

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЩОДО КОНТРОЛЮ СУДЕН НА МОРІ

INTERNATIONAL LEGAL REGULATIONS CONCERNING THE CONTROL OF VESSELS AT SEA

Святюк С.П., аспірант відділу міжнародного права та права Європейського Союзу
Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національної академії наук України

У статті досліджується міжнародно-правове регулювання щодо контролю суден, що ґрунтується на численних конвенціях, договорах, протоколах. Міжнародне співробітництво міжнародної морської організації (ІМО) з Україною щодо інституту контролю суден сприяє авторитету України як морської держави та підвищує рівень морської безпеки та захисту морського середовища. Така співпраця включає як імплементацію міжнародно-правових норм у внутрішнє право України, так і взаємодію у вирішенні кризових ситуацій на морі для забезпечення морської безпеки. В даний час інститут контролю суден стикається з такими чинниками, як нестачею технічного оснащення для прийому та утилізації відходів із суден, що призводить до забруднення морського середовища; так із низьким рівнем кваліфікації персоналу, і неефективною роботою правоохоронних структур для запобігання корупції. Отже, необхідно запровадити жорсткий контроль державою порту відповідно до положень міжнародних конвенцій, зокрема: Конвенції ООН з морського права від 1982 року (UNCLOS), Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973/78 (MARPOL 73/78), Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року тощо. Основна мета контролю суден державою порту стосується охорони людського життя на морі та захисту морського середовища шляхом перевірок суден відповідно до міжнародних стандартів.

Сьогодення інститут контролю суден потребує подальшого розвитку в сучасних умовах. Міжнародно-правове регулювання контролю суден спрямовано на забезпечення морської безпеки. Забезпечення механізму контролю суден залежить, в першу чергу, від міжнародної співпраці та координації дій між державами щодо контролю порту та є ключовим елементом для боротьби з корупцією, щоб усунути загрозу життю людини на морі та вантажу, забруднення морського середовища.

Ключові слова: Міжнародна морська організація, міжнародна конвенція, прибережна держава, держава прапора, держава порту, контроль суден, морська безпека, морське середовище, міжнародні стандарти.

The article examines international legal regulation of ship control, which is based on numerous conventions, treaties, and protocols. International cooperation between the International Maritime Organization (IMO) and Ukraine on the ship control institute strengthens the authority of Ukraine as a maritime state and increases the level of maritime safety and protection of the marine environment. Such cooperation includes both the implementation of international legal norms into the domestic law of Ukraine, as well as interaction in resolving crisis situations at sea to ensure maritime security. Currently, the ship control institute is faced with such factors as a lack of technical equipment for receiving and disposing of waste from ships, which leads to pollution of the marine environment; low level of personnel qualification, and ineffective work of law enforcement agencies to prevent corruption. Therefore, it is necessary to introduce strict port state control in accordance with the provisions of international conventions, in particular: the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973/78 (MARPOL 73/78), the International Convention on Load Lines 1966, etc. The main objective of port State control of ships concerns the safety of life at sea and the protection of the marine environment through inspections of ships in accordance with international standards. Today, the institution of ship control requires further development in modern conditions. International legal regulation of ship control is aimed at ensuring maritime safety. Ensuring a ship control mechanism depends, first of all, on international cooperation and coordination of actions between states regarding port control and is a key element in combating corruption, in order to eliminate the threat to human life at sea and cargo, and pollution of the marine environment.

Key words: International Maritime Organization, international convention, coastal state, flag state, port state, ship control, maritime safety, marine environment, international standards.

Постановка проблеми. В Україні необхідно посилити заходи щодо перевірки та контролю суден державою порту відповідно до міжнародних стандартів, підвищити рівень кваліфікації персоналу та міжнародну співпрацю, впровадити електронні системи звітності з появою цифровізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема становлення та розвитку міжнародного морського права в контексті інституту контролю суден для забезпечення морської безпеки та охорони людського життя на морі досліджується переважно у працях вітчизняних вчених, серед яких: В. О. Вишневський, В. І. Дмитрієв, А. І. Іванова, О. В. Костира, В. Г. Торський, О. С. Переверзева, Г. Ф. Півторак, Л. А. Позолотін, О. С. Савич та інші. Результат таких досліджень має наукове теоретичне і практичне значення, однак дослідження інституту контролю суден розкриваються лише частково.

Метою статті є дослідження міжнародно-правового регулювання щодо контролю суден на морі, особливостей положення Міжнародної морської організації (ІМО), Конвенції ООН з морського права від 1982 року (UNCLOS), Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973/78 (MARPOL 73/78), Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року та визначення пріори-

тетних напрямків подальшої імплементації міжнародно-правових норм у внутрішнє право України щодо інституту контролю суден.

Результати дослідження. Україна, як морська держава, може здобути чималі вигоди від участі транспортної мережі на морі, тому міжнародне співробітництво є невідмінною складовою для України з іншими державами. Правовими засадами такого співробітництва є положення Міжнародної морської організації (далі – ІМО). Так, найбільший авторитет і вплив на стан морської безпеки має Міжнародна морська організація (ІМО), яка діє як спеціалізований орган ООН з 1958 року. У березні 1948 року в м. Женеві на міжнародній конференції, що проводиться за ініціативою ООН, було прийнято Конвенцію, яка послужила підставою для офіційної установи Міжурядової морської консультативної організації (ІМКО) [1, с. 96]. Документ почав діяти 17 березня 1958 року. У Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року в статті 1, в пункті «а» вказано, що цілями організації є: забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів, які стосуються всякого роду технічних питань щодо міжнародного торговельного судноплавства; заохочення і сприяння

прийняття всіма країнами високих, практично можливих норм у питаннях, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання забрудненню із суден морського середовища і боротьби з ним; розгляд адміністративних і правових питань [2]. 04.02.1994 року Україна прийняла Конвенцію про Міжнародну морську організацію (ІМО) 1948 року в редакції 1982 року та стала державою-членом міжнародної морської організації (ІМО), яка є спеціалізованою установою ООН.

Здобуток двосторонньої співпраці залежить від ефективності імплементації міжнародно-правових норм у внутрішнє право України для забезпечення морської безпеки. Реалізація міжнародно-правових зобов'язань України з використання її морського простору є комплексним процесом щодо реалізації національних інтересів. Отже повинні прийматися політичні рішення, саме суттєві для реалізації міжнародних зобов'язань держави у національному праві у морській сфері.

В міжнародному морському праві інститут контролю залежить від інспектування суден від можливих правопорушень. Комплексний аналіз контролю судна зачіпає правозастосовні процеси в сфері морської безпеки, раціонального використання морських біологічних ресурсів, збереження морського середовища, проведення морських наукових досліджень [7, с. 61].

Міжнародно-правові зобов'язання України з контролю суден на морі охоплюють дотримання положень міжнародних конвенцій, таких як: Конвенція ООН з морського права від 1982 року (UNCLOS), яка є регулює правовий режим використання режиму використання морських просторів. Так згідно статті 94 «Обов'язки держави прапора» Конвенції закріплено, що 1. Кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних та соціальних питаннях свою юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під її прапором. Можна зробити висновок про те, що кожна держава прапора повинна здійснювати свою юрисдикцію та контроль забезпечуючи безпеку судноплавства та запобігти забрудненню морському середовищу.

Згідно статті 218 «Забезпечення виконання державами порту» встановлено: 1. 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 відносно будь-якого скидання з 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. 2. Ніякий розгляд згідно з пунктом 1 не порушується відносно 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, зв'язаного із скиданням, або ж якщо таке порушення не спричинило чи не погрожує спричинити забруднення внутрішніх вод, територіального моря або виключної економічної зони держави, що порушила розгляд. 3. 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 зв'язаного із скиданням порушення, згаданого у пункті 1, яке, як можна передбачити, було вчинене у внутрішніх водах, територіальному морі або у виключній економічній зоні держави, що звертається з проханням, або спричинило або погрожує спричинити шкоду зазначеним просторам. Вона також виконує, наскільки це практично здійснимо, прохання держави прапора про розслідування такого порушення незалежно від того, де порушення вчинене. 4.

Матеріали розслідування, проведеного 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 у такому випадку прибережній державі. Така передача виключає продовження розгляду в державі порту. Вищенаведеного, свідчить про те, що держава порту має повноваження розслідувати порушення міжнародних норм щодо скидання забруднюючих речовин з суден.

Відповідно до пункту 7 статті 220 закріплено якщо є явні підстави вважати, що судно, яке здійснює плавання в територіальному морі держави, під час проходження через нього порушило прийняті згідно з цією Конвенцією закони і правила цієї держави або застосовні міжнародні норми і стандарти для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення з суден, ця держава без шкоди для застосування відповідних положень Розділу 3 Частини II може провести фактичну інспекцію судна з питань, що стосуються такого порушення, та може, коли це виправдано доказами, розпочати розгляд, включаючи затримання судна, відповідно до своїх законів та з додержанням Розділу 7 [3]. Отже положення конвенції (UNCLOS) відповідно до статей 218, 220 надали державам право проводити інспекції та при виявленні серйозних порушень затримувати судна. З часом створення та розвиток контролю державою порту сприяло підписанню державами Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту від 26.01.1982 року. Він затверджує процедури та міжнародні стандарти інспекцій державою порту для забезпечення морської безпеки та захисту морського середовища [8]. Отже, в Україні 07.04.2000 року був підписаний Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні [9].

Вищенаведеного, Конвенція ООН з морського права від 1982 року (UNCLOS) встановила правові режими морських просторів та чіткі межі повноважень держави прапора, держави порту, прибережної держави, а також подальшого розвитку міжнародних стандартів щодо контролю суден.

Проаналізуємо положення Міжнародної конвенції про запобігання забруднення із суден МАРПОЛ 73/78 року, яка є однією із основних міжнародних договорів та була прийнята під егідою ІМО в 1973 році, але через різні причини вона була введена в дію в 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 року, що доповнює Конвенцію (Протокол Конвенції МАРПОЛ 73/78). Зміст самої Конвенції МАРПОЛ 73/78, як і зміст Протоколу 1978 року, стосується обов'язків держав, які її підписали. У 1997 році до Конвенції МАРПОЛ 73/78 був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатка VI Конвенції [4, с. 172].

Відповідно до пункту 2 статті 5. «Свідоцтва і спеціальні правила інспектування суден» закріплено, що судно, яке зобов'язане мати Свідоцтво згідно з положеннями Правил, під час перебування в портах або віддалених від берега терміналах, що знаходяться під юрисдикцією якої-небудь Сторони, підлягає інспектуванню, яке здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими цією Стороною. Будь-яке таке інспектування обмежується лише перевіркою наявності на судні дійсного Свідоцтва, якщо в цієї Сторони не буде очевидних підстав думати, що стан судна або його устаткування значною мірою не відповідає зазначеним у Свідоцтві даним. У цьому випадку або у випадку, якщо судно не має дійсного Свідоцтва,

Сторона, що здійснює інспектування, вживає заходів, що забезпечують невихід у море такого судна доти, поки воно не зможе вийти в море, не представляючи надмірної загрози для морського середовища. Однак така Сторона може дозволити судну залишити порт або віддалений від берега термінал для прямування на найближчу підходящу судноремонтну верф. Згідно пункту 1 та 2 статті 6 «Виявлення порушень» і забезпечення виконання Конвенції закріплено: 1. 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. 2. 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 у порушення положень Правил. Якщо в результаті інспектування буде виявлено порушення положень Конвенції, то Адміністрації надсилається про це повідомлення для вжиття відповідних заходів [5].

Можна зробити висновок, про те, що питання стосовно контролю суден регулюється міжнародними документами, які доповнюють один одного і встановлюють правову систему контролю суден, а саме: Конвенція ООН з морського права від 1982 року (UNCLOS) та Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден 1973/78 (MARPOL 73/78). UNCLOS регулює питання розслідування в контексті скидання із суден. MARPOL 73/78 детально регламентує інститут контролю, який спрямований на запобігання забрудненню, і надає державам порту конкретні повноваження для перевірки суден на відповідність міжнародним стандартам. Обидві конвенції запроваджують комплексну систему контролю суден за дотриманням міжнародних стандартів.

Згідно статті 21 Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року встановлено: (1) Судна, що мають посвідчення, видане згідно з статтею 16 чи статтею 17, знаходячись в портах інших Договірних Урядів, мають проходити контроль, який здійснюється офіційними особами, належним чином уповноваженими цими урядами. Договірні Уряди забезпечують проведення такого контролю, коли він є доцільним і практично здійсненим, з метою перевірки наявності на борту судна чинного посвідчення, виданого згідно з цією Конвенцією. Якщо на борту судна є чинне Міжнародне посвідчення про вантажну марку

(1966 рік), такий контроль обмежується визначенням того, що: (а) судно не завантажено поза межами, дозволеними посвідченням; (б) положення вантажної марки на судні відповідає посвідченню; і (с) судно не зазнало таких істотних змін щодо питань, викладених в підпунктах (а) і (б) пункту (3) статті 19, які роблять його явно непридатним для здійснення морського плавання без загрози для людського життя. Якщо на борту судна є чинне Міжнародне посвідчення про вилучення для вантажної марки, такий контроль обмежується визначенням виконання всіх умов, передбачених цим посвідченням. (2) Якщо такий контроль здійснюється згідно з підпунктом (с) пункту (1) цієї статті, він здійснюється тільки у разі необхідності для забезпечення того, щоб судно не вийшло в море, поки воно не зможе гарантувати пасажиром чи команді безпеку на морі. (3) Якщо контроль, передбачений в цій статті, потребує будь-якого втручання, офіційна особа, що виконує такий контроль, негайно інформує у письмовій формі консула або дипломатичного представника держави, під прапором якої плаває судно, про таке втручання і про всі обставини, за яких воно буде визнане необхідним.

Можна зробити висновок, що Конвенція 1966 року впроваджує порядок інспекцій суден державою порту. Контролююча сторона має право перевірити судно та вжити заходи для усунення недоліків і збереження людського життя на морі. Отже, стаття 21 свідчить про те, що держава порту має право здійснювати контроль щодо дотримання вимог Конвенції про вантажну марку 1966 року [6].

Так, в Україні діє Наказ від 17.07.2003 року № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства» зі змінами. Такі правила розроблені відповідно до положень Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року.

Висновки. З появою великою кількістю аварійних випадків на морі, подальше посилення контролю суден державою порту стає головним завданням міжнародної морської організації (ІМО). Процес трансформації національного морського законодавства щодо інституту контролю суден поступово зростає, але необхідно адаптувати ці норми до внутрішніх потреб держави зокрема в контексті боротьби із корупцією на морі, адміністративною реформою в Україні.

Женевська декларація прав людини на морі є інструментом м'якого права з міжнародним авторитетом та важливим міжнародно-правовим стандартом, який впливатиме на повоєнну відбудову України і схвалення Женевської декларації про права людини на морі є позитивним кроком в майбутньому для України [10].

ЛІТЕРАТУРА

1. О. В. Костира. Роль міжнародної морської організації в кодифікації міжнародного морського права. *Держава та регіони*. Серія: Право. Запоріжжя, 2020. № 4 (70). С. 96.
2. Конвенція про міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#text. (дата звернення: 10.09.2025).
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року URL: <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C>. (дата звернення: 05.09.2025).
4. Іванова А.В. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден 1973/78 як основа міжнародного забезпечення захисту морського середовища. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. *Серія: юридичні науки*, Київ, 2020. Т. 31 (70) Ч. 3 № 2. С. 172.
5. Міжнародна конвенція по запобігання забрудненню з суден 1973 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text. (дата звернення: 16.09.2025).
6. Міжнародної конвенції про вантажну марку від 1966 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text. (дата звернення: 14.09.2025).
7. Святюк С.П. Правова характеристика контролю судна в міжнародному морському праві. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики № 17*: зб. матеріалів доп. учасн. XVII Міжнар.наук.-практ.конф. Одеса: НУОМА, 2024. С. 61.
8. Paris memorandum of understanding on port state control signed in paris, france on the 26 january 1982. URL: https://seafarersrights.org/wp-content/uploads/2014/11/international_treaty_paris-mou-on-port-control_1982_eng.pdf. (дата звернення: 15.09.2025).
9. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441#Text. (дата звернення: 16.09.2025).
10. Переверзева О.С., Омельченко Н.Л. Міжнародно-правові стандарти прав людини на морі: перспективи розвитку в Україні. *Юридичний вісник*, Одеса, 2023/4. С. 127.

Дата першого надходження рукопису до видання: 23.09.2025

Дата прийнятого до друку рукопису після рецензування: 20.10.2025

Дата публікації: 29.10.2025