

МІЖНАРОДНЕ ЗАКОНОДАВСТВО, ЯКЕ УРЕГУЛЬОВУЄ ВІДНОСИНИ В СФЕРІ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

INTERNATIONAL LEGISLATION THAT REGULATES RELATIONS IN THE FIELD OF MARITIME TRANSPORT

Гапонов О.О., доктор філософії в галузі право
Генеральний директор ТОВ «Ексклюзив консалтинг груп»
alex@ecg.ua
ORCID 0000-0002-7778-673X

В даній статті автором розкрито норми міжнародного законодавства, яким урегульовано відносини в сфері морських перевезень. Удосконалення національного законодавства України в сфері морських перевезень є актуальним завданням, яке вимагає комплексного підходу та врахування міжнародного досвіду. Українське законодавство повинно бути більш гармонізованим з міжнародними конвенціями та стандартами. Це забезпечить більшу безпеку та екологічну відповідальність морських перевезень.

Наголошено на необхідності зміцнити систему державного портового контролю, щоб забезпечити ефективне дотримання міжнародних та національних стандартів суден, що заходять у порти України. Це включає посилення контролю за технічним станом суден та їх екіпажами.

Акцентовано увагу, що удосконалення портової інфраструктури є ключовим для підвищення ефективності морських перевезень. Важливо забезпечити модернізацію портових споруд, оновлення обладнання для обробки вантажів та покращення логістичних ланцюгів. Необхідно розробити більш ефективні національні заходи для протидії морському піратству та забезпечення безпеки українських суден. Це може включати введення спеціальних програм навчання для екіпажів та використання новітніх технологій моніторингу.

Посилення екологічних норм і стандартів для морських перевезень, особливо з урахуванням забруднення морів. Україні потрібно активізувати зусилля в контексті міжнародних угод про захист морського середовища. Необхідно забезпечити вищі стандарти та умови праці для моряків, включаючи соціальні гарантії, медичне обслуговування на борту та вдосконалення процедур навчання та сертифікації.

Стимулювання інвестицій у морський транспорт та суднобудування через податкові пільги, державні гарантії та сприятливі умови для іноземних інвесторів може значно підсилити цю галузь. Удосконалення нормативно-правової бази в сфері морського права для забезпечення єдності правового поля з іншими державами та усунення правових колізій у міжнародних морських перевезеннях.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, транспорт, національна безпека, наукове дослідження, види транспорту, публічне адміністрування, публічна адміністрація.

In this article, the author reveals the norms of international legislation that regulate relations in the field of maritime transportation.

Improving the national legislation of Ukraine in the field of maritime transportation is an urgent task that requires a comprehensive approach and consideration of international experience. Ukrainian legislation should be more harmonized with international conventions and standards. This will ensure greater safety and environmental responsibility of maritime transport.

It was emphasized the need to strengthen the system of state port control to ensure effective compliance with international and national standards of ships entering the ports of Ukraine. This includes strengthening control over the technical condition of ships and their crews.

It was emphasized that the improvement of port infrastructure is key to increasing the efficiency of sea transportation. It is important to ensure the modernization of port facilities, the renewal of cargo handling equipment and the improvement of logistics chains. It is necessary to develop more effective national measures to combat sea piracy and ensure the safety of Ukrainian vessels. This may include the introduction of special training programs for crews and the use of the latest monitoring technologies.

Strengthening of environmental norms and standards for sea transportation, especially taking into account the pollution of the seas. Ukraine needs to intensify its efforts in the context of international agreements on the protection of the marine environment. Higher standards and working conditions for seafarers should be ensured, including social guarantees, on-board medical care and improved training and certification procedures.

Stimulating investment in maritime transport and shipbuilding through tax incentives, government guarantees and favorable conditions for foreign investors can significantly strengthen this industry. Improvement of the legal framework in the field of maritime law to ensure the unity of the legal field with other states and the elimination of legal conflicts in international maritime transportation.

Key words: transport infrastructure, transport, national security, scientific research, types of transport, public administration, public administration.

Постановка проблеми. Вивчення міжнародного законодавства, яке регулює відносини в сфері морських перевезень, є важливим аспектом для забезпечення ефективної взаємодії між країнами, компаніями та іншими учасниками міжнародної торгівлі. Морські перевезення є ключовим компонентом глобальної логістики, оскільки значна частина світової торгівлі здійснюється морським транспортом.

Стан дослідження. Питання розвитку транспортної інфраструктури досліджувались І.П. Садловською, Н.М. Бондар, О.М. Ложачевською, П.Ю. Беленьким, Ю.Є. Пашенко, Н.В. Кудрицька, М.І. Котлубай, М.Т. Примачев, І.М. Аксьонов, С.І. Дорогунцов, О.Г. Кірдіна, Н.І. Богомоллова, Ю.Ф. Кулаєв та ін.

Метою статті є розкриття поняття публічного адміністрування транспортної інфраструктури в Україні.

Виклад основного матеріалу. Міжнародне законодавство в сфері морських перевезень відіграє ключову роль у регулюванні міжнародних торгових відносин, забезпе-

ченні безпеки на морях та охороні морського середовища. Однак, попри наявність широкої мережі конвенцій та угод, існує низка проблем, які ускладнюють їхнє ефективне застосування: 1) стандартизація та уніфікація норм. Міжнародне морське право включає широкий спектр правил, які регулюють відносини в сфері морських перевезень, включаючи безпеку навігації, охорону морського середовища, перевезення вантажів та пасажирів, і морське страхування. Вивчення цих правил потребує знання міжнародних конвенцій, таких як Міжнародна конвенція з питань охорони людського життя на морі (SOLAS), Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню моря суднами (MARPOL), та Конвенція ООН з морського права (UNCLOS); 2) застосування та виконання норм. Забезпечення дотримання міжнародних норм у сфері морських перевезень є складним завданням через юридичні різниці між країнами. Не всі держави ратифікували міжнародні конвенції, і не всі забезпечують однаковий рівень їх виконання. Це створює ризики для безпеки на морі та ефективності торгівлі; 3) розвиток

міжнародного морського права. Міжнародне морське право постійно розвивається у відповідь на нові виклики, такі як зростання піратства, зміни клімату, технологічний розвиток та зміни у світовій торгівлі. Вивчення цих змін та адаптація законодавства вимагає глибокого розуміння поточних тенденцій та майбутніх потреб; 4) протиріччя і конфлікти. Виникають проблеми з розглядом конфліктів та протиріч між міжнародними нормами та національним законодавством. Вирішення цих конфліктів потребує міжнародної юридичної експертизи та співпраці між державами; 5) вплив глобалізації. Глобалізація впливає на міжнародні відносини в сфері морських перевезень, вимагаючи від країн гнучкості у виконанні міжнародних вимог та адаптації своїх портових і транспортних систем до змінюваних умов світової економіки.

Вивчення міжнародного законодавства в сфері морських перевезень не тільки допомагає краще розуміти ці складні і динамічні процеси, але й сприяє формуванню ефективної політики та практик, що можуть впливати на стабільність і безпеку глобальних транспортних маршрутів. Саме тому, розкриємо зміст ключових міжнародних правових актів, які ратифікувала Україна в галузі міжнародного морського права.

Ст.7 Кодексу торговельного мореплавства України регламентовано, що міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства застосовуються в Україні в порядку, передбаченому Законом України «Про міжнародні договори України» [8]. Ст.35 визначено, що судно, що здійснює міжнародні рейси, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України. Ст.132 Кодексу визначено, що перевезення між портами України й іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором [8]. Ст. 187-1 визначено, що під час міжнародного морського перевезення пасажир зобов'язаний мати належним чином оформлені документи для в'їзду до держави прямування, транзиту та пред'явити їх перевізнику на його вимогу. Перед початком міжнародного морського перевезення пасажир перевізник зобов'язаний перевірити наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, та відмовити у перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив необхідні документи. Відмова перевізника у міжнародному морському перевезенні пасажирів, який на його вимогу не пред'явив документи, необхідні для в'їзду до держави прямування, транзиту, не тягне за собою обов'язок перевізника відшкодувати пасажирів за пошкодження у зв'язку з цим шкоду [8].

Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка ратифікована Законом України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй» та на умовах Угоди про імплементацію частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з Морського права від 10 грудня 1982 року [1] визначає, що Україна заявляє, що відповідно до статті 287 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року вона обирає як головний засіб вирішення спорів щодо тлумачення або застосування цієї Конвенції арбітраж, створений згідно з Додатком VII. Для розгляду спорів щодо тлумачення або застосування Конвенції з питань, пов'язаних з рибпромисловою діяльністю, захистом і збереженням морського середовища, морськими науковими дослідженнями і судноплаванням, включаючи забруднення з суден та забруднення скиданням, Україна обирає спеціальний арбітраж. Україна визнає компетенцію, як це передбачено статтею 292 Конвенції, Міжнародного трибуналу з морського права щодо питань, пов'язаних з негайним звільненням з-під арешту суден або звільненням їх екіпажів [2].

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року застосову-

ється до моряків, які працюють на морських суднах, що мають право плавання під прапором Сторони, за винятком моряків, які: (а) відбувають службу на військових кораблях, військово-допоміжних суднах або працюють на інших суднах, що належать державі або експлуатуються нею і використовуються виключно для урядової некомерційної служби. Однак кожна Сторона, шляхом вживання відповідних заходів, що не шкодять експлуатації або експлуатаційним можливостям таких суден, що належать їй або експлуатуються нею, має забезпечити, щоб особи, які працюють на таких суднах, відповідали, наскільки це доцільно і практично можливо, вимогам Конвенції; (б) працюють на риболовецьких суднах; (с) працюють на прогулянкових яхтах, що не займаються комерційними перевезеннями; або (д) працюють на дерев'яних суднах примітивної конструкції [3].

Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо: а) судно плаває під прапором Держави, яка є Стороною цієї Конвенції, або зареєстроване в такій Державі, або б) договір перевезення укладено в Державі, яка є Стороною цієї Конвенції, або с) відповідно до договору перевезення місце відправлення або місце призначення знаходяться в Державі, яка є Стороною цієї Конвенції [4].

Перевізник відповідає за шкоду, завдану в результаті смерті пасажирів або заподіяння йому тілесного ушкодження, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його службовців або агентів, які діяли в межах своїх службових обов'язків. Обов'язок доказування того, що подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення, а також обов'язок доказування розміру шкоди покладається на позивача. Вина або недбалість перевізника, його службовців або агентів, що діяли в межах їх службових обов'язків, передбачається, оскільки не доведено протилежне, якщо смерть або тілесні ушкодження пасажирів або втрата чи пошкодження каютного багажу сталися в результаті або у зв'язку з корабельною аварією, зіткненням, посадкою на мілину, вибухом чи пожежею або недоліками судна. Щодо втрати чи пошкодження іншого багажу така вина чи недбалість передбачається, оскільки не доведено протилежне, незалежно від характеру події, яка спричинила втрату чи пошкодження багажу. В усіх інших випадках обов'язок доказування вини або недбалості лежить на позивачеві [4].

Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою визначає, що Сторони цієї Конвенції можуть вживати у відкритому морі такі заходи, які можуть стати необхідними для запобігання, зменшення або усунення серйозної і реальною загрожуючої їх узбережжю або пов'язаним з ним інтересам безпеки забруднення або загрози забруднення моря нафтою внаслідок морської аварії або дій, пов'язаних з такою аварією, які, як розумно можна передбачати, потягнуть за собою шкідливі наслідки у великих розмірах [5].

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавання 1988 року встановлює, що при здійсненні прибережною державою права вживати заходів згідно з статтею I мають додержуватися такі умови: а) до вжиття будь-яких заходів прибережна держава має консультуватися з іншими державами, інтереси яких зачіпаються морською аварією, зокрема з державою або державами прапора; б) прибережна держава має без затримки повідомити про передбачувані заходи будь-які фізичні або юридичні особи, відомі прибережній державі або які стали їй відомі під час консультацій, як такі, що мають інтерес і які, як розумно можна передбачити, будуть зачіпані цими заходами. Прибережна держава має брати

до уваги будь-які зміни, що можуть бути ними запропоновані; с) до вжиття будь-яких заходів прибережна держава може консультиватися з незалежними експертами, які вибираються із списку, що ведеться Організацією; d) у випадках надзвичайної терміновості, що вимагають негайного вжиття заходів, прибережна держава може вживати заходи, що стали невідкладними внаслідок надзвичайної ситуації, без попередніх повідомлень і консультацій або без продовження уже розпочатих консультацій; e) до вжиття таких заходів і під час їх здійснення прибережна держава повинна робити все від неї залежне для того, щоб запобігти будь-якому ризику для людського життя, та надавати особам, які зазнають бідування, всіляку допомогу, яка їм може бути потрібна, та у відповідних випадках сприяти репатріації екіпажів суден і не чинити цьому перешкод; f) про заходи, що були вжиті відповідно до статті I, має бути негайно повідомлено заінтересовані держави та відомі фізичні і юридичні особи, а також Генерального секретаря Організації [6].

Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року встановлює, що будь-яка особа вчинює злочин, якщо вона незаконно і навмисно: а) захоплює судно або здійснює контроль над ним силою чи загрозою сили, або шляхом будь-якої іншої форми залякування; або б) вчинює акт насильства проти осіб на борту судна, якщо цей акт може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або с) руйнує судно або спричиняє судну чи його вантажу пошкодження, яке може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або d) розміщує або вчинює дії з метою розміщення на борту судна яким би то не було чином пристрій чи речовину, яка може зруйнувати це судно, завдати цьому судну чи його вантажу пошкодження, що загрожує чи може загрожувати безпечному плаванню даного судна; або e) руйнує морське навігаційне обладнання чи завдає йому серйозні пошкодження, чи створює серйозні перешкоди в його експлуатації, якщо будь-який такий акт може загрожувати безпечному плаванню судна; або f) повідомляє завідомо брехливі відомості, створюючи цим загрозу безпечному плаванню судна; або g) наносить рану будь-якій особі чи вбиває її в зв'язку з вчиненням чи спробою вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених у підпунктах «а»-«f».

Будь-яка особа також вчинює злочин, якщо вона: а) намагається вчинити який-небудь із злочинів, зазначених у пункті 1; або б) підбурює до вчинення якого-небудь із злочинів, зазначених у пункті 1, що вчинюється будь-якою особою або є іншим чином співучасником особи, яка вчинює такий злочин; або с) погрожує, з умовою чи без такої, як це передбачено національним законодавством, з метою примусити фізичну чи юридичну особу вчинити яку-небудь дію чи утриматися від неї, вчинити який-небудь із

злочинів, зазначених у підпунктах «b», «с» та «e» пункту 1, якщо ця загроза може погрожувати безпечному плаванню судна, про яке йде мова.

Ця Конвенція застосовується, якщо судно здійснює плавання або його маршрут включає плавання у воді, через води чи з вод, розташованих за зовнішньою межею територіального моря будь-якої однієї держави або за боковими межами її територіального моря з сусідніми державами [6].

В ст.6 *Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року* визначено, що Сторони Конвенції співпрацюють у виявленні порушень і забезпеченні виконання положень цієї Конвенції, використовуючи усі відповідні і практично доступні засоби виявлення і постійного спостереження за навколишнім середовищем, а також відповідні способи передачі повідомлень і збору доказів. Судно, до якого застосовується ця Конвенція, у будь-якому порту або віддаленому від берега терміналі Сторони може бути піддано інспектуванню посадовими особами, призначеними або уповноваженими такою Стороною, щоб перевірити, чи не зробило таке судно скидання шкідливих речовин на порушення положень Правил. Якщо в результаті інспектування буде виявлене порушення положення Конвенції, то Адміністрації надсилається про це повідомлення для вжиття відповідних заходів. Кожна Сторона надає Адміністрації докази, якщо такі є, того, що судно на порушення положень Правил зробило скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Якщо це практично можливо, компетентна влада цієї Сторони повідомляє капітана судна про передбачуване порушення. Після отримання таких доказів Адміністрація проводить розслідування справи і може просити іншу Сторону надати додаткові або більш переконливі докази передбачуваного порушення. Якщо Адміністрація переконується в наявності достатніх доказів, що дозволяють порушити переслідування відносно передбачуваного порушення, вона дає розпорядження про порушення такого переслідування відповідно до свого законодавства якомога швидше. Адміністрація без зволікання інформує про вжиті нею заходи Сторону, що повідомила про передбачуване порушення, а також Організацію. Сторона може піддати інспектуванню судно, до якого застосовується Конвенція, коли воно заходить у порти або віддалені від берега термінали, що знаходяться під її юрисдикцією, якщо від іншої Сторони отримано прохання про таке інспектування разом з достатніми доказами того, що це судно зробило в якому-небудь місці скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Доповідь про таке інспектування надсилається Стороні, що просила про інспектування, і Адміністрації для того, щоб можна було вжити відповідні заходи відповідно до положень цієї Конвенції [7].

ЛІТЕРАТУРА

1. Угода про імплементацію частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з Морського права від 10 грудня 1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_183#Text
2. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. *Відомості Верховної Ради України*, 1999. N 31. Ст.254.
3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text
4. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року (ратифікована Законом України від 15 липня 1994 року N 115/94-ВР). URL: <https://zakon.rada.gov.ua>
5. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_049#Text
6. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text
7. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text
8. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України*, 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст.349.