньому водному транспорті стало простіше використовувати схожі категорії для їх визначення. Крім того, важливе значення для визначення адміністративної відповідальності за протиправні діяння на внутрішньому водному транспорті мають положення статті 74 цього ж регуляторного закону, яка передбачає адміністративні стягнення та економічні штрафи за порушення законодавства про внутрішній водний транспорт. Такі штрафи можуть накладатися, наприклад, за відсутність дійсних судових документів, за стан судна або судових механізмів і обладнання, що не відповідає вимогам безпеки, встановленим для судноплавства, за не реєстрацію в установленому порядку, за не підключення або несправність пристроїв автоматичної ідентифікації судна або за внесення в такі пристрої недостовірних даних. Закон передбачає відповідальність за вихід суден у плавання внутрішніми водними шляхами без надання інформації в установленому порядку, також передбачено застосування адміністративно-господарських санкцій до судновласників – як фізичних, так і юридичних осіб; хоча КУпАП встановлює процедуру розгляду справ про адміністративні правопорушення, законодавець також встановив процедуру накладення адміністративно-господарських санкцій [53].

На теперішній час, більшість складів адміністративних проступків сконструйовані таким чином, що охоплюють як морський, так і внутрішній водний транспорт (наприклад, ст. 114 КУпАП, що стосується порушення правил безпеки плавання на морському і внутрішньому водному транспорті).

Таким чином, характеристика правопорушень на морському та внутрішньому водному транспорті може здійснюватися одночасно, а відмінності, якщо такі є, вказуються.

Дослідження складу адміністративних проступків на морському транспорті, свідчать, що Кодексом України про адміністративні правопорушення використано підхід переважного об'єднання проступків на морському транспорті та внутрішньому водному транспорті в межах однієї статті. Виключенням будуть положення ст. 1181 КУпАП «Недопуск на судна внутрішнього водного плавання посадових осіб, уповноважених на проведення перевірок суден», що може вчинятися виключно стосовно внутрішнього водного транспорту [53].

Характеризуючи видовий об'єкт адміністративних проступків цієї групи як суспільні відносини у сфері експлуатації морського та внутрішнього водного транспорту, доцільно насамперед розкрити зміст понять: «морський транспорт», «річковий транспорт», «внутрішній водний транспорт». Законом України «Про транспорт» не розкрито їх зміст, але надано низку притаманних їм ознак. Так, відповідно до ст. 24 указаного Закону, склад морського транспорту сформовано з: підприємств морського транспорту, портів, суден, судноремонтних заводів, морських шляхів сполучення, а також підприємств зв'язку, промислових, торговельних та інших підприємств, установ та організацій, що забезпечують роботу морського транспорту [54]. Що стосується «річкового транспорту», то зазначимо, що КУпАП після грудня 2020 р. апелює поняттям «внутрішній водний транспорт». Відповідно до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», внутрішній водний транспорт – це судна, організації та підприємства, що забезпечують і здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти переважно внутрішніми водними шляхами [55]. Для цілей доктринального опрацювання адміністративно-деліктного забезпечення правомірної поведінки на морському та внутрішньому водному транспорті, коли вони продукують ідентичні ознаки будемо цей транспорт позначати як водний транспорт.

Щодо спеціальних суб'єктів адміністративних проступків на водному транспорті, то до них відноситимуться, крім судноводіїв, інші члени екіпажу. Згідно з Кодексом торговельного мореплавства, екіпаж судна складається з:

капітана, осіб командного складу (помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман) і суднової команди [42]. Саме вказані особи мають за обов'язок створити умови для безпечного перевезення пасажирів та вантажу, згідно з Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті [43].

Для ефективної боротьби з морською злочинністю слід активніше розвивати двосторонні та багатосторонні договірні процеси, пріоритетними напрямками такої співпраці є залучення національних військово-морських сил для припинення незаконних нападів на судна та розвиток міжнародної системи кримінального переслідування злочинців.

На сучасному етапі світовий досвід боротьби з незаконними захопленнями морських суден указує на те, що найчастіше історії з утриманням заручників завершуються виплатою викупу або виконанням вимог загарбників, тобто морські розбійники в більшості випадків у повному обсязі реалізують свій злочинний задум. Хочеться, однак, сподіватися, що світовому співтовариству в особі всіх перерахованих структур, органів і організацій вдасться знайти єдине ефективне вирішення для викорінювання морської злочинності як явища. Боротьба з піратством, яка ведеться державами з давніх часів до наших днів, може бути ефективною лише тоді, коли вона здійснюється безперервно, повсюди, на основі міжнародного співробітництва і в рамках плану. Будь-який відступ від принципів універсального міжнародного співробітництва у боротьбі з піратством та іншими незаконними актами, спрямованими проти міжнародного судноплавства, призводить до відродження і поширення піратства.

Трансформація національного законодавства України відповідно до міжнародних стандартів щодо боротьби з морським піратством є складним та тривалим процесом. Зазвичай, на практиці запровадження окремих норм в Україні здійснюється без офіційного приєднання до відповідних міжнародних конвенцій, прийнятих Міжнародною морською організацією.

Вказана організація надає допомогу державам, які прагнуть розробити власні національні або регіональні заходи щодо подолання загрози піратства, збройного

пограбування суден та іншої незаконної морської діяльності, коли це вимагається. Яскравим прикладом останнього є Кодекс поведінки щодо репресій піратства та збройного пограбування суден у Західній частині Індійського океану та Аденської затоки (Кодекс поведінки Джибуті), погоджений між країнами на заході Індійського океану та навколо нього, а також кодекс поведінки в відношенні припинення піратства, збройного розбою проти суден, а також незаконної морської діяльності в західній і центральній Африці у Гвінейської затоки регіоні Західної Африки [56]. Також, Міжнародною морською організацією прийняті численні конвенції, прикладом яких може слугувати Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) [57].

Складність послідовності дій з імплементації зумовлена низкою факторів, серед яких відсутність процедур та механізмів примусового виконання, що регулюють реалізацію чинного законодавства або його окремих частин, невідповідність великої кількості національних правових норм міжнародним стандартам, відсутність конкретних моментів, коли міжнародно-правові норми стають частиною законодавства, функціонування міжнародних договорів та обов'язковість їх виконання тощо. Відсутність обов'язкової правової позиції зумовлена низкою факторів, у тому числі ігноруванням певних правових позицій.

Як вже було встановлено, основною метою імплементації норм міжнародного права, що знаходять вияв в міжнародних договорах, у національне законодавство є удосконалення чинного законодавства відповідно до чинних міжнародних зобов'язань та стандартів. Вказане сприяє реалізації міжнародно-правових норм та підвищенню якісної ознаки чинного законодавства, від чого залежить обрання окремої форми національної імплементації. Враховуючи те, що нині на законодавчому рівні не визначені чіткі форми та способи імплементації та механізм її реалізації, трансформація національного законодавства проходить повільно, що сприяє затягуванню процесу входження норми міжнародного права і перетворенню її на внутрішньонаціональну.

Незалежно від визначених теорією способів, методів та форм імплементації, на державу завжди покладається обов'язок виконання правових зобов'язань, визначених міжнародними договорами. Беручи за основу зазначені положення, досить необхідним надалі є розроблення і конкретизація процесу входження, тлумачення та застосування норм міжнародного права в спосіб, щоб дана процедура імплементації відповідала основним принципам міжнародного права, визнаними суб'єктами міжнародного права.

Уявляється доцільним переглянути КТМ України на предмет його змін, а саме слід зобов'язати судновласників виключно на договірних підставах залучати до охорони українських суден представників державних органів, які мають спеціально підготовлені для цього підрозділи. Зокрема, це можна розглядати в рамках сприяння з боку Служби безпеки України працівникам Служби загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України у виконанні покладених на неї обов'язків. Це можливо здійснювати в рамках супроводу й охорони суден з цінним вантажем і суден, які рухаються в райони, де випадки морського піратства й тероризму найпоширеніші, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавання» від 16 травня 1992 року № 250 [43]. Очевидно, що це питання вимагає ретельного аналізу й внесення відповідних змін у чинне законодавство України.

Існують прогалини й у законодавчих актах України, які регламентують діяльність крюїнгових компаній на території України. Отже, обґрунтованим буде введення норм, які передбачають, що громадянин України не може бути найнятий на роботу на судно, судновласником якого є іноземна компанія або іноземний громадянин, якщо останні не нададуть письмового зобов'язання в профільне міністерство України щодо вжиття відповідних заходів стосовно охорони життя й здоров'я моряків, у тому числі й від нападів піратів. За порушення такої обов'язкової умови на крюїнгові компанії пропонується накладати штрафні санкції й позбавляти їх ліцензії на зайняття такого роду діяльністю.

Доцільним буде на законодавчому рівні передбачити соціальну реабілітацію осіб, які постраждали від піратства; якщо буде потреба – надати зазначеним особам психологічну, медичну, правову допомогу. При цьому, як відзначає О.В. Шамара, соціальна реабілітація осіб, які постраждали від піратства, має проводитися за кошти Державного бюджету України. Порядок проведення соціальної реабілітації таких осіб уявляється необхідним чітко регламентувати відповідною Постановою Кабінету Міністрів України [58].

Наступним визначальним фактором розвитку морського права є геополітика та місце України в цій системі. Географічне положення України сприяло розвитку її транспортного потенціалу та інтеграції у світову транспортну систему, особливо як країни, здатної забезпечити найкоротші шляхи для транспортування вантажів через серце Європи [59].

Що стосується України, то згідно з офіційною довоєнною статистикою Меморандуму про взаєморозуміння між Україною та ЄС, Україна мала найвищий показник інспекції суден з метою забезпечення безпеки збоку PSC серед усіх країн-учасниць – 84%. Станом на 1 жовтня 2021 року в українських портах у 2020-2021 роках було зафіксовано щонайменше 127 інцидентів, пов'язаних з PSC. Найбільше інцидентів сталося у Чорноморському (28%), Південному (27%), Одеському (20%) та Миколаївському (12%) портах.

За результатами перевірок суден інспектори PSC виявляли недоліки, які, як правило, були пов'язані з вимогами Міжнародного кодексу з управління безпекою (ISM) та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS). Наприклад, рівень безпеки на борту судна не відповідав рівню безпеки, що вимагається відповідним портом. Крім того, інспектори PSC звертали особливу увагу на чистоту машинного відділення. У деяких випадках вони перевіряли, чи є на судні актуальні контактні дані відповідного порту і чи підписаний всіма членами екіпажу судовий план дій у разі забруднення нафтою (SOPEP) [60].

Масштабне вторгнення російської федерації в Україну поставило нові виклики морському праву в цілому, включаючи закриття українських портів,

призупинення вільного судноплавства в південно-західному регіоні Чорного моря і пере направлення вантажопотоків в українські порти на Дунаї, що вплинуло на всі сфери нашого життя.

Yasa Jupiter (під прапором Маршаллових островів), Millennial Spirit (під прапором Молдови), Namura Queen (під прапором Панами), Lord Nelson (під прапором Панами) та Banglar Samridhhi (під прапором Бангладеш). Три суховантажі – Afina та Princess Nicole (обидва під Українським прапором) та буксир «Сапфір» (під Українським прапором) – були захоплені російською стороною і примусово введені до окупованого Криму. За даними, зібраними юридичною фірмою «АНК» з відкритих джерел, з 24 лютого 2022 року по 1 квітня 2023 року в результаті бойових дій було пошкоджено 27 суден (з них 11 під Українським прапором).

Ситуація дещо покращилася з підписанням влітку 2022 року в Стамбулі «Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та харчових продуктів через порти України». Так, через порти Великої Одеси (Одеський, Південний та Чорноморський) було відкрито зернові коридори, із 1 серпня 2022 року по 1 квітня 2023 року 857 суден експортували 26,2 млн тонн українського продовольства до країн Азії, Європи та Африки. Порти Одеси, Чорноморська та Южного долучилися до торгівлі зерном і отримали дозвіл на перевезення трьох груп вантажів: зерно (пшениця, ячмінь, кукурудза, соя тощо), продукти переробки (борошно, соняшникова/рапсова олія, корми для тварин тощо) та добрива, включаючи аміак. 17 листопада 2022 року було підписано «Зернову угоду», що діяла до 2023 року. Її було продовжено до 17 березня 2023 року та продовжено ще на 120 днів з 18 березня 2023 року [61].

На рівні Конституції України гарантується:

а) класифікація водних та інших природних ресурсів на території України, природних ресурсів континентального шельфу та природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, що є об'єктами права власності громадян України;

б) органи державної влади та органи місцевого самоврядування мають право в межах, передбачених цією Конституцією, здійснювати від імені громадян України такі функції щодо права власності;

в) право всіх громадян користуватися природними ресурсами, які є об'єктами права власності народу, відповідно до закону;

г) виключне регулювання використання природних ресурсів Українським народом [41].

Законом України від 3 червня 1999 року № 728-XIV [62] «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про виконання Україною Глави XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року» було ратифіковано Конвенцію Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та взято на себе зобов'язання виконувати її положення.

Конвенція ООН з морського права справедливо визнана однією з найважливіших подій, що стосуються врегулювання спорів, пов'язаних з предметом міжнародного права. Цей елемент, який зобов'язує до мирного врегулювання спорів щодо тлумачення та застосування договорів, є важливим внеском у міжнародне право [63, с. 27].

Конвенція ООН з морського права не містить положень про захист морського середовища або заборону застосування ядерної зброї у випадку військового конфлікту. Є лише стаття 19(2), яка забороняє іноземним суднам проводити операції або навчання із застосуванням будь-якого виду зброї під час проходження через територіальні води, і стаття 25(3), яка передбачає право прибережних держав тимчасово призупиняти здійснення права мирного проходження іноземними суднами з метою проведення навчань із застосуванням зброї. Ці норми спрямовані на забезпечення національної безпеки прибережних держав, а не на захист морського середовища від забруднення та засмічення.

О.В. Толкаченко робить висновок про перевагу аналізу в рамках екологічного права з огляду на те, що об'єкти суспільних відносин, які регулюються Конвенцією ООН з морського права, мають природне походження і підлягають

«паралельному» правовому регулюванню іншими міжнародними конвенціями, які є джерелом екологічного права. Врахування екологічного виміру Конвенції ООН з морського права та особливостей нових питань екологічного права, таких як клімат та морські генетичні ресурси, сприятиме комплексному та ефективному регулюванню морської діяльності [64, с. 146, 186].

Прийняття Конвенції ООН з морського права також є результатом складного політичного процесу та тривалих переговорів на Третій Конференції ООН з морського права. Результатом стало створення Міжнародного трибуналу з морського права і, як його частини, Палати з розгляду спорів щодо морського дна.

У цьому сенсі дослідження застосування тимчасових заходів як елемента судової процедури врегулювання міжнародних спорів, що використовується міжнародними судовими органами та арбітражем, набуває все більшого значення. На думку П.І. Галімурко, поняття забезпечувальних заходів у міжнародному праві можна визнати без повного врахування особливостей міжнародного врегулювання спорів, оскільки воно запозичене з національних правових систем. Іншими словами, тимчасові заходи є ефективним засобом захисту прав держав у надзвичайних ситуаціях, які можуть час від часу виникати в міжнародних відносинах [65, с. 217].

Таким чином, національний суверенітет над морським простором, який є не від'ємною частиною державної території України, свобода судноплавства, можливості рибальства, проведення морських наукових досліджень, створення структур і, найголовніше, забезпечення відновлення морської діяльності для забезпечення національних інтересів і національної безпеки України на тимчасово окупованій території АРК. Ці питання залишаються актуальними.

Що стосується науково-технічного прогресу, то він призвів до розширення космічних досліджень, що опосередковано вплинуло на водне середовище. Наприклад, запуск і повернення ракетноносіїв спричиняє забруднення морського середовища. На міжнародному рівні така діяльність повинна регулюватися і здійснюватися таким чином, щоб вона була законною, водночас уникаючи

шкідливого забруднення від транспорту і негативного впливу на глобальне довкілля.

У цьому контексті Т.Р. Короткий дійшов висновку, що відносини, які виникають у зв'язку з розвитком космічних досліджень, потребують комплексного міжнародно-правового регулювання шляхом застосування норм міжнародного морського права, міжнародного повітряного права та міжнародного космічного права. Вплив цих подій призвів до появи нових способів використання морського простору в рамках міжнародного морського права. Це вимагає не лише застосування існуючих норм міжнародного права та їх аналізу з точки зору нових відносин, що виникають, але й створення/розвитку норм, спрямованих на заповнення прогалів, що виникають у зв'язку з реалізацією проєктів використання морського простору, пов'язаних з космічною діяльністю [66, с. 219].

Глобалізація є фактором, який, з одного боку, зближує національні правові системи, а з іншого – вимагає певної єдності правил як гарантії взаємодії між суб'єктами. Сфера морського права не є винятком. Необхідність уніфікації морського права, яке є міжнародним приватним правом, обумовлена низкою об'єктивних і суб'єктивних факторів, таких як високий рівень економічного розвитку в тій чи іншій країні (регіоні) і, відповідно, інтенсифікація міжнародних економічних відносин, географічна близькість держав, схожість звичаїв і традицій країн і т. д. Ці фактори в реальності завжди взаємопов'язані, інтерактивні і взаємозалежні. Це можна розглядати не лише як процес гармонізації правових норм, а й як процес формування спільних правових концепцій та методів [67, с. 101].

Висновки. Підсумовуючи, приходимо до висновку, що морське право є сукупністю правових норм національного та міжнародного рівня, які регулюють суспільні відносини у сфері безпеки мореплавства та охорони навколишнього морського середовища, похідних питань судноплавства. Для покращення ситуації з наявними тригерами розвитку морського права, на національному рівні слід:

- 1) розробити правовий механізм захисту прав моряків; забезпечити якісну підготовку спеціалістів, які спеціалізуються на знанні морського права;
- 2) виробити систему заходів у вигляді стратегії, яку спрямовано на зростання товарообігу та перевезень, здійснюваних морським транспортом, відновлення та налагодження лінійного судноплавства в довготривалій перспективі;
- 3) провести уніфікацію правових норм, яка повинна відбуватись двома основними способами: через взаємний вплив національних правових систем та через міжнародні механізми уніфікації права.