

2.2. Правовий режим внутрішніх вод України

Складником прибережних вод України є її внутрішні води. Вони утворюють разом із поверхнею дна, його надрами та повітряним простором над ним частину території держави, яка здійснює щодо них усю повноту верховної влади (суверенітет)⁴³⁹. За влучним висловом Л. Оппенгейма, «юридично, хоча й не фізично, національні води, по суті, є рівнозначними національним суходільним просторам»⁴⁴⁰, але це є справедливим лише в разі порівняння їх за правовим статусом, адже правовий режим внутрішніх вод і суходолу прибережної держави, незважаючи на те що й ті, й інші є частиною її території, може істотно відрізнятися. Особливість правового режиму внутрішніх вод, на відміну від суходільної території, полягає в тому, що на них більшою мірою поширюється дія норм міжнародних договорів (запобігання забрудненню, вимоги до конструкції суден, стандарти полегшення судноплавства через уніфікацію правил стосовно документального оформлення суден у портах тощо), які є обов'язковими для прибережної держави.

У ст. 5 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. зазначено, що «води, розташовані в бік берега від вихідної лінії територіального моря, становлять частину внутрішніх вод держави». UNCLOS'82 у ст. 8 містить норму тотожного змісту. Жодних правил щодо режиму внутрішніх вод, правил, яким мають підпорядковуватися судна під час перебування в них, у цих угодах не наводиться. В.В. Гуцуляк справедливо зазначає, що в міжнародному праві відсутній універсальний багатосторонній договір, у якому був би врегульований правовий статус і режим внутрішніх вод. Кожна держава сама встановлює відповідне законодавство, значною мірою керуючись складеними звичаями та беручи до уваги позитивний досвід і законодавство інших держав⁴⁴¹. З великим сту-

⁴³⁹ Шмигельский Г.Л., Ясиновский В.А. Основы советского морского права: учебник. 2-е изд., перераб. Москва: Мор. транспорт, 1963. С. 29.

⁴⁴⁰ Оппенгейм Л. Международное право: Мир. Москва: Инстр. Лит., 1949. Т. 1. Полут. 2 / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер.: А.Н. Ивенский. С. 34.

⁴⁴¹ Гуцуляк В.В. Международно-правовой режим внутренних вод государства: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2014. С. 4. URL: http://www.igpran.ru/prepare/a.persons/GutculyakVV/GutculyakVV_disser.pdf (дата звернення: 01.07.2017).

пенем вірогідності це пояснюється тим, що внутрішні води перебувають під суверенітетом прибережної держави й установлення їх режиму є прерогативою лише цієї держави. Ця теза підтверджується також і тим, що саме національне законодавство України (як й інших прибережних держав) визначає склад і режим внутрішніх вод⁴⁴². Стаття 6 «Внутрішні води України» Закону України «Про державний кордон України» визначає їх перелік:

1) морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України;

2) води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря;

3) 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;

4) води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні;

5) обмежена лінією державного кордону частина підземних водних об'єктів, а також вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні.

Отже, наведені види внутрішніх вод України свідчать про наявність їх морських і неморських (річкових, озерних тощо) різновидів. Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. й UNCLOS'82 не розрізняють цих видів, обмежуючись формулюванням «внутрішні води держави». До речі, ні в міжнародних договорах, ні в національному українському законодавстві не наводиться визначення поняття «внутрішні води держави», а вітчизняна та зарубіжна правнича доктрина зазвичай обмежується наведенням норм актів національного законодавства з відповідними переліками, лише в поодиноких випадках надаючи їх

⁴⁴² Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України у внутрішніх морських водах. *Міждисциплінарні дослідження в науці та освіті. Серія «Юридичні науки»*: зб. пр. Першої міжнародної науково-методичної конференції (1 вересня 2012 р.). 2012. № 1. С. 52–55. URL: <http://www.es.rae.ru/mino/158> (дата звернення: 05.09.2012).

загальнотеоретичне визначення. Так, наприклад, О.М. Шемякін надає визначення внутрішніх вод лише як морських («води, що входять до складу суверенної території прибережної держави й розташовані: у континентальних та острівних держав (не держав-архіпелагів) – у бік берега від вихідних ліній територіального моря; у держав-архіпелагів – у бік берега від замикаючих ліній внутрішніх вод»⁴⁴³). Російські дослідники зазначають, що внутрішні морські води складаються з вод морських портів, заток, бухт, губ, лиманів, «історичних» вод (заток, морів, проток), і вважають, що загальне поняття цього морського простору закріплене в ст. 5 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. 8 UNCLOS'82: внутрішні морські води розташовуються «в бік берега від вихідної лінії територіального моря...». Ріки, озера та канали, що знаходяться в межах території держави, також є її внутрішніми водами, але неморськими⁴⁴⁴. Залишення поза увагою розробниками конвенцій цих вод регулювання пояснюється тим, що ці угоди присвячені саме морським водам і не охоплюють своїм регулюванням води, що перебувають на суходільній території країн (ріки, озера тощо).

Отже, розподіл внутрішніх вод держави (морських і неморських) усе ж відбувається й не заперечується правничою наукою. На істотні відмінності між цими двома складовими частинами внутрішніх вод звертав увагу К. Хакапаа, який пропонував, щоб термін «*inland*» використовувався для позначення вод у межах суходільної території держави, а термін «*internal*» – для відповідних морських районів⁴⁴⁵.

У європейському законодавстві категорія «внутрішні морські води» використовується в Директиві 2006/11/ЄС Європейського Парламенту й Ради «Про забруднення, спричинене деякими небезпечними речовинами, що скидаються до водного середовища

⁴⁴³ Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры и содержания): монография. Одесса: Астропринт, 2004. С. 31.

⁴⁴⁴ Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. С. 29.

⁴⁴⁵ Hakapää K. Marine Pollution in International Law. Material obligations and jurisdiction. Helsinki, 1981. P. 162.

Співтовариства» від 15.02.2006⁴⁴⁶, де зазначається, що «внутрішні морські води» – води, що, з одного боку, обмежуються вихідною лінією, від якої вимірюється ширина територіального моря, та, з іншого боку, можуть сягати в разі наявності водних потоків межі прісної води» (ст. 2).

У законодавстві України категорія «внутрішні морські води» використовується в Морській доктрині України, проте в її тексті не наводиться перелік таких вод. Внутрішні морські води згадуються також у Загальних положеннях Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269⁴⁴⁷, де зазначається, що до внутрішніх морських належать перші чотири з перелічених у ст. 6 Закону України «Про державний кордон України» водних просторів. У Положенні про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312⁴⁴⁸, зазначається про внутрішні морські води. Тобто розрізнення між морськими та неморськими внутрішніми водами на законодавчому рівні в Україні також відбувається. На користь цього свідчить і використання поняття «внутрішні водні шляхи» з такими визначеннями:

- річки, озера, водосховища, канали, інші водоймища (п. 1.2 Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498⁴⁴⁹);

⁴⁴⁶ Про забруднення, спричинене деякими небезпечними речовинами, що скидаються до водного середовища Співтовариства: Директива 2006/11/ЄС Європейського Парламенту та Ради. *Офіційний вісник Європейського Союзу*. 2006. L64. С. 52. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/994_966 (дата звернення: 15.06.2017).

⁴⁴⁷ Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/269-96-p> (дата звернення 24.08.2017).

⁴⁴⁸ Положення про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312. *Офіційний вісник України*. 2017. № 75. Ст. 2318.

⁴⁴⁹ Положення про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498. *Офіційний вісник України*. 2007. № 59. Ст. 2370.

- річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, придатні для судноплавства, а також *внутрішні морські води й територіальне море* (п. 1.7 Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.11.2004 № 1048⁴⁵⁰, п. 1.3 Положення про взаємодію органів військових сполучень на морському та річковому транспорті України з Міністерством інфраструктури України, центральним органом виконавчої влади з реалізації державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, підприємствами, установами і організаціями, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України з військових морських та річкових перевезень, затвердженого Наказом Міністерства оборони України, Міністерства інфраструктури України від 08.11.2011 № 684/525⁴⁵¹). Останні в переліку – внутрішні морські води й територіальне море, на наше переконання, зараховувати до категорії «внутрішні водні шляхи» можна з високим ступенем умовності, адже внутрішніми їх можна вважати лише в значенні належності до державної території, і якщо для внутрішніх морських вод така характеристика є більш притаманною, то для територіального моря, з огляду на його конвенційне визначення й закріплення правових основ його режиму в міжнародних договорах, вона застосовується не цілком коректно.

У КТМ України міститься розрізнення «морських шляхів» і «річок, озер, водосховищ та інших водних шляхів» (ст. 13). Чинний Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений

⁴⁵⁰ Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 26.11.2004 № 1048. *Офіційний вісник України*. 2004. № 50. Ст. 3304.

⁴⁵¹ Положення про взаємодію органів військових сполучень на морському та річковому транспорті України з Міністерством інфраструктури України, центральним органом виконавчої влади з реалізації державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, підприємствами, установами і організаціями, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України з військових морських та річкових перевезень, затверджене Наказом Міністерства оборони України, Міністерства інфраструктури України від 08.11.2011 № 684/525. *Офіційний вісник України*. 2011. № 95. Ст. 3480.

Постановою РМ СРСР від 15.10.1955 № 1801⁴⁵², не визначає категорію «внутрішні водні шляхи», а Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 16.02.2004 № 91⁴⁵³, містять лише переліки судноплавних шляхів двох категорій (1 категорія – річки (Дніпро, Прип'ять, Десна, Південний Буг, Інгулець, Самара, Дністер, Орель, Сула, Ворскла, Стир, Горинь, Дунай), 2 категорія – лимани та водосховища (Ладизинське водосховище, Дністровський і Дніпровський лимани)). Отже, у сенсі цього документа до внутрішніх водних шляхів належать ріки, лимани та водосховища, що додатково підкреслює сумнівність зарахування до внутрішніх водних шляхів внутрішніх морських вод і територіального моря. Однак ця тенденція простежується також у Проекті Закону України «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а⁴⁵⁴, який запроваджує поняття «внутрішні водні шляхи загального користування» – річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води й територіальне море, за винятком випадків, коли, відповідно до законодавства України, їх використання із цією метою повністю чи частково заборонено», та «річкові водні шляхи – частина внутрішніх водних шляхів загального користування (крім внутрішніх морських вод і територіального моря), що віднесена в установленому порядку до категорії судноплавних» (ст. 1). Отже, у чинному законодавстві використовуються різні категорії для позначення неморських внутрішніх вод України, загальним знаменником яких є їх визначення як «внутрішніх водних шляхів», і це є цілком справедливим і відповідає їх правовому статусу та географічному розташуванню. А зарахування до цієї категорії водних просторів внутрішніх морських вод і територіального моря є виправданим лише з погляду їх належності до складу державної території. Слушно

⁴⁵² Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, затверджений Постановою РМ СРСР від 15.10.1955 № 1801. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v1801400-55> (дата звернення 25.06.2017).

⁴⁵³ Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 16.02.2004 № 91. *Офіційний вісник України*. 2004. № 30. Т. 2. Ст. 2049.

⁴⁵⁴ Про внутрішній водний транспорт: Проект Закону України № 2475а. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56230 (дата звернення 25.06.2017).

пропозицію щодо визначення неморських внутрішніх вод як внутрішньоконтинентальних висунуто та обґрунтовано в дисертаційному дослідженні В.В. Гуцуляка⁴⁵⁵, яку маємо цілком підтримати.

На наш погляд, внутрішні води держави варто визначити так: внутрішні води держави – це вид прибережних водних просторів, які є водною територією держави, де в повному обсязі діє її суверенітет і національним законодавством встановлено відповідний правовий режим.

Зовнішні межі внутрішніх вод України позначено в ст. 6 Закону України «Про державний кордон України» й узагальнено в таблиці 1. Автором з теоретичною метою запропоновано до визначення також внутрішню межу таких водних просторів.

Таблиця 1

Межі внутрішніх вод України

Вид внутрішніх вод	Зовнішня межа	Внутрішня межа (пропонується автором)
Морські води (непортові)	Прямі вихідні лінії, прийняті для відліку ширини територіального моря України	Берегова лінія
Води портів України	Лінія, яка проходить через постійні портові споруди, що найбільше виступають у бік моря	Берегова лінія
Води заток, бухт, губ і лиманів, гаваней і рейдів, береги яких повністю належать Україні	Пряма лінія, проведена 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	Берегова лінія
Води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні	Не визначено	Берегова лінія
Частина підземних водних об'єктів, а також вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні	Лінія державного кордону	Щодо підземних водних об'єктів – до межі їх підземного розташування, щодо інших – берег

⁴⁵⁵ Гуцуляк В.В. Международно-правовой режим внутренних вод государства: дис. ... канд. юрид. наук. Москва, 2014. С. 21–22. URL: http://www.igpran.ru/prepare/a.persons/GutculyakVV/GutculyakVV_disser.pdf (дата звернення: 01.07.2017).

Розглянемо детальніше кожен із видів внутрішніх вод України, оскільки це дасть змогу визначитися з тим, на який саме географічний об'єкт у повному обсязі, без будь-яких винятків поширюється суверенітет та адміністративна юрисдикція України, а також установлено відповідний правовий режим.

Отже, як відомо й відповідно до UNCLOS'82, усі морські простори прибережних держав відлічуються від вихідних ліній. У спорах про делімітацію морських просторів «найбільш важливим і складним є питання про вихідні лінії»⁴⁵⁶. У сучасній практиці держав застосовуються два види вихідних ліній:

1) нормальні, тобто лінії найбільшого відливу вздовж свого морського узбережжя;

2) прямі (коли в місцях, де берегова лінія є глибоко порізаною і хвилястою або вздовж берега й у безпосередній близькості до нього розташований ланцюг островів), що поєднують обрані прибережною державою точки берега, які виступають у море. Під час проведення прямих вихідних ліній не допускаються будь-які помітні відхилення від загального напрямку берега, а ділянки моря, розміщені із зовнішнього боку цих ліній, повинні бути досить тісно пов'язані з береговою територією, щоб на них могло бути поширено режим внутрішніх вод (ст. 4 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і ст. 7 UNCLOS'82).

Застосування для відліку морських просторів методу прямих вихідних ліній є винятком із загального правила – про застосування нормальних вихідних ліній (тобто ліній найбільшого відливу), проте в наукових дослідженнях із цього приводу цілком справедливо зазначається, що тут мова йде не про співвідношення правила та винятки з нього, тим більше не про підпорядкування одних норм іншим, а про різні фактичні випадки, для яких передбачено різні правила: прямі вихідні лінії прибережна держава може

⁴⁵⁶ Уусталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных вод / отв. ред.: С.Б. Крылов. Тарту: Изд-во Тарт. ун-та, 1958. С. 164. Зважаючи на множинну юридичну значимість вихідних ліній їх, як зазначено в англійській монографії з морського права, неправильно вважати «тільки частиною права, що стосується територіального моря», а краще розглядати «як окрему тему» (Churchill R.R., Lowe A.V. The Law of the Sea. Third Edition. Manchester University Press. 1999. P. 31–32).

застосовувати в місцях, «де берегова лінія глибоко порізана і звивиста або де є вздовж берега й у безпосередній близькості до нього ланцюг островів»; у всіх інших випадках прибережна держава застосовує нормальні вихідні лінії⁴⁵⁷.

Обмеження довжини прямої вихідної лінії (не більше ніж 24 морські милі) UNCLOS'82 передбачає в єдиній ст. 10 і тільки для акваторій заток. Немає жодних обмежень щодо довжини для прямих вихідних ліній, проведених для низки островів, у випадках порізаності та звивистості берегової лінії, а також тих, що обмежують історичні води.

Як зазначає Е. Браун, Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і UNCLOS'82 «надають відносно точні норми» про проведення вихідних ліній, у т. ч. прямих, але «багато держав, які прийняли прямі вихідні лінії, як здається, тлумачать ці норми дуже довільно». Автор зауважує, зокрема, про «екстравагантні» за довжиною прямі вихідні лінії, встановлені такими державами, як Бангладеш, Бірма, Еквадор, Італія, Іспанія й В'єтнам⁴⁵⁸. Деякі автори висловлюють іншу позицію: саме практика зацікавлених прибережних держав, згода (у т. ч. мовчазна) із цією практикою інших держав, їхнє переконання в її правомірності й формують відповідні звичаєві норми міжнародного права – на розвиток загальносформульованих конвенційних норм. У такому контексті, наприклад, характеризується практика встановлення державами прямих вихідних ліній зі значною довжиною: 120 морських миль (Гвінея, закон від 03.06.1964); 89 миль (Декрет Мавританії від 21.01.1967); 220 миль (Декларація Президента Бірми від 15.11.1968)⁴⁵⁹. Варто враху-

⁴⁵⁷ У юридичній літературі, виданій до прийняття Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., зазначалося й про багато інших способів установлення прибережних державою вихідних ліній. Див.: Военно-морской методуназародно-правовой справочник / под ред.: А.С. Бахов. Москва: Воениздат, 1956. С. 58.

⁴⁵⁸ Brown E.D. The International Law of the Sea. Vol. I. Dartmouth, 1994. P. 26–27.

⁴⁵⁹ Нгуен Нгок Минь. Международное морское право / перевод с вьетнам. Г.Г. Шинкаревой; под ред. Ю.Г. Барсегова. Москва: Прогресс, 1981. С. 81–82. У юридичній літературі наводилися й інші приклади із законодавчої практики держав зі встановлення прямих вихідних ліній. Так, довжина таких ліній сягала 72 милі (за законодавством Ісландії), 42 милі (Великобританії), 45,5 милі (Норвегії) (Бозриков О.В. Правовые проблемы делимитации территориального моря. Москва: Изд-во ЦБНТИ ММФ, 1973. С. 10).

вати й те, що «більшість держав не обтяжує себе запереченнями проти тих вихідних ліній, які встановлені не відповідно до міжнародного права»⁴⁶⁰.

Визначення поняття «прямі вихідні лінії» надається в дослідженні Секретаріату ООН з питань вихідних ліній: «Прямі вихідні лінії (*straight baselines*) – це система прямих ліній, що з'єднують встановлені або розрахункові точки на лінії найбільшого відливу (*on the low-water line*), зазвичай відомі як точки повороту прямих вихідних ліній. З математичного погляду «пряма лінія» – це найкоротша відстань між двома точками»⁴⁶¹.

Отже, прямі вихідні лінії проводяться прибережними державами відповідно до застосовуваного міжнародного права, з урахуванням географічних характеристик їх узбережжя, економічних факторів, історично сформованих правових підстав, інших особливих обставин. Міжнародне право не зобов'язує прибережну державу погоджувати з іншими державами або з міжнародними органами географічні координати встановлених нею прямих вихідних ліній. Разом із тим прямі вихідні лінії встановлюються не довільно, а відповідно до конвенційних вимог, до загального міжнародного права, його звичаєво-правового складника⁴⁶².

Україна про вихідні лінії на своєму узбережжі (на Чорному та Азовському морях) поінформувала світове співтовариство вербальною нотою Генеральному секретареві ООН від 11.11.1992⁴⁶³. Через рік вони були затверджені Постановою Кабінету Міністрів

⁴⁶⁰ Churchill R.R., Lowe A.V. *The Law of the Sea*. Third Edition. Manchester University Press. 1999. P. 57.

⁴⁶¹ *Baselines: An Examination of the Relevant Provisions of the UNCLOS, Appendix I (Glossary of Technical Terms)*. UN office for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 1989. P. 47. http://www.un.org/depts/los/doalos_publications/publicationtexts/The%20Law%20of%20the%20Sea_Baselines.pdf (дата звернення: 25.06.2017).

⁴⁶² *Международная безопасность и мировой океан* / В.Н. Алексеев, П.Д. Бараболя, Г.С. Горшков, Л.А. Иванашенко и др.; отв. ред.: Л.А. Иванашенко, Ю.М. Колосов. Москва: Наука, 1982. С. 47.

⁴⁶³ *List of the geographical coordinates of the points defining the position of the baselines for measuring the width of the territorial waters, economic zone and continental shelf of the Black Sea; List of the geographical coordinates of the points defining the position of the baselines for measuring the width of the territorial waters, economic zone and the continental shelf of the Sea of Azov. Law of the Sea. Bulletin 36*. UN. New York, 1998. P. 49–52. URL: <http://www.marineregions.org/documents/bulletinE36.pdf> (дата звернення: 25.06.2017).

України⁴⁶⁴, але лише в Чорному морі. Отже, на Чорноморському узбережжі в Україні наявні 19 прямих вихідних ліній для відліку прибережних морських просторів. Їх подано на рис. 1⁴⁶⁵.



**Рис. 1. Прямі вихідні лінії
на Чорноморському узбережжі України**

Площа внутрішніх морських вод України становить понад 27 тис. квадратних км, що становить приблизно 57% від усієї морської території (включаючи територіальне море) і 4,2% від території України загалом⁴⁶⁶. Найбільшими за розмірами внутрішніми морськими водами України є води Азовського моря, щодо визначення правового статусу й режиму якого 24.12.2003 підписано Договір між Україною та РФ про співробітництво у використанні Азовського

⁴⁶⁴ Перелік географічних координат точок, що визначають положення вихідних ліній для відрахування територіального моря України в Чорному морі, затверджений Постановою Верховної Ради України від 05.06.1993 № 415. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/415-93-п> (дата звернення: 25.06.2017).

⁴⁶⁵ Кисловський В.П., Трюхан М.О. Вихідні лінії для морських зон України: загальні питання. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 2 (77). С. 20. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_2_8 (дата звернення: 25.06.2017).

⁴⁶⁶ Кисловський В.П., Трюхан М.О. Внутрішні морські води України. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 4. С. 25. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_4_9 (дата звернення: 25.06.2017).

моря й Керченської протоки⁴⁶⁷. Договір ратифіковано державами⁴⁶⁸, і він набув чинності. Відповідно до ст. 1 цього Договору, Азовське море та Керченська протока історично є внутрішніми водами України й РФ. Тобто, як зазначають В.П. Кисловський та М.О. Трюхан, морських просторів з іншим статусом, ніж внутрішні морські води, у зазначених акваторіях бути не може й необхідності у проведенні вихідних ліній, задекларованих у вербальній ноті 1992 р., немає. Азовське море має розмежовуватися українсько-російським державним кордоном⁴⁶⁹. Але поряд із цим необхідно відзначити, що між заявленням вербальної ноти (1992) та укладенням договору (2003) пройшло 11 років, їх позначення на початку періоду незалежності було цілком виправданим. Практично одразу після укладення договору висловлювалися пропозиції щодо розмежування Азовського моря (адже, відповідно до ч. 2 ст. 1 Договору, «Азовське море розмежується лінією державного кордону відповідно до угоди між Сторонами») та згадувалося при цьому рішення Міжнародного арбітражу щодо розмежування континентального шельфу в протоці Ла-Манш між Великою Британією і Францією від 30.06.1977. У цьому рішенні зазначено, що «функцією справедливості не є створення ситуації цілковитої справедливості, де природа й географія встановили несправедливість»⁴⁷⁰. Урахування географічних особливостей району розмежування, зокрема співвідношення берегових ліній сторін в Азовському морі та застосування принципу пропорційності, як своєрідного тесту щодо справедливої

⁴⁶⁷ Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003. *Офіційний вісник України*. 2004. № 22. Ст. 1539.

⁴⁶⁸ Про ратифікацію Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки: Закон України від 20.04.2004. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 32. Ст. 387; О ратификации Договора между Российской Федерацией и Украиной о сотрудничестве в использовании Азовского моря и Керченского пролива: Федеральный закон от 22.04.2004 № 23-ФЗ. *Собрание законодательства РФ*. 2004. № 17. Ст. 1590.

⁴⁶⁹ Кисловський В.П., Трюхан М.О. Вихідні лінії для морських зон України: загальні питання. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 1 (76). С. 35. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_1_8 (дата звернення: 25.06.2017).

⁴⁷⁰ Delimitation of the Continental Shelf between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the French Republic (UK, France). *Reports of international arbitral awards*. 30 June 1977 – 14 March 1978. Vol. XVIII. P. 249. URL: http://legal.un.org/riaa/cases/vol_XVIII/3-413.pdf (дата звернення: 25.06.2017).

морської делімітації свідчить, що українська ділянка в Азовському морі має бути більшою, ніж російська приблизно у 2,6 раза (під час підрахунків бралися до уваги різні технічні варіанти вимірювання довжини берегової лінії України та РФ в Азовському морі)⁴⁷¹.

Води Керченської протоки також мають правовий статус внутрішніх морських вод, крім того, у міжнародному праві відсутні (наприклад, у UNCLOS'82) правила їх розмежування між сусідніми прибережними державами. Відсутність таких універсальних правил делімітації внутрішніх морських вод створює труднощі для України та РФ для завершення переговорного процесу щодо делімітації всіх суміжних морських просторів (у т. ч. й у Чорному морі). Тому сторони, на думку окремих дослідників, для вирішення питання делімітації морських кордонів в Азовському морі та Керченській протоці мають ураховувати загальні правила міжнародного права щодо морської делімітації – положення універсальних договірних норм і звичаєвих норм, які вироблені для делімітації морських кордонів територіального моря, ВЕЗ і континентального шельфу між сусідніми прибережними державами⁴⁷². Не останню роль у цьому процесі має двостороннє співробітництво, адже навіть у випадках звернення держав з метою вирішення подібних спорів до міжнародних інституцій досягти згоди вдавалося лише саме в переговорному двосторонньому форматі⁴⁷³.

Певну домовленість щодо делімітації кордону в Азовському морі досягнуто в липні 2012 р. на рівні президентів двох країн: «Сторони вважають важливим здійснити делімітацію морських просторів в Азовському і Чорному морях, а також у Керченській протоці, в дусі дружби, добросусідства і стратегічного партнерства, з урахуванням законних інтересів обох держав», – зазначалося в спільній

⁴⁷¹ Трюхан В.М. Визначення протяжності берегової лінії Азовського моря сучасними методами картометрії. *Вісник геодезії та картографії: Виробничий і науково-технічний журнал*. 2005. № 3. С. 20.

⁴⁷² Дмитриченко І.В. Сучасний правовий статус і режим Керченської протоки. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: зб. наук. пр. ОНМА. Вип. 3. Одеса: Видавінформ ОНМА, 2007. С. 18.

⁴⁷³ Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 42.

заяві президентів⁴⁷⁴. Проте остаточного документа щодо делімітації кордону в Азовському морі між Україною та РФ досі не укладено. Крім того, події, пов'язані з анексією Кримського півострова РФ у 2014 р., а також побудовою РФ мосту над Керченською протокою, й обмеження розмірів суден, що можуть прямувати під ним (33 м над рівнем моря, довжиною до 160 м, шириною 31 м, осадкою 8 м)⁴⁷⁵, значно «загострили» ситуацію навколо протоки, адже середні габарити суден, які оброблялися в українських морських портах Азовського регіону, є більшими (довжина – 175 м, ширина – 27 м, осадка – 9,6 м⁴⁷⁶). Крім того, до Маріупольського порту часто заходили судна типу *rapatax* із такими габаритами: довжина – 225 м, ширина – 32,5 м, максимальна осадка – 14 м, висота від кіля до клотика – 47,5 м⁴⁷⁷. Отже, побудова мосту й упровадження обмежень щодо розмірів суден, які прямують Керченською протокою, скоротить суднопотік великих суден до українських портів, підвищить собівартість продукції, що вимушено буде перевозитися більшою кількістю менших за розмірами суден, а в результаті зробить українські азовські порти неконкурентоспроможними. Це також скоротить суднопотік до російських портів цього регіону, проте це, на жаль, не береться в розрахунок під час побудови мосту.

Необхідно зазначити, що питання судноплавства в протоках відображено в доктрині міжнародного права, у рішеннях Міжнародного суду ООН, закріплено в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., UNCLOS'82, Конвенції Монтре

⁴⁷⁴ Проблема Азово-Керченской акватории в российско-украинских отношениях. URL: <http://warfiles.ru/show-20586-problema-azovo-kerchenskoy-akvatorii-v-rossiysko-ukrainskih-otnosheniyah.html> (дата звернення: 25.06.2017).

⁴⁷⁵ Какие корабли не смогут заходить в Азовское море после строительства Керченского моста. URL: <https://delo.ua/business/kakie-korabli-ne-smogut-zahodit-v-azovskoe-more-posle-stroitel-333901/> (дата звернення: 26.11.2017); Всупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: https://dt.ua/internal/azovske-ozero-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230_.html (дата звернення: 27.11.2017).

⁴⁷⁶ Ограничит ли Керченский мост судоходство на Азовском море? URL: <http://www.dw.com/gu/ограничит-ли-керченский-мост-судоходство-на-азовском-море/a-39488582> (дата звернення: 26.11.2017).

⁴⁷⁷ Всупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: https://dt.ua/internal/azovske-ozero-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230_.html (дата звернення: 27.11.2017).

1936 р.⁴⁷⁸, резолюціях ІМО, низці інших міжнародно-правових актів, а також у нормах законодавства держав, що межують із протоками. Однак проблеми, пов'язані із забезпеченням свободи судноплавства в них, не лише не вичерпали себе, а й продовжують залишатися актуальними, є предметом для дискусій на міжнародному рівні, у т. ч. в доктрині й міжнародного, і національного права⁴⁷⁹. При цьому норми UNCLOS'82 щодо режиму проток стосуються лише тих, що використовуються для міжнародного судноплавства, і не зачіпають: а) будь-яких районів внутрішніх вод у межах протоки, за винятком випадків, коли встановлення прямої вихідної лінії згідно з методом, передбаченим у ст. 7, призводить до включення до внутрішніх вод районів, які до того не розглядались як такі; б) правового статусу вод за межами територіального моря держав, що межують із протоками, таких як БЕЗ або відкрите море; або с) правового режиму проток, прохід у яких регулюється загалом або частково давно міжнародними конвенціями, що є чинними і стосуються спеціально таких проток (ст. 35 UNCLOS'82).

Існує думка, що поширення режиму внутрішніх вод на акваторію Керченської протоки офіційно здійснено лише після проведення прямої вихідної лінії, відповідно до ст. ст. 8 і 35 «а» UNCLOS'82, у таких районах внутрішніх вод, які набувають цього статусу завдяки встановленню прямої вихідної лінії, застосовується право мирного проходження⁴⁸⁰ (тобто правила частини III UNCLOS'82, вірогідно, можуть застосовуватися). Проте ґрунтуватися на такій думці можна лише за наявності офіційних підтверджень проведення прямої вихідної лінії. За наявними даними, Україною в районі Керченської протоки прямих вихідних ліній не проводилося⁴⁸¹, адже проведення прямих вихідних ліній є необхідним для

⁴⁷⁸ Конвенция о режиме Черноморских проливов от 27 июля 1936 года. *Международное право в документах*. Москва: Международные отношения, 1982. С. 508–514.

⁴⁷⁹ Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 34.

⁴⁸⁰ Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. С. 243

⁴⁸¹ Кисловський В.П., Трюхан М.О. Вихідні лінії для морських зон України: загальні питання. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 2 (77). С. 20. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vgtk_2012_2_8 (дата звернення: 27.11.2017).

відліку територіального моря (та інших морських просторів), яких у Керченській протоці й Азовському морі немає, оскільки вони є внутрішніми водами. Отже, положення ст. ст. 8 і 35 «а» UNCLOS'82 не застосовуються та режим судноплавства визначається на розсуд прибережних держав⁴⁸².

Відповідно до ст. 37 UNCLOS'82, норми розділу 2 частини III «Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства» регламентують транзитний прохід протоками, які використовуються для міжнародного судноплавства, між однією частиною відкритого моря або БЕЗ та іншою частиною відкритого моря або БЕЗ. Азовське море й Керченська протока, згідно зі ст. 1 Договору між Україною та РФ, історично є внутрішніми водами цих двох держав. Отже, вони не можуть бути визнані частинами відкритого моря або БЕЗ, ними також не є води Чорного моря, які прилягають до протоки (на цій ділянці – це територіальні моря двох держав – України (якщо не визнавати Крим територією РФ) і РФ, або однієї держави – РФ (у протилежному випадку)). Отже, правила транзитного проходу, згідно з UNCLOS'82, до цієї протоки також не застосовуються.

UNCLOS'82 (ст. 45 розділу 3 частини III) передбачена також можливість здійснення мирного проходження в протоках: режим мирного проходження застосовується в протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства, що виключені зі сфери застосування режиму транзитного проходження або розташовуються між частиною відкритого моря або БЕЗ і територіальним морем іншої держави. Отже, якщо Керченська протока виключається зі сфери застосування режиму транзитного проходження (друга ознака – розташування між частиною відкритого моря або БЕЗ і територіальним морем іншої держави – щодо цієї протоки відсутня), то в ній має бути забезпечене мирне проходження відповідно до розділу 3 частини II UNCLOS'82, але для цього Керченська протока має бути визнана міжнародною («використовуваною для міжнародного судноплавства»)⁴⁸³.

⁴⁸² Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 42.

⁴⁸³ Там само. С. 43.

Видається, що Керченську протоку цілком можливо визнати такою, що використовується для міжнародного судноплавства, адже, по-перше, судна, слідуючи цією протокою, йдуть до портів двох держав: України та РФ, по-друге, ці судна йдуть під прапорами різних держав⁴⁸⁴. Крім того, необхідно також урахувувати інтенсивність судноплавства⁴⁸⁵ для цього регіону. Досліджуючи судноплавство в Керченській протоці, неможливо оминати увагою також і той факт, що судноплавство в ній здійснюється Керч-Єнікальським каналом, який фактично є поглибленням цієї протоки, є основним судноплавним шляхом Керченської протоки, а фарватери № 50 і 52 є придатними для проходження суден з осадкою до 3 м⁴⁸⁶. Керч-Єнікальський морський судноплавний канал прокладений у Керченській протоці у XIX ст. Останній раз його реконструкція проводилася в 1968–1969 рр.⁴⁸⁷ з розширенням до 120 м і поглибленням до 9–9,75 м із запасом глибин, також було збільшено радіус заокруглення поворотів. У 1970 р. оголошено 8-метрову прохідну осадку Керч-Єнікальським каналом, яка давала можливість проходити каналом найбільшим у той час морським судам типу «Запоріжжя»⁴⁸⁸. За умови довантаження в Чорноморських портах Керч-Єнікальським каналом можуть проходити судна й із більшою осадкою⁴⁸⁹.

Незважаючи на вагоме значення морських каналів для міжнародного судноплавства, UNCLOS'82 не врегульовано аспекти здійснення судноплавства в них, стосовно найбільших каналів прийнято та діють спеціальні міжнародні договори: щодо Суецького каналу –

⁴⁸⁴ Усупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: https://dt.ua/internal/azovske-ozero-kerchenskiy-mist-zakrivaye-ukrayinske-priazov-ya-254230_.html (дата звернення: 27.11.2017).

⁴⁸⁵ Bing Bing Jia The Regime of Straits in International Law. Clarendon Press, 1998. P. 44. URL: https://books.google.com.ua/books?id=FkjtP1YVf_8C&pg=PR12&lpg=PR12&dq=criteria+for+determining+the+strait+as+an+international+strait+of+corfu&source=bl&ots=8dCuh5GcBJ&sig=jK70bxbpN67h71e4f_2P9M6X6D8&hl=ru&sa=X&ved=0ahUKewiG4f-a_7_WAhVMP5oKHxcWAAQ6AEIjAA#v=onepage&q=criteria%20for%20determining%20the%20strait%20as%20an%20international%20strait%20of%20corfu&f=false (дата звернення: 27.11.2017).

⁴⁸⁶ Тихонова С.Н. Международно-правовые аспекты статуса вод Азовского моря. *Международное публичное и частное право*. 2008. № 1. С. 28.

⁴⁸⁷ В Крыму планируют реконструировать канал в Керченском проливе. URL: <https://ria.ru/economy/20170717/1498599666.html> (дата звернення: 27.11.2017).

⁴⁸⁸ Там само.

⁴⁸⁹ Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 43–44.

Константинопольська конвенція про забезпечення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р.⁴⁹⁰, щодо Кільського – окремі норми Версальського мирного договору 1919 р. У них закріплено головний принцип судноплавства в цих водних комунікаціях – свобода проходження для суден усіх держав. При цьому значення каналів як вузлових точок світової системи морських комунікацій зумовлює постійну актуальність проблеми їх правового режиму⁴⁹¹, що особливо характерне для Керч-Єнікальського каналу, стосовно плавання яким в Україні у 2002 р. затверджено відповідні Правила⁴⁹². Застосування останніх в умовах, що склалися, є практично неможливим. У зв'язку з цим перспективою у вирішенні ситуації навколо побудови Керченського мосту та запровадження габаритних обмежень стосовно суден є скликання міжнародної конференції для визначення режиму судноплавства в Керченській протоці (Керч-Єнікальському каналі), під час якої буде:

- розірвано двосторонній Договір між Україною та РФ про співробітництво у використанні Азовського моря й Керченської протоки від 24.12.2003;
- залучено до участі в її роботі зацікавлені сторони (держави, судна під прапорами яких здійснюють судноплавство цією протокою, а також мають вихід з Каспійського до Азовського моря через Волзько-Донський канал, зважаючи на те, що Каспійське, Азовське та Чорне моря підпадають під характеристику їх як замкнених або напівзамкнених (ст. 122 частини IX UNCLOS'82), і вимоги UNCLOS'82 щодо необхідності співробітничати державам, які перебувають на узбережжі таких морів (ст. 123 частини IX UNCLOS'82));
- вироблено погоджений договір про режим судноплавства протокою з урахуванням одного з провідних принципів морського права – свободи судноплавства⁴⁹³.

⁴⁹⁰ Конвенция относительно обеспечения свободного плаванья по Суэцкому каналу 1888 года. *Сборник договоров России с другими государствами, 1856–1917* / сост. И.В. Козьменко; под ред.: Е.А. Адамов. Москва: Осполитиздат, 1952. С. 271–276.

⁴⁹¹ Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. С. 125.

⁴⁹² Правила плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 09.10.2002 № 721. *Офіційний вісник України*. 2002. № 51. Ст. 2347.

⁴⁹³ Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 44–45.

Отже, завершуючи розгляд питання про використання Україною методу прямих вихідних ліній для відліку ширини прибережних морських просторів, необхідно зазначити, що застосування прибережною державою цього методу на практиці зумовлюється особливими географічними, економічними, історичними обставинами, обґрунтовується тривалим, послідовним та однаковим застосуванням таких ліній, визнається іншими державами (частіше мовчазно). За сукупністю таких факторів застосування цього методу вважається правомірним. При цьому ні договірні, ні звичаєві норми міжнародного права не встановлюють максимально допустиму довжину прямої вихідної лінії або її максимально допустиме віддалення від узбережжя. Визначаючи місце розташування прямої вихідної лінії за національним законодавством, прибережна держава, однак, зацікавлена в позитивній правовій реакції на цю законодавчу норму з боку інших держав, у завчасному збалансованому врахуванні, висловлюючись термінами Міжнародного суду, «правової позиції інших держав». Особливо важливо, щоб проведення прямих вихідних ліній не позначилося негативно на давно сформованих інтересах міжнародного судноплавства.

Прямі вихідні лінії проводяться лише між пунктами, що знаходяться на території однієї держави. Це не стосується випадків проведення прямих ліній, що замикають історичні затоки, узбережжя яких становить територію різних держав, а також вихідних прямих ліній, проведених поперек гирла річки, береги якої є територією різних держав.

Наступним видом внутрішніх морських вод є води морських портів України. Саме про цей їх різновид у Законі України «Про державний кордон України» не зазначається, проте далі міститься конструкція, що дає всі підстави так уважати, адже їх води «обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря» Ще Е. Ваттель у 1758 р. у відомій праці «Право народів» писав, що порти та рейди «є частиною країни й, отже, належать нації на праві власності. До них можна застосувати стосовно правових наслідків володіння та влади все, що говориться

про саму землю»⁴⁹⁴. Те, що порти з належною їм суходільною та водною територією становлять частину державної території прибережної держави й підвладні її територіальному верховенству, ніколи не викликало сумнівів. Так, Хіггінс і Коломбос зазначали, що, як і в римському праві, порти, гавані, рейди та споруди, що є залежними від морської території, становлять частину території держави майже в усіх сучасних державах і підпорядковані її суверенітету⁴⁹⁵. У різних визначеннях портів, як правило, зазначається про їх підвладність прибережній державі й основне призначення – обслуговування суден, пасажирів, вивантаження та навантаження товарів тощо.

У радянській літературі найбільш повне визначення порту надане Г.Г. Івановим. «Порт, – писав він, – це комплексне транспортне підприємство, яке володіє морською та суходільною територією, що перебуває під суверенітетом прибережної держави, слугує для навантаження й розвантаження суден, які беруть участь у зовнішній торгівлі, і здійснює певний нагляд за навігацією й дотриманням міжнародних конвенцій та угод з торговельного мореплавства»⁴⁹⁶. Цей підхід ґрунтувався на тогочасному законодавстві, відповідно до норм якого морський порт визнавався державним транспортним підприємством. Прикладом цього був і КТМ України, який до внесення відповідних змін згідно із Законом України «Про морські порти України» також містив відповідну норму. Цей Закон уперше закріпив норму, 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 із цим видів господарської діяльності.

Географічні координати ліній, які проходять через постійні портові споруди, що найбільше виступають у бік моря та позначають зовнішню межу внутрішніх (портових) морських вод України – вод портів, визначаються у постановах Кабінету Міністрів України.

⁴⁹⁴ Ваттель Э. Право народов, или Принципы естественного права, применяемые к поведению и делам наций и суверенов / пер. с фр. В.Н. Дурденевского, Ф.А. Кублицкого, Э.М. Фабрикова. Москва: Госюриздат, 1960. С. 208.

⁴⁹⁵ Коломбос, Хиггинс. Международное морское право / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер. с англ.: В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Инostr. лит., 1953. С. 122.

⁴⁹⁶ Иванов Г.Г. Правовой режим морских портов. Москва: Транспорт, 1971. С. 7.

Так, наприклад, відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про межі акваторії морського порту Одеса» від 18.03.2009 № 223⁴⁹⁷, акваторія порту обмежена лініями: з півдня – паралеллю 46 град. 24' 59,0» північної широти від берегової лінії до перетинання з меридіаном 30 град. 53' 54,0» східної довготи; зі сходу – меридіаном 30 град. 53' 54,0» східної довготи до перетинання з паралеллю 46 град. 31' 59,0» північної широти; з півночі – паралеллю 46 град. 31' 59,0» північної широти до перетинання з береговою лінією; із заходу – береговою межею й кордонами причалів, за винятком водного простору Практичної гавані, обмеженого Андросівським і Потапівським молами та лінією, що проходить від південно-східного рогу Потапівського молу через точку з координатами 46 град. 29' 41,6» північної широти, 30 град. 44' 23,4» східної довготи й далі до місця сходження Андросівського молу з причалом 28-В Одеського морського порту, і водного простору завширшки 40 метрів уздовж причалів 39-В і 38-В Потапівського молу та завширшки 10 метрів уздовж його торцевого зрізу.

Конструкції «води портів» (у значенні ст. 6 Закону України «Про державний кордон України» – морських) та «акваторія морського порту» в українському законодавстві не корелюють одна з одною, адже «акваторія морського порту» тлумачиться так:

- визначена межами *частина водного об'єкта (об'єктів)*, крім судового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден (ст. 1 ВК України, ст. 1 Закону України «Про морські порти України»);

- відведений морському порту в установленому порядку *водний простір*, обмежений природними, штучними або умовними кордонами, який забезпечує у своїй суднохідній частині безпечне маневрування і стоянку суден (п. 1.4 Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516⁴⁹⁸, п. 2 Правил безпеки для

⁴⁹⁷ Про межі акваторії морського порту Одеса: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.03.2009 № 223. *Офіційний вісник України*. 2009. № 20. Ст. 643.

⁴⁹⁸ Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. *Офіційний вісник України*. 2006. № 32. Ст. 2355.

працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, затверджених Наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 24.01.2007 № 13⁴⁹⁹).

Наприклад, відповідно до п. 1.6 Інструкції щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 491⁵⁰⁰, акваторія річкового порту – *водна поверхня порту*, що в установлених межах забезпечує у своїй судноплавній частині маневрування і стоянку суден.

Отже, «акваторією морського порту» визнається «частина водного об'єкта» чи «водний простір», але не «води портів», як зазначається в ст. 6 Закону України «Про державний кордон України». «Аkvаторію річкового порту» визнано «водною поверхнею порту».

На термінологічну і змістову невідповідність застосованих в українському законодавстві понять щодо акваторії морських портів зверталася увага в правничій літературі⁵⁰¹, зазначалося про доцільність використання стосовно неї терміна «води»⁵⁰², а також про те, що під «водами портів України» в значенні ст. 6 Закону України «Про державний кордон України» розуміється саме акваторія (або частина акваторії) порту⁵⁰³. Зважаючи на викладене та підтримуючи наведені точки зору, необхідно наголосити на необхідності приведення термінології чинного законодавства у сфері портової діяльності України до одноманітності й гармонізації не лише з нормами між-

⁴⁹⁹ Правила безпеки для працівників суден портового і службово-допоміжного флоту рибного господарства, затверджені Наказом Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 24.01.2007 № 13. *Офіційний вісник України*. 2007. № 10. Ст. 383.

⁵⁰⁰ Інструкція щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 491. *Офіційний вісник України*. 2007. № 48. Ст. 2000.

⁵⁰¹ Федотова О.С. Визначення поняття «акваторія морського порту» за законодавством України та відмежування його від суміжних понять. *Форум права*. 2009. № 1. С. 532–537. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index (дата звернення: 27.06.2017); Драпайло Ю.З. Поняття території та акваторії морського порту та порядок визначення їх меж. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. пр. 2012. Вип. 68. С. 306–313.

⁵⁰² Федотова О.С. Визначення поняття «акваторія морського порту» за законодавством України та відмежування його від суміжних понять. *Форум права*. 2009. № 1. С. 535–536. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index (дата звернення: 27.06.2017).

⁵⁰³ Драпайло Ю.З. Поняття території та акваторії морського порту та порядок визначення їх меж. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. пр. 2012. Вип. 68. С. 307.

народних угод, а й на внутрішньодержавному рівні. На наше переконання, поняття «акваторія порту» або «води порту» (універсально для морських і річкових портів) можна визначити як частину внутрішніх вод України, спеціально призначену й обладнану для безпечного підходу, маневрування, стоянки та відходу суден. Такий підхід «знімає» наявну термінологічну «напруженість».

Наступний вид внутрішніх вод України – 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. Із географічного погляду затокою визнається частина океану, моря або озера, що вдається в сушу, але має вільний водообмін з основною водоймою. Гідрологічні та гідрохімічні умови затоки тотожні умовам водойми, частиною якої вона є. В окремих випадках місцеві особливості клімату й материковий стік можуть надавати гідрологічним характеристикам поверхневої смуги затоки деякі специфічні риси. До найбільш великих заток Світового океану належать затоки: Аляскінська, Бенгальська, Біскайська, Велика Австралійська, Гвінейська. У деяких випадках назва «затока» закріпилася за акваторіями, які за своїм гідрологічним режимом є морями (наприклад, Мексиканська, Гудзонова, Перська, Каліфорнійська)⁵⁰⁴.

Нормативно-правових визначень понять «бухта» та «губа» ні в міжнародних документах, ні в національному законодавстві України не міститься. Радянський енциклопедичний словник визначає бухту (від нім. *Bucht*) як частину водойми, що відокремлена від відкритих вод відрізками берега або островами⁵⁰⁵; губу – як поморську назву морських заток і бухт, які далеко вдаються в сушу та до яких зазвичай упадають великі ріки⁵⁰⁶; лиман (від грецьк. *λιμένας*) – як затоку зі звивистими невисокими берегами, що формується під час затоплення морем долин рівнинних рік у результаті відносного

⁵⁰⁴ Географічна енциклопедія України: в 3 т. Київ: Українська радянська енциклопедія ім. М.П.Бажана, 1989. Т. 2: 3-О. С. 34–35.

⁵⁰⁵ Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. Москва: Сов. энциклопедия, 1988. С. 183.

⁵⁰⁶ Там само. С. 348.

занурення прибережних частин суші⁵⁰⁷. Відповідно до ВК України, лиман – затоплена водами моря пригирлова частина річкової долини або балки (ст. 1). Тлумачний словник В.І. Даля визначає бухту як морську затоку, заводь⁵⁰⁸; лиман – як широке устя ріки, що впадає в море, або морську затоку, до якої вийшла ріка; довгу морську затоку, в балці, лозі, що заноситься з боку моря перевисипкою та перетворювану на солоне озеро⁵⁰⁹. Тлумачний словник Д.М. Ушакова визначає бухту як невелику затоку в морі⁵¹⁰, губу – як назву морських заток на півночі СРСР (Кольська губа, Онезька губа)⁵¹¹, лиман – як затоку при впадінні ріки в море, що формується від затоплення понизь ріки морською водою та зазвичай багату на лікарські грязі; іноді лимани відокремлюються від моря вузькою половою суші й перетворюються на солоні озера⁵¹². Словник української мови визначає бухту як невелику глибоку затоку⁵¹³. Отже, й бухти, й губи, й лимани є затоками, але з певними геологічними особливостями утворення, і затока тут – родове поняття, а бухта, губа, лиман – видові. Крім того, до заток належать і такі утворення як фіорди – вузькі, звивисті та глибоко врізані в сушу морські затоки зі скелястими берегами, й лагуни – дрібні водойми, відділені від моря вузькою смугою намитого піску (перевисипкою) або кораловими рифами, й гавані, якими, як правило, називають акваторію порту, що безпосередньо примикає до причалів, де здійснюється навантаження й розвантаження суден, посадка та висадка пасажирів. Також у гавані судна можуть перебувати на тривалій стоянці. Зазвичай для гавані обирають добре захищене від хвиль і вітру місце. Гавань може бути штучною або природною. Крім того, гаванями називають бухти природного походження, це слово

⁵⁰⁷ Советский энциклопедический словарь / гл. ред. А.М. Прохоров. 4-е изд. Москва: Сов. энциклопедия, 1988. С. 711.

⁵⁰⁸ Даль В.И. Толковый словарь живого великорусского языка: в 4 т. Москва: РИПОЛ классик, 2006. Т. 1: А-З. С. 212.

⁵⁰⁹ Там само. Т. 2: И-О. С. 260.

⁵¹⁰ Ушаков Д.Н. Толковый словарь русского языка. URL: <http://dict.t-mm.ru/ushakov> (дата звернення: 15.06.2013).

⁵¹¹ Там само.

⁵¹² Там само.

⁵¹³ Словник української мови: в 11 т. Т. 1. 1970. С. 267. URL: <http://sum.in.ua/s/bukhta> (дата звернення: 15.06.2013).

зустрічається в географічних назвах бухт і заток, а саме: Радянська Гавань, Гавань Трьох Святителів тощо⁵¹⁴.

Стаття 10 UNCLOS'82 зазначає, що під затокою розуміється добре окреслене заглиблення берега, яке заходить у сушу такою мірою, – у співвідношенні до ширини входу в нього, – що містить замкнуті сушею води й утворює дещо більше, ніж просту звивину берега. Заглиблення не визнається, однак, затокою, якщо площа його не є рівною або не більшою за площу півкруга, діаметром якого є лінія, що пересікає вхід у це заглиблення.

В Україні на Чорному морі налічується понад 20 заток, на Азовському – близько 10. Ці затоки належать до морських, витягнутих, солонуватоводних та опріснених (солоність від 5 до 23‰, крім затоки Сиваш, яка має солоність від 22 до 87‰), вони здебільшого мілководні. Так, зокрема Одеська затока, що примикає до північно-східної й центральної частини м. Одеси та (частково) південної частини Лиманського району Одеської області, простягається з північного сходу на південний захід. Географічно Одеська затока обмежена мисом Північний Одеський (мис Е) на півночі та мисом Великий Фонтан на півдні. Альтернативою до географічних кордонів є навігаційні межі затоки, згідно з якими затока проходить від мису Е на півночі до мису Ланжерон на півдні. У північно-західній частині від затоки відокремлені Куяльницько-Хаджибейським пересипом лимани Куяльницький і Хаджибейський. Ширина затоки – приблизно 9 км. Глибина в північно-східній частині – до 5 м, у південно-західній – до 14 м⁵¹⁵.

Григорівський лиман, або Малий Аджалицький лиман – лиман розташований на північному узбережжі Чорного моря, за 30 км на північний схід від міста Одеси, в межах Лиманського району Одеської області, з'єднаний із Чорним морем. У природному стані лиман відокремлювався від моря вузьким (до 125 м) піщаним пересипом, висота якого не перевищувала 1,3–1,7 м. У 1974 р. з півдня лиман був з'єднаний з Чорним морем судноплавним

⁵¹⁴ Аверочкіна Т.В. Історичні затоки як вид внутрішніх морських вод держави. *Митна справа*. 2010. № 4. С. 92.

⁵¹⁵ Географічна енциклопедія України: в 3 т. Київ: Українська радянська енциклопедія ім. М.П. Бажана, 1989. Т. 2: 3-О. С. 443.

каналом завдовжки 3 км, завширшки 165 м і завглибшки 14 м. Довжина лиману – близько 12 км, ширина – від 300 м (у верхів'ях) до 1,5 км (у пониззі), площа – 5,8 (у минулому 8) квадратних км. У пониззі цього лиману (на лівому березі) розташований найбільш глибоководний порт України – Южний, глибини підхідного каналу до якого дають можливість приймати сучасні великотоннажні судна дедвейтом до 200 тис. тонн. Довжина підхідного каналу становить 1 км 530 м, глибина – 21 м. Якірні стоянки на зовнішньому рейді дають змогу приймати до 24-х великотоннажних суден⁵¹⁶.

Утлюцький лиман – лиман (затока) в північно-західній частині Азовського моря. Лиман розташований у Генічеському районі Херсонської області та Якимівському районі Запорізької області. Від моря відокремлений Федотовою косою й островом Бирючим. На заході від Сивашу відокремлений Арабатською стрілкою. Його довжина сягає 60 км, ширина – 15 км, площа – близько 700 квадратних км, найбільша глибина – 6–6,5 м⁵¹⁷. Таганрозька затока – найбільша затока Азовського моря, розташована в його північно-східній частині, відокремлена від моря Довгою та Білосарайською косами. Довжина – близько 140 км, ширина біля входу – 31 км, пересічна глибина – 5 м⁵¹⁸. При цьому варто зазначити, що затоки Азовського моря, відповідно до договору України та РФ, є внутрішніми водами цих держав.

Отже, затоки, розташовані на узбережжі України, мають ширину входу меншу за 24 морські милі та є її внутрішніми морськими водами.

Затоки, бухти, губи й лимани, моря і протоки зі статусом історичних в Україні на теперішній час відсутні, лише у двосторонньому договорі з РФ про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки 2003 р. зазначається, що Азовське море та Керченська протока історично є внутрішніми водами України й РФ, проте змістове навантаження прислівника «історично» тут, на

⁵¹⁶ Державне підприємство «Морський торговельний порт Южний». Акваторія. URL: <http://www.port-yuzhny.com.ua/akvatoriya> (дата звернення: 27.11.2017).

⁵¹⁷ Енциклопедія українознавства: у 10 т. / головний редактор В. Кубійович. Париж, Нью-Йорк: Молоде життя – НТШ. Т. 9. 1980. С. 3473.

⁵¹⁸ Там само. Т. 8. 1976. С. 3124.

наше переконання, дещо інше, ніж у випадках встановлення статусу історичних вод стосовно великих прибережних водних просторів, і вказує здебільшого на підґрунтя договірного закріплення статусу внутрішніх вод за Азовським морем і Керченською протокою, адже статус історичних вод зазвичай не підкріплюється в міжнародних угодах, а проголошується прибережною державою та мовчазно визнається на міжнародному рівні.

При цьому необхідно відзначити, що проблема встановлення особливих обставин, які беруться до уваги як критерії кваліфікації морських просторів як «історичних», є сьогодні однією з найбільш актуальних і суперечливих. Аналіз останніх наукових досліджень цієї проблеми наочно свідчить про їх фрагментарність та обмеженість⁵¹⁹. Лише у 2012 р. видано монографію «Міжнародно-правова кваліфікація морських районів в якості історичних вод: теорія і практика держав»⁵²⁰ із дослідженням доктринального тлумачення договірних і звичаєвих норм міжнародного права, що застосовуються для кваліфікації державами прилеглих до їхнього узбережжя морських районів як історичних вод; відповідної практики держав; вирішення Міжнародним судом ООН питань про історичні води; документів ООН за результатами дослідження питання про правовий режим історичних вод, включаючи історичні затоки, тощо.

У 2014 р. захищено кандидатську дисертацію «Інститут історичних вод в сучасному міжнародному праві», де узагальнено підстави визнання вод історичними, досліджено практику держав у цій сфері, особливо після набуття чинності UNCLOS'82, а за результатами проведеного розгляду складено перелік юридично заявлених історичних вод, а також проаналізовано правові позиції держав у зв'язку з оголошенням прилеглих до їхнього узбережжя морських районів і вод історичними⁵²¹.

⁵¹⁹ Аверочкина Т.В. Правове дослідження прецедентів встановлення статусу історичних вод в Арктиці. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 42. С. 159–165.

⁵²⁰ *Международно-правовая квалификация морских районов в качестве исторических вод: теория и практика государств* / под ред. А.Н. Вылегжанина. Москва: МГИМО – Университет, 2012. 112 с.

⁵²¹ Соколова Е.Л. *Институт исторических вод в современном международном праве: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.10. Москва: МГИМО (Университет) МИД России, 2014. С. 8.*

Міжнародне співробітництво з метою визначення прав держав на історичні водні простори розпочалося в 1949 р., коли Комісією міжнародного права ООН було розглянуто питання про правовий режим історичних вод, включаючи історичні затоки. У результаті цієї роботи Першою (Женевською) конференцією з морського права 1958 р. ухвалено окрему резолюцію стосовно необхідності подальшого розроблення та дослідження режиму історичних вод, включаючи історичні затоки, й повідомлення результатів цього дослідження всім державам-членам ООН⁵²². У ході проведення цієї конференції розроблений Меморандум Секретаріату ООН щодо історичних вод⁵²³, у якому закріплено погляди на це правове явище, наявні позиції окремих держав щодо «історичних вод» (Азовське море, затока Канкала, затока Чалер тощо), судові прецеденти та позиції науково-дослідницьких закладів і вчених США, Франції, Японії. Документ містить також ґрунтовний аналіз теорії «історичних заток». Генеральна Асамблея ООН у 1959 р. (Резолюція 1453 (XIV) від 07.12.1959⁵²⁴) доручила Комісії міжнародного права вивчити питання щодо «історичних вод» і направити отримані результати державам-членам ООН. Результатом проведеної роботи стало Дослідження «Юридичний режим історичних вод, включаючи історичні затоки», підготовлене Секретаріатом ООН у 1962 р.⁵²⁵ Тут розглянуто концепцію «історичних вод», проблеми здійснення юрисдикції прибережної держави щодо цих морських просторів та елементи права держави на «історичні води». Проте до сьогодні жоден із цих документів не покладений в основу міжнародної угоди⁵²⁶.

⁵²² Аверочкіна Т.В. Генеза нормативно-правового забезпечення режиму історичних вод. *Митна справа*. 2010. № 5. С. 58.

⁵²³ Historic Bays, Memorandum by the Secretariat of the United Nations (A/CONF.13/1). *Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea 1958*. Vol. I (Preparatory documents), 1958. 38 p. URL: http://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_1.pdf&lang=E (дата звернення: 15.09.2013).

⁵²⁴ General Assembly Resolution 1453 (XIV) on the Study of the Juridical Regime of Historic Waters, including Historic Bays. URL: [http://legal.un.org/docs/?symbol=A/RES/1453\(XIV\)](http://legal.un.org/docs/?symbol=A/RES/1453(XIV)) (дата звернення: 15.09.2013).

⁵²⁵ Juridical Regime of Historic Waters, including Historic Bays – Study prepared by the Secretariat. *Yearbook of the International Law Commission*. 1962. Vol. II. P. 1–26. URL: http://legal.un.org/ilc/documentation/english/a_cn4_143.pdf (дата звернення: 17.09.2013).

⁵²⁶ Аверочкіна Т.В. Генеза нормативно-правового забезпечення режиму історичних вод. *Митна справа*. 2010. № 5. С. 58.

Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. в ст. 7 лише мимохідь згадує про «так звані «історичні» затоки» під час розгляду режиму морських заток і вказує, що загальний режим зарахування морських просторів до категорії заток, передбачений цією статтею, на них не поширюється.

Норма, що стосується історичних заток, сформульована, природно, з урахуванням того, що з ними пов'язана наявність лінії, що замикає, під кутом зору можливості доступу до внутрішніх вод. Однак при цьому виходять із того, що мається на увазі зовнішня межа територіального моря. Крім того, в принципі ніщо не заважає визнанню особливої ширини територіального моря, наприклад стосовно якогось одного берега держави, яка в іншому – дотримується звичайного режиму. В англійсько-норвезькій справі про рибальство обидві сторони й суд пристали на те, що історичний титул є застосовним як до територіального моря, так і до внутрішніх вод⁵²⁷.

Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. не передбачила також критеріїв, підстав для зарахування тих чи інших заток до категорії історичних. Судова практика початку ХХ ст. йшла таким шляхом: унаслідок загальної мовчазної згоди затоки можуть стати частиною внутрішніх вод, навіть якщо їх замикає лінія, яка виходить за межі, допустимі загальними нормами міжнародного права. Це положення загалом підтверджено в рішенні Міжнародного суду в англійсько-норвезькій справі про рибальство⁵²⁸. У Норвезькій відповіді в цій справі стверджувалося, що теорія історичних заток «винайдена» юристами в ХІХ ст., в той самий час заклала основу доктрини «історичних вод», а чітка категорія «історичні затоки», що відрізнялася їх від звичайних заток, виокремилася лише наприкінці ХІХ ст.⁵²⁹.

Загалом роль судового прецеденту у формуванні концепції «історичних вод» важко переоцінити. Наприклад, Нью-Йоркським

⁵²⁷ International Court of Justice. Anglo-Norwegian fisheries United Kingdom v. Norway judgment. URL: http://www.worldcourts.com/iccj/eng/decisions/1951.12.18_fisheries.htm (дата звернення: 17.09.2013).

⁵²⁸ Там само.

⁵²⁹ Аверочкина Т.В. Історичні права держав на водні простори: теоретико-правовий аналіз. *Закарпатські правові читання: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених та студентів* (м. Ужгород, 9–10 квітня 2012 р.). Ужгород: ЗакДУ, 2012. С. 29.

апеляційним судом у 1866 р. протока Лонг-Айленд визнана територіальним морем. Манарська та Полкська затоки також оголошені територіальним морем рішенням Апеляційного відділення у кримінальних справах індійського Верховного суду в 1903 р. Їх визнано, проте, не внутрішніми водами держав, а територіальним морем, але на той час розрізнення між цими видами вод та в обсязі поширюваної на них юрисдикції прибережної держави практично не проводилося. Центральний американський суд у 1917 р. підтвердив історичні права Сальвадору, Гондурасу та Нікарагуа на простори затоки Фонсека. Уперше термін «історична затока» використаний в арбітражній справі 1910 р.⁵³⁰

Д. Коломбос зазначав, що внаслідок історичних або освячених давниною підстав або підстав, які ґрунтуються на особливостях затоки, прибережна держава має право на більш широкий пояс берегових вод, якщо може довести, що вона тривалий час здійснювала верховенство над цією затокою й таке домагання прямо або мовчазно визнане більшістю інших держав⁵³¹. Отже, на думку Д. Коломбоса, для оголошення державою певної затоки історичною необхідно насамперед висунути або історичні підстави, або підстави, що впливають з особливостей затоки.

Незважаючи на прогресивний і всеохопний характер, UNCLOS'82 також не встановила чітких підстав зарахування морських просторів до категорії «історичних», що дало можливість окремим країнам приймати національні закони й установлювати в них критерії для визнання окремих морських просторів історичними, виходячи з їх відсутності в міжнародному праві. У ст. 11 UNCLOS'82 відтворено норму Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. щодо історичних заток, не закріплено жодних правил здійснення в них діяльності або підстав для визнання їх історичними. Відповідно до цього документа, статус «історичні» визнається стосовно тих заток, щодо яких відповідна прибережна держава традиційно здійснює права володіння та в межах яких вона має особливі економічні інтереси, «реальність і значення яких зрозу-

⁵³⁰ Ермаков В.В. Морское право: учебн. для мор. акад. Москва: Транспорт, 1994. С. 33.

⁵³¹ Коломбос Д. Международное морское право / под ред.: А.К. Жудро, М.И. Лазарев; пер. с англ.: В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Прогресс, 1975. С. 205.

міло доведені їх довготривалим здійсненням» (ст. 7). Очевидно, що, визнавши за державами всю повноту суверенітету у внутрішніх водах, до яких належать і затоки (у т.ч. історичні), ООН віддає право встановлення режимних правил у них прибережній державі як суверенові⁵³².

Внутрішнє законодавство України, зокрема Закон України «Про державний кордон України», також не містить тлумачення «історичності» належності Україні тих або інших водних просторів (води заток, бухт, губ, лиманів, морів і проток), критеріїв такої «історичності», відповідно до яких було б можливим визначити той або інший простір як такий. Крім того, у Законі немає й тлумачення термінів, до яких можливо було б застосувати цю «історичну» характеристику й тим самим зрозуміти, на які саме простори наша держава має право поширювати всю повноту свого суверенітету⁵³³.

Використане в міжнародних угодах поняття «історичні затоки» склалося протягом століть і застосовується на основі звичаю, однак їх статус визначається національним законодавством, визнається міжнародним правом і приймається до уваги міжнародним співтовариством через особливі обставини, найважливішими з яких є особливий зв'язок і залежність економіки прибережної держави від природних багатств історичної затоки (її флори, фауни, надр морського дна), внесок прибережної держави в освоєння цих ресурсів, знаходження затоки осторонь основних шляхів міжнародного судноплавства, тривалий (давні) період здійснення прибережною державою влади в цьому морському районі⁵³⁴.

Що ж стосується визначення поняття «історичні води», то найкращим вважається визначення, надане Л.Дж. Буше: «Історичні води – води, над якими прибережна держава, всупереч загальним застосовним правилам міжнародного права, безумовно, ефективно,

⁵³² Аверочкіна Т.В. Генеза нормативно-правового забезпечення режиму історичних вод. *Митна справа*. 2010. № 5. С. 59.

⁵³³ Аверочкіна Т.В. До питання про правовий режим історичних заток прибережної держави. *Юридична наука: політичні, економічні та соціальні витоки сьогодення*: матеріали III Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 29–30 жовтня 2010 року: у 2 т. Київ: Центр правових наукових досліджень, 2010. Т. 2. С. 100.

⁵³⁴ Аверочкіна Т.В. Генеза нормативно-правового забезпечення режиму історичних вод. *Митна справа*. 2010. № 5. С. 59.

постійно та протягом довготривалого періоду часу здійснює суверенні права з мовчазної згоди всіх держав»⁵³⁵. Ж. Жидель надає їх визначення у вузькому контексті саме як «історичних заток» – «водні простори, правовий статус яких відрізняється, за згодою інших держав, загальним визнанням прав на цей простір за прибережною державою»⁵³⁶.

У рішеннях американських судів «історична затока» – затока, «над якою прибережна держава традиційно затверджувала та зберігала владу за згодою інших держав»⁵³⁷, а Верховний суд США додатково зазначає, що «термін «історична затока» використовується (використовувався) нарівні з терміном «історичні внутрішні води»⁵³⁸.

Канадський професор Д. Фаран відзначає, що головними критеріями для зарахування морських вод до категорії історичних є такі: «(1) виключна влада й контроль над таким морським районом, включаючи можливість вигнання іноземних суден з нього, якщо на це буде потреба; (2) тривале користування ним або закінчення тривалого часу, хоча довжина конкретного періоду залежить від обставин; (3) мовчазна згода інших держав, особливо тих, чий інтереси можуть зачіпатися цим статусом»⁵³⁹. Юридичні тлумачні словники розуміють під терміном «історичні води» різні види морських просторів. Наприклад, А.Я. Сухарев вважає, що до них варто зарахувати деякі води (заток, бухт, губ, лиманів, проток і навіть морів), що примикають до узбережжя держав, на які історично поширюється режим внутрішніх вод держави. Підставами вважати води історичними, на його думку, є здійснення (тривалий час) влади держави над цими водами, їх географічне положення та конфігурація, еко-

⁵³⁵ Bouchez L.J. The Regime of Bays in International Law. Leyden: A.W. Sythoff, 1964. S. 281.

⁵³⁶ Gidel G. Le droit international public de la mer. Vol. III. Méllotée, Châteauroux, Paris, 1932–1934. P. 623.

⁵³⁷ Reed M.W. Shore and Sea Boundaries. Vol. III: The Development of International Maritime Boundary Principles through United States Practice. Washington: U.S. Government office, 2000. 350 p.

⁵³⁸ United States v. Louisiana, No. 9, Orig., Argued October 14–15, 1968, Decided March 3, 1969, 394 U.S. 11. URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/394/11/case.html> (дата звернення: 17.09.2013).

⁵³⁹ Pharand D. Canada's Arctic Waters in International Law. 1988. XVII + 288 p. P. 15.

номічне й оборонне значення для держави⁵⁴⁰, що загалом узгоджується з виробленими позиціями зарубіжних дослідників і правозастосовної практики, яка склалася стосовно цих вод. Головною відмінною рисою правового статусу та режиму історичних вод, як і внутрішніх морських вод загалом, є те, що в їх межах іноземні судна не користуються правом мирного проходження. Прибережна держава своїми нормативними актами визначає їх правовий режим, зокрема встановлює порядок заходження іноземних суден⁵⁴¹.

Отже, підставами для зарахування «історичних вод» до внутрішніх слугують три фактори: а) здійснення над ними суверенітету прибережною державою протягом тривалого часу; б) важливе економічне, оборонне і стратегічне значення для прибережної держави; в) визнання (зазвичай мовчазне) більшістю держав⁵⁴²; г) перебування цих вод біля сухопутної території (оскільки неможливо неприбережній державі поширювати власні історичні права на водні простори біля узбережжя інших держав⁵⁴³.

У національному законодавстві значне коло прибережних держав закріпили статті, присвячені «історичним водам». У них резервується право цих держав оголошувати будь-які прилеглі до їхнього узбережжя морські простори своїми «історичними водами», а також установлювати їх межі; у деяких актах законодавства конкретні морські райони оголошені «історичними водами». До прикладів із практики реалізації державами своїх прав на «історичні води» варто зарахувати поширення за історичними підставами суверенітету Канади на Гудзонову затоку, США – на Чесапікську затоку; Великої Британії – на затоки Брістольську та Морі Ферт, Норвегії – на Варангер-Фіорд тощо. Указівка на історичні права висувалася

⁵⁴⁰ Большой юридический словарь / под ред. А.А. Сухарева. 3-е изд. Москва: ИНФРА-М, 2006. С. 65.

⁵⁴¹ Аверочкина Т.В. Історичні права держав на морські простори. *Міжнародні читання, присвячені пам'яті професора Імператорського Новоросійського університету П.Є. Казанського*: матеріали Міжнародної конференції (м. Одеса, 22–23 жовтня 2010 року). Одеса, 2010. С. 257.

⁵⁴² Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное): учеб. пособ. Ростов н/Д.: Феникс, 2006. С. 68.

⁵⁴³ Аверочкина Т.В. Історичні права держав на водні простори: теоретико-правовий аналіз. *Закарпатські правові читання*: матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених та студентів (м. Ужгород, 9–10 квітня 2012 р.). Ужгород: ЗакДУ, 2012. С. 29.

як правовий аргумент у чилійсько-аргентинському спорі про острови в протоці Бігль⁵⁴⁴.

В українській періодиці часом висловлювалися думки щодо можливості встановлення Україною статусу «історичних» над деякими водними просторами. Так, наприклад, у науковому журналі «Юриспруденція: теорія і практика» (№ 10 за 2007 рік) опубліковано матеріал «Украина может расширить свою территорию»⁵⁴⁵, де зазначалося про можливість збільшення території держави за рахунок розширення внутрішніх вод. Зокрема, пропонувалося використати сприятливе географічне положення українських узбереж Чорного й Азовського морів та оголосити ці води затоками, що історично належать Україні. Проте відсутність чіткої міжнародно-правової й національної регламентації підстав і процедур визнання тих чи інших просторів історичними робить, на жаль, такі намагання доволі слабкими.

У зв'язку з викладеним маємо погодитися з висновками, зробленими О.Л. Соколовою в дисертації «Інститут історичних вод в сучасному міжнародному праві»⁵⁴⁶, що сучасне міжнародне право не передбачає спільного, єдиного мірила правомірності встановлення історичних вод у будь-якому районі Світового океану. Кожен випадок зарахування акваторії до історичних вод оцінюється як юридично унікальний, відповідно, вирішується *in concreto*, з урахуванням її індивідуальних характеристик та у світлі застосовного до цього випадку права, що підтверджено в низці рішень Міжнародного суду ООН. Аналіз відповідної практики держав свідчить, що конкретна затока чи інший прилеглий до узбережжя морський район кваліфікується як «історичні води» країни актом законодавства прибережної держави, причому в такому акті обґрунтування такої

⁵⁴⁴ Комплексное управление прибрежными зонами: Правовой глоссарий / отв. ред. А.Н. Вылегжанин; коллектив авторов: А.А. Андреева, Ю.Г. Барсегов и др. Рига: Балтийский Русский институт (ФЦП «Мировой океан»/«ТАСИС-EUROPE AID»), 2005. 135 с. URL: https://coastal_zones_management.academic.ru/75/Комплексное_управление_прибрежными_зонами (дата звернення: 20.11.2017).

⁵⁴⁵ Украина может расширить свою территорию. *Юриспруденція: теорія і практика*. 2007. № 10. С. 61–64.

⁵⁴⁶ Соколова Е.Л. Институт исторических вод в современном международном праве: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.10. Москва: МГИМО (Университет) МИД России, 2014. 149 с. URL: https://mgimo.ru/files2/y12_2014/262261/sokolova_diss.pdf (дата звернення: 15.09.2015).

кваліфікації або взагалі відсутнє, або надано гранично коротко. Навпаки, доктринальне обґрунтування такої кваліфікації, що супроводжує такий законодавчий акт, є досить докладним, з посиланням на властиві саме цьому морському району особливі географічні, кліматичні, економічні та інші характеристики, які й зумовили в історичному плані його особливий правовий режим як внутрішніх вод цієї держави. Також сьогодні, зважаючи на відсутність міжнародно погоджених норм із цього питання, актуалізується необхідність розроблення і прийняття міжнародно-правових договірних норм щодо таких просторів і на їх основі відповідного національного законодавства. Крім того, можливим є укладання окремих міжнародних угод щодо кожного такого простору, що, вірогідно, не буде достатньо коректним з погляду того, що історичні води – це внутрішні води держави, в яких діє національне законодавство, та інші держави не можуть втручатися в національну юрисдикцію прибережної держави. Однак особливість цих просторів, їх значні розміри й використовуваність для міжнародного судноплавства, а також необхідність підтвердження їх особливого статусу іншими державами (мовчазної або за допомогою певних заяв) обумовлює й можливість укладення міжнародних угод щодо визначення їх правового статусу та режиму. Цілком можливо, що укладання таких угод покладе край військовим зіткненням та ескалації конфліктів навколо «історичних вод»⁵⁴⁷.

Отже, внутрішні морські води – це значні за розміром і значенням для прибережної держави морські простори, що є складовою частиною її території, а визначення їх меж є одним із її провідних завдань, адже необхідність забезпечення здійснення всієї повноти влади над певною територією, як суходільною, так і морською, вимагає чіткого окреслення їх кордонів.

До внутрішніх вод України також належить обмежена лінією державного кордону частина підземних водних об'єктів, а також вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні. Відповідно до ст. 1 Закону України «Про державний кордон України»,

⁵⁴⁷ Аверочкина Т.В. «Исторические воды» и «исторические заливы»: проблема определения понятий. *Юридическая наука*. 2013. № 1. С. 87.

державний кордон України – лінія й вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України – суші, вод, надр, повітряного простору. Державний кордон України, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, встановлюється, зокрема, на судноплавних річках – по середині головного фарватеру або тальвегу річки; на несудноплавних річках (ручаях) – по їх середині або по середині головного рукава річки; на озерах та інших водоймах – по прямій лінії, що з'єднує виходи державного кордону України до берегів озера або іншої водойми. Державний кордон України, що проходить по річці (ручаю), озера чи іншій водоймі, не переміщується як у разі зміни обрису їх берегів або рівня води, так і в разі відхиленні русла річки (ручаю) в той чи інший бік (ст. 3 Закону України «Про державний кордон України»). У цій статті Закону України «Про державний кордон України» відтворені звичаєві правила розмежування прикордонних рік та озер. Уперше цей принцип погоджено як загальний під час підписання Версальського мирного договору 1919 р. Винятком із нього може бути, наприклад, проведення кордону по одному з берегів, коли такий кордон склався історично – за договором – або якщо одна сторона колонізувала другий берег до того, як його почала колонізувати інша⁵⁴⁸.

Майже третина державних кордонів України проходить по ріках і меліоративних каналах, причому більшість із них є вузькими (з шириною меншою ніж 25 м) і непридатними для навігації. Найдовшими прикордонними ріками є Західний Буг, Дністер, Дунай, Дніпро, Тиса. Понад 570 км кордону проходить уздовж судноплавних рік (Дністер, Дунай, Дніпро), точніше – по їх фарватерах – лініях найбільших глибин у ріках, які є відкритими для судноплавства прирічкових держав⁵⁴⁹. Угоди про державний кордон і співробітництво на прикордонних водах Україною укладено

⁵⁴⁸ Boundary river(s). *Oxford Encyclopaedic Dictionary of International Law*. URL: <http://www.oxfordreference.com/view/10.1093/acref/9780195389777.001.0001/acref-9780195389777-e-256?rskey=wZC6nO&result=256> (дата звернення: 15.09.2017).

⁵⁴⁹ Балацко О. Делімітація та демаркація кордонів як одне із основних зовнішньополітичних завдань України. *Актуальні проблеми зовнішньої політики України*: матеріали Другої всеукр. наук.-практ. конф. студентів та молодих науковців (м. Чернівці, 28 листопада 2008 р.). Чернівці, 2008. С. 36–37.

з РФ⁵⁵⁰, Білоруссю⁵⁵¹, Угорщиною⁵⁵², Словаччиною⁵⁵³, Молдовою⁵⁵⁴, Польщею⁵⁵⁵, Румунією⁵⁵⁶, а ріками, на яких установлено державний кордон України, є Дунай, Тиса, Прут (кордон із Румунією), Дністер (кордон із Молдовою), Дніпро (кордон із Білоруссю), Сіверський Донець і його притока Деркул (кордон із РФ), Західний Буг (кордон із Польщею). Аналіз норм зазначених угод свідчить про використання загального принципу проведення державних кордонів на прикордонних ріках по середині головного фарватеру (по тальвегу) судноплавних рік, а на несудноплавних – по їх середині або по середині головного рукава річки. Відповідно, до

⁵⁵⁰ Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон від 28.01.2003. *Офіційний вісник України*. 2004. № 22. Ст. 1537.

⁵⁵¹ Положення про демаркацію державного кордону між Україною і Республікою Білорусь, затверджене Угодою між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про затвердження Положення про демаркацію державного кордону між Україною і Республікою Білорусь від 30.07.2014. *Офіційний вісник України*. 2015. № 14. Ст. 374; Договір між Україною і Республікою Білорусь про державний кордон від 12.05.1997. *Офіційний вісник України*. 2013. № 66. Ст. 2430.

⁵⁵² Договір між Україною і Угорською Республікою про режим українсько-угорського державного кордону, співробітництво та взаємодопомогу з прикордонних питань від 19.05.1995. *Офіційний вісник України*. 2007. № 96. Ст. 3521.

⁵⁵³ Договір між Україною та Словацькою Республікою про спільний Державний кордон від 14.10.1993. *Офіційний вісник України*. 2007. № 7. Ст. 272.

⁵⁵⁴ Договір між Україною і Республікою Молдова про державний кордон від 18.08.1999. *Офіційний вісник України*. 2000. № 16. Ст. 663; Про ратифікацію Договору між Україною і Республікою Молдова про державний кордон та Додаткового протоколу до Договору між Україною і Республікою Молдова про державний кордон щодо передачі у власність Україні ділянки автомобільної дороги Одеса – Рені в районі населеного пункту Паланка Республіки Молдова, а також земельної ділянки, по якій вона проходить, і режиму їх експлуатації: Закон України від 06.04.2000. *Офіційний вісник України*. 2000. № 16. Ст. 663.

⁵⁵⁵ Договір між Україною і Республікою Польща про правовий режим українсько-польського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань, 1993. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/616_208 (дата звернення: 15.07.2017); Договір между Союзом Советских Социалистических Республик и Польской Республикой о советско-польской государственной границе от 16 августа 1945 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901273> (дата звернення: 20.07.2017).

⁵⁵⁶ Договір между Правительством Союза Советских Социалистических Республик и Правительством Румынской Народной Республики о режиме советско-румынской государственной границы, сотрудничестве и взаимной помощи по пограничным вопросам от 27 февраля 1961 г. *Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами*. Выпуск XXII: Действующие договоры, соглашения и конвенции, вступившие в силу между 1 января 1961 года и 31 декабря 1962 года / Министерство иностранных дел СССР. Москва: Международные отношения, 1967. С. 140–181; Договір між Україною та Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань від 17.06.2003. *Офіційний вісник України*. 2004. № 21. Ст. 1412; Про ратифікацію Договору між Україною та Румунією про режим українсько-румунського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань: Закон України від 12.05.2004. *Офіційний вісник України*. 2004. № 21. Ст. 1412.

цих меж діє суверенітет та адміністративна юрисдикція прирічкових держав.

Двосторонні угоди про співробітництво на прикордонних водах укладені з метою упорядкування спільних дій щодо використання таких водних об'єктів, і їх дія поширюється на ділянки рік та інших поверхневих водотоків, якими проходить державний кордон між державами, поверхневі й підземні води в місцях, де їх перетинає державний кордон (ст. 1 Угоди з Угорщиною⁵⁵⁷, ст. 1 Угоди зі Словаччиною⁵⁵⁸ тощо). Ці угоди зазвичай є однотипними та регулюють загальні положення співпраці сусідніх держав у сфері економічного, наукового й технічного співробітництва в галузі водного господарства на прикордонних водах, охорони їх від забруднення, проектних, будівельних робіт, захисту від повеней і затоплень, правил перетину кордону тощо, визначають сферу взаємно погодженої дії адміністративної юрисдикції прибережних держав на цих об'єктах.

Отже, внутрішні води України, як їх визначено в ст. 6 Закону України «Про державний кордон України», становлять значні за розмірами морські та прісноводні акваторії, що забезпечують потреби населення держави в рекреації, транспортному сполученні, промислового й інших видах використання, утворюючи потужний складник вітчизняної економіки та соціальної стабільності суспільства, є частиною території держави.

Правовий режим внутрішніх вод установлюється прибережною державою – це загальновизнане звичаєве правило, що формувалося століттями. Тут іноземним судам зазвичай заборонено займатися будь-якими промислами та дослідницькою діяльністю без спеціального дозволу. Як правило, будь-які іноземні судна можуть заходити до внутрішніх вод іншої держави лише з дозволу останньої⁵⁵⁹. Наближеність внутрішніх вод до прибережної держави викликає

⁵⁵⁷ Угода між Урядом України та Урядом Угорської Республіки з питань водного господарства на прикордонних водах від 28.07.1993. *Офіційний вісник України*. 2006. № 50. Ст. 3370.

⁵⁵⁸ Угода між Урядом України та Урядом Словацької Республіки з питань водного господарства на прикордонних водах від 14.06.1994. *Офіційний вісник України*. 2007. № 65. Ст. 2532.

⁵⁵⁹ Аверочкіна Т.В. Правове дослідження прецедентів встановлення статусу історичних вод в Арктиці. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 42. С. 160.

необхідність обмеження в цих водах внутрішнім законодавством тих прав, якими іноземні судна користуються в територіальному морі. Внутрішнє законодавство та міжнародні договори передбачають значно більшу підпорядкованість іноземних суден при перебуванні їх у внутрішніх водах юрисдикції прибережної держави, ніж при перебуванні в територіальному морі⁵⁶⁰. Крім того, військово-морські сили прибережної держави зазвичай розташовуються у внутрішніх водах і, зважаючи на їх особливе значення для обороноспроможності прибережної держави, для їх облаштування виокремлюються окремі ділянки акваторій морських портів. Так, наприклад, Західна військово-морська база Збройних Сил України розташовується у Практичній гавані Одеського порту⁵⁶¹, Південна – у Миколаєві⁵⁶², а Азовська військово-морська база будується в Бердянську, на північно-західному узбережжі Азовського моря⁵⁶³.

Режим внутрішніх вод полягає в установленні правил перебування та використання цих водних просторів, зокрема порядку посадки й висадки пасажирів, вантажно-розвантажувальних робіт, стягнення податків і мита, оформлення документації⁵⁶⁴, а також власне порядку заходження суден до внутрішніх вод і знаходження в них, забезпечення безпеки судноплавства, дотримання правил радіозв'язку, навігації, охорони цих вод тощо. Окремі з перелічених аспектів становлять режим державного кордону України, а розташовані в морських і річкових портах зони митного контролю обумовлюють тут також дію режиму зони митного контролю. Також за умови розташування в цих водних просторах баз військово-

⁵⁶⁰ Усталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных и внутренних морских вод: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1961. С. 22.

⁵⁶¹ Західна військово-морська база (Україна). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Західна_військово-морська_база_\(Україна\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Західна_військово-морська_база_(Україна)) (дата звернення: 30.12.2017).

⁵⁶² Південна військово-морська база (Україна). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Південна_військово-морська_база_\(Україна\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Південна_військово-морська_база_(Україна)) (дата звернення: 30.12.2017).

⁵⁶³ Азовська військово-морська база (Україна). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Азовська_військово-морська_база_\(Україна\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Азовська_військово-морська_база_(Україна)) (дата звернення: 30.12.2017); В Бердянську з'явиться Азовська військово-морська база. URL: <http://uac-info.com/categories/politika/v-berdyansku-zyavitsya-azovska-v-jskovo-morska-baza/> (дата звернення: 30.12.2017 р.); Азовський військово-морській базі – бути! URL: [http://www.mil.gov.ua/news/2016/08/23/azovskij-vijskovo-morskij-bazi---buti!-/](http://www.mil.gov.ua/news/2016/08/23/azovskij-vijskovo-morskij-bazi---buti!/) (дата звернення: 30.12.2017 р.)

⁵⁶⁴ Джунусова Д.Н. Международное морское право: учеб. пособ. Астрахань: Астраханский государственный университет, Издательский дом «Астраханский университет», 2012. С. 40–41.

морських сил прибережної держави у їх межах діє особливий правовий режим. Безпека кораблів, що базуються на військово-морських базах, забезпечується організацією оборони з моря, суші й повітря, їх маскуванням, захистом від зброї масового ураження. Як один із ефективних заходів захисту корабельних з'єднань від ураження ядерною зброєю вважається розосереджене базування кораблів. Із цією метою в районі бази створюються пункти базування для окремих великих кораблів, для груп середніх і з'єднань малих кораблів, а також визначаються й мінімально необхідною мірою обладнуються місця розосередження кораблів⁵⁶⁵. Відповідно до п. 371 Положення про корабельну службу у Військово-Морських Силах Збройних Сил України, затвердженого Наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 № 415, кораблям і суднам Військово-Морських Сил призначаються пункти базування, які являють собою ділянки узбережжя з відповідними прилеглими акваторіями, для забезпечення стоянки, постачання та відновлення боєздатності кораблів. Пункти базування входять до складу військово-морських баз Військово-Морських Сил. Утримання і прибирання пірсів, причальних стінок, закріплених за кораблем, а також очищення акваторії від плавучого сміття в місці стоянки корабля покладається на особовий склад корабля (п. 468 Положення про корабельну службу). Визначено також режим допуску на військовий корабель (пп. 559–570 Положення про корабельну службу): умови допуску для офіцерів, мічманів, старшин, які проходять військову службу за контрактом і є складом екіпажу корабля (без перевірки документів), старшин і матросів строкової служби, а також матросів, які проходять військову службу за контрактом, у разі їх повернення на свій корабель зі звільнення, відпустки, госпіталю тощо (лише після перевірки документів); делегацій іноземних держав (лише з дозволу Головнокомандувача Військово-Морських Сил Збройних Сил України); представників ЗМІ (дозволяється за заявкою, поданою до штабу з'єднання кораблів, про що повідомляється командир

⁵⁶⁵ Військово-морські бази ВМС. URL: <https://mil.in.ua/військово-морські-бази-вмс/> (дата звернення: 02.12.2017).

корабля, і здійснюється лише за оформленим списком), організації вільного відвідування корабля мешканцями міста тощо.

Крім того, відповідно до Положення про прикордонний режим, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 27.07.1998 № 1147, встановлюється система режимних заходів у прикордонній смузі та контрольованому прикордонному районі, які регламентують правила в'їзду, тимчасового перебування, проживання, пересування громадян України й інших осіб, провадження робіт, обліку і тримання на пристанях, причалах, базах для стоянки й у пунктах базування (далі – об'єкти базування) маломірних суден, інших засобів, що не є суднами, але пристосовані для переміщення на них людей по воді (водний мотоцикл, водний велосипед, моторний гідродельтаплан, дошки для занять різними видами серфінгу тощо), основні характеристики яких не перевищують параметрів, установлених для таких засобів обласними та прирівняними до них державними адміністраціями, буїв, а також апаратів, що використовуються для підводного плавання (далі – маломірні судна, інші плавзасоби), а також у місцях базування – суден флоту рибної промисловості, їх плавання й пересування в територіальному морі та внутрішніх водах України.

Зокрема, п. 33 Положення передбачається, що маломірні судна, інші плавзасоби можуть виходити (крім засобів розваг на воді, які виходять на відстань до 2 морських миль) у внутрішні води України згідно з інструкціями про порядок обліку та випуску маломірних суден, інших плавзасобів у внутрішні води України за умови завчасного, не пізніше ніж за одну годину до виходу, інформування адміністраціями об'єктів базування, які ними обліковуються, відповідних підрозділів ДПС, у зоні відповідальності яких вони перебувають. Вихід і плавання суден флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, після настання темної пори доби, маломірних суден та інших плавзасобів після закінчення навігаційного періоду й настання темної пори доби (за винятком наявності в судна відповідного дозволу Регістра судноплавства України та обладнання, яке для нічного плавання визначене Правилами судноплавства на внутрішніх водних

шляхах України та Міжнародними правилами попередження зіткнень суден на морі 1972 року⁵⁶⁶), а також за межі 2 морських миль без відповідних радіоелектронних засобів зв'язку та дозволу на користування ними забороняється. Капітани (судноводії, стернові-мотористи) маломірних суден, суден флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, випуск яких здійснено з об'єктів базування або з місць базування суден флоту рибної промисловості за межами контрольованих прикордонних районів, під час виходу у внутрішні води України, які розташовані в контрольованих прикордонних районах, зобов'язані завчасно поінформувати підрозділ ДПС, у зоні відповідальності якого буде здійснено такий вихід.

Згідно з п. 35 Положення, судна внутрішнього плавання, що зареєстровані в установленому порядку в морських (річкових) торговельних і рибних портах України, оформляються для виходу у внутрішні води органом портового нагляду за наявності визначених законодавством суднових документів і документів, що посвідчують особу членів екіпажу й пасажирів.

Під час плавання та перебування торговельних і маломірних суден, інших плавзасобів у внутрішніх водах забороняється їх підхід до іноземних та українських суден закордонного прямування (крім випадків, пов'язаних зі стихійним лихом, аварією та катастрофою, за умови завчасного інформування капітаном (судноводієм, стерновим-мотористом) або власником торговельного й маломірного судна, іншого плавзасобу підрозділу ДПС, у зоні відповідальності якого буде здійснюватися підхід, але не пізніше за здійснення таких заходів) (п. 36 Положення).

У ст. ст. 14–17 Закону України «Про державний кордон України» визначено загальний порядок та обмеження щодо іноземних невійськових суден і військових кораблів у разі заходження до внутрішніх вод України. Так, вони можуть заходити лише до відкритих портів і рейдів України; мають дотримуватися правил радіозв'язку, навігаційних, портових, митних, санітарних та інших правил. Крім

⁵⁶⁶ Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі, 1972. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_137/print (дата звернення: 27.11.2017).

того, у внутрішніх водах України можуть бути встановлені райони, в яких тимчасово забороняється плавання й перебування українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів. Про встановлення таких районів оголошується в установленому порядку.

Порядок заходження до вод портів України та перебування в них визначається нею з дотриманням норм міжнародних угод щодо такого заходження, а оскільки для будь-якої держави портові акваторії є стратегічно важливими об'єктами, то й забезпечення в них правопорядку як стану правового впорядкування системи суспільних відносин, що складаються в умовах реалізації законності всіма суб'єктами права на цих об'єктах, є справою державної важливості⁵⁶⁷. Аналізуючи принципи, що застосовуються до режиму морських портів, Хіггінс і Коломбос зазначали, що «право суверенітету, яке визнається за державами, не має тлумачитися як таке, що надає їм необмежені повноваження забороняти іноземцям користуватися їхніми портами й гаванями»⁵⁶⁸, проте лише прибережна держава як суверен може вирішити питання відкриття або закриття своїх портів. Перелік портів, що є відкритими, публікується державою, у такий спосіб вона доводить їх до загального відома.

У правничій літературі зазначається, що до відкритих портів повинен бути забезпечений вільний доступ усіх суден без будь-якої дискримінації та незалежно від прапора, який несе судно⁵⁶⁹. Питання відкриття портів для заходження іноземних торговельних суден мають багатовікову історію. Свобода заходження до морських портів є традиційною та звичаєвою, відображена в міжнародних угодах. Так, договір гетьмана Б. Хмельницького із султаном Туреччини, укладений у 1649 р., передбачав свободу заходження українських суден до всіх портів Туреччини для здійснення торго-

⁵⁶⁷ Аверочкина Т.В. Режим як основа правопорядку морського порту. *Сучасний правопорядок: національний, інтегративний та міжнародний виміри: тези доповідей Міжнар. наук.-практ. конф. (Одеса, 13–14 червня 2008 р.)* / за заг. ред. Ю.М. Оборотова; ОНЮА. Одеса: Фенікс, 2008. С. 148.

⁵⁶⁸ Коломбос, Хиггинс. *Международное морское право* / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер. с англ.: В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Инostr. лит., 1953. С. 122–123.

⁵⁶⁹ Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплавании. *Митна справа*. 2009. № 1. С. 7.

вельних угод: «Дозволяє султан турецький війську козаків і народу їх мати вільне плавання на Чорному морі до всіх своїх портів»⁵⁷⁰.

При цьому варто мати на увазі, що визнання за прибережними державами права на самостійне регулювання умов заходження іноземних суден до портів не має означати, що це право взагалі нічим не обмежене⁵⁷¹. Як зазначає В.А. Кисельов, поперед усе компетенція прибережної держави щодо іноземних суден повинна узгоджуватися із загальновизнаними нормами міжнародного права (наприклад, із принципом недискримінації)⁵⁷². Розвиток економічних зв'язків і необхідність створення максимально сприятливих умов для торговельного мореплавства змушували прибережні держави здійснювати свою суверенну владу в портах з урахуванням складеної світової практики і змінювати її з метою полегшення процедури заходження й перебування іноземних торговельних суден у портах. При цьому стверджувалося, що держава як суверен має право вирішувати питання про те, відкривати чи ні порти для заходження іноземних суден⁵⁷³.

Перша Конференція з питань сполучень і транзиту, скликана під егідою Ліги Націй, що проходила в Барселоні 10 березня – 31 квітня 1921 р., прийняла Конвенцію і Статут про свободу транзиту. Останні безпосередньо не були присвячені правовому регулюванню режиму портів, але вони стали першими міжнародними актами, якими регламентоване заходження суден до портів, а також зазначалося, що піддані, майно і флоти всіх націй на основі повної рівності користуються свободою заходження до портів⁵⁷⁴.

⁵⁷⁰ Лисовский В.И. Договор гетмана Богдана Хмельницкого с султаном Турции о свободном плавании торговых судов по Черному морю. *Советский ежегодник международного права*, 1959. Москва: Изд-во АН СССР, 1960. С. 403.

⁵⁷¹ Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплавании. *Митна справа*. 2009. № 1. С. 7.

⁵⁷² Киселев В.А. Некоторые вопросы регулирования допуска иностранных судов в порты. *Морское право и международное судоходство*: сб. науч. тр. / под ред. А.Л. Колодкина. Москва, 1985. С. 5.

⁵⁷³ Аверочкина Т.В. Режим экипажей судов в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплавании. *Правове життя сучасної України*: тези доповідей Міжнар. наук. конф. професор-виклад. і аспірант. складу (м. Одеса, 5–6 червня 2009 р.) / відп. ред. докт. юрид. наук проф. Ю.М. Оборотов; Одеська національна юридична академія. Одеса: Фенікс, 2009. С. 284.

⁵⁷⁴ Convention and Statute on Freedom of Transit. Barcelona, April, 20, 1921. *League of Nations Treaty Series*. 1921. № 171.

У Женевській Конвенції і Статуті про міжнародний режим морських портів 1923 р.⁵⁷⁵, також прийнятих під егідою Ліги Націй, установлено, що сторони зобов'язуються забезпечити судам рівне ставлення або ставлення, яке буде рівним тому, яким користуються їхні власні судна або судна будь-якої іншої держави в морських портах, що перебувають під їхнім суверенітетом або владою, щодо свободи доступу до порту і його використання, а також повного користування пільгами, які вони надають для судноплавства й комерційних операцій їхнім судам, їхнім товарам і пасажиром.

Цими угодами власне й обмежується загальне міжнародно-правове забезпечення режиму морських портів, незважаючи на те що мореплавство внаслідок притаманної йому специфіки має яскраво виражений міжнародний характер, а стабільне його здійснення потребує того, щоб судна за можливістю безперешкодно та з дотриманням мінімальних формальностей заходили до морських портів⁵⁷⁶.

Через слабку підтримку Конвенції та Статуту 1923 р. державами світу й відсутність міжнародно погоджених норм, що визначили б межі дії юрисдикції прибережних держав у морських портах, у 1928 р. Інститутом міжнародного права було підготовлено проект міжнародної угоди про режим суден в іноземних портах, що схвалений на його Стокгольмській сесії. До речі, це був уже другий проект: перший розроблено цією самою організацією в 1898 р. та схвалено на Гаазькій сесії⁵⁷⁷. Головна мета обох проектів – урегулювання проблеми юрисдикції держави щодо іноземних суден у портах⁵⁷⁸.

У 1959–1962 рр. у рамках Міжнародного морського комітету Італійською та Югославською асоціаціями морського права підготовлено проект Конвенції про режим торговельних суден в іноземних портах. Ця ініціатива зустріла позитивний відгук, у т. ч. й з

⁵⁷⁵ Convention on the International Regime of Maritime Ports, signed at Geneva, December, 1923. *League of Nations Treaty Series*. 1926–1927. № 1379.

⁵⁷⁶ Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Таможенные формальности в двусторонних соглашениях Украины о торговом мореплаваннии. *Митна справа*. 2009. № 1. С. 7.

⁵⁷⁷ Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. С. 50.

⁵⁷⁸ Там само.

боку фахівців⁵⁷⁹. Головною метою тут стало вироблення самостійної конвенції, що стосувалася б юрисдикції. Норми проекту забороняли втручання в те, що відбувається на судні. Лише необхідність підтримання порядку могла дозволити прибережній державі втрутитися. Мова йде про адміністративне втручання або втручання для відкриття кримінального провадження. Головне положення полягало в тому, що втручання в принципі взагалі не має здійснюватися, якщо для нього немає умов, причому умов, які є винятком із загального правила⁵⁸⁰. У 1974 р. до ІМО було офіційно внесено (СРСП) інший проект Конвенції щодо режиму суден в іноземних портах, яким була передбачена повна підпорядкованість судна правопорядку, встановленому прибережною державою, що відповідало принципу поширення суверенітету, на підставі якого прибережна держава й має виключну юрисдикцію з видання певних правил, що регламентують режим суден у її портах. У зв'язку з цим необхідно вказати на положення проекту, що закріплює право прибережної держави затримувати судна, які порушили місцевий закон або правила, і здійснювати стосовно таких суден переслідування в разі їх виходу з порту. При цьому в ст. 14 проекту підкреслювалося, що переслідування має здійснюватися відповідно до «положень, викладених у ст. 23 Конвенції про відкрите море від 29 квітня 1958 року». Проект передбачав полегшений режим для судна, яке зайшло до порту в пошуках притулку. Основну увагу в проекті приділено проблемі юрисдикції. Він узагальнив і підсумував практику держав, прагнуч унести однаковість у цю практику та виробити конвенційну норму на основі сучасних тенденцій правотворчої практики. Проект ураховував положення про невтручання прибережної держави в конфлікти і правопорушення, що стосуються внутрішніх відносин на судні. Це було проявом т. зв. доктрини «внутрішньої економіки», згідно з якою держава прапора судна в разі перебування останнього у водах іноземної держави продовжує зберігати за собою право втручання,

⁵⁷⁹ Колодкин А.Л. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах. *Морское право и практика. Информационный сборник*. Вып. 135. Москва – Ленинград, 1965. С. 3–18.

⁵⁸⁰ Курс международного права: в 7 т. Москва: Наука, 1992. Т. 5: Отрасли международного права / В.С. Верещетин, С.В. Виноградов, Г.М. Даниленко и др. С. 34.

врегулювання та юрисдикції⁵⁸¹. При цьому, як і в більш ранніх розробках, проект ураховував лише правила кримінальної та цивільної юрисдикції, залишаючи поза увагою юрисдикцію адміністративну. За всієї своєї проробленості проект не отримав підтримки в Юридичному комітеті ІМО та був відхилений⁵⁸².

Отже, незважаючи на довгу історію намагань вироблення правового регулювання, проблема юрисдикції прибережної держави ніколи успішно не вирішувалася у вигляді конвенції або іншої форми кодифікаційного документа. Під час проведення Гаазької конференції в 1930 р., що не завершилася згодою за основним питанням, усе ж окреслено коло питань, які потребують невідкладного вирішення. Зокрема, під час її проведення визначено, що проблема портів, відповідно до Конвенції про морські порти 1923 р., може бути вирішена шляхом включення додаткових положень до цієї Конвенції. Але ця пропозиція не була підтримана, оскільки Конвенція 1923 р. збрала невелику кількість учасників, і призвела в остаточному підсумку до формування двох точок зору стосовно кодифікації правил про юрисдикцію прибережної держави над іноземними суднами, що знаходяться в її портах. По-перше, ця юрисдикція може бути закріплена в одній із частин більш об'ємної кодифікаційної роботи, присвяченої режиму внутрішніх вод, що видається найбільш бажаним. По-друге, як альтернативний варіант може бути проведена кодифікація виключно кримінальної юрисдикції над іноземними судами в портах. У першому випадку така робота повинна виконуватися в рамках нової міжнародної

⁵⁸¹ «... Всякое судно самим актом вхождения в какой-либо порт подчиняется в полном объеме и без исключений, кроме изъятий, предусмотренных специальными международными соглашениями, национальному закону государства, которому принадлежит порт, и национальным властям данного порта, особенно в части таможенного режима, санитарных мер, лоцманства, буксировки, якорной стоянки и любой другой услуги, погрузки и выгрузки грузов и посадки и высадки пассажиров, снабжения водой, топливом и любыми другими запасами, налогов и портовых сборов, мер безопасности и контроля» (ст. 2 Предварительного проекта ММК). Цит. по: Колодкин А.Л. К разработке проекта конвенции о режиме морских судов в иностранных портах. *Морское право и практика. Информационный сборник*. Вып. 135. Москва – Ленинград, 1965. С. 7; Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. С. 55–56.

⁵⁸² Международное право: учебник / отв. ред. В.И. Кузнецов, Б.Р. Тузмухамедов. Москва: Норма, 2007. С. 588; Молодцов С.В. Международное морское право. Москва: Международн. отношения, 1987. С. 68.

конференції на глобальному рівні, присвяченої насамперед прийняттю поправок до UNCLOS'82 згідно з її ст. 312, або в рамках нової ініціативи Генеральної Асамблеї ООН. У другому випадку кодифікація може бути оформлена у вигляді протоколу до UNCLOS'82 або незалежної конвенції⁵⁸³.

Отже, сучасне міжнародно-правове регулювання режиму портів містить великий пробіл, пов'язаний з відсутністю загальновищого міжнародно-правового акта, який урегулював був основи правового режиму в портах і, відповідно, меж та особливостей дії адміністративної юрисдикції прибережної держави в них. Разом із тим в умовах міжнародної практики, що склалася, досить зручною практикою є укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство, в яких і отримують своє закріплення режими морських портів⁵⁸⁴: «Держави укладають двосторонні угоди про торговельне мореплавство (судноплавство), в яких, зокрема, є положення про доступ іноземних суден до портів і правовий режим таких суден у портах»⁵⁸⁵. М.Ю. Черкес відзначав: «Досить часто держави укладають договори про торгівлю та мореплавство, в яких регулюють доступ своїх суден до іноземних портів»⁵⁸⁶. Двосторонні угоди укладаються державами з метою більш докладного регулювання відносин, які виникають у сфері міжнародного торговельного судноплавства, в них виявляється багато звичаєвих норм, які існують як у практиці міжнародного торговельного мореплавства, так і у взаєминах конкретних держав. Практика застосування таких угод свідчить, що вони є надійною правовою основою для зміцнення зв'язків між країнами, незалежно від їхнього соціального ладу або ступеня розвитку національного торговельного флоту⁵⁸⁷.

⁵⁸³ Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва: Статут, 2007. С. 58–59.

⁵⁸⁴ Аверочкина Т.В. К вопросу о правовом режиме судна в морском порту. *Материалы докладов XVI Международной конференции студентов, аспирантов и молодых ученых «Ломоносов»* (г. Москва, 14–17 апреля 2009 г.). Москва: МАКС Пресс, 2009. С. 5–7. URL: https://lomonosov-msu.ru/archive/Lomonosov_2009/30_9.pdf (дата звернення: 05.08.2017).

⁵⁸⁵ Международное право: учебник для вузов / Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова, Д.В. Иванов; отв. ред. Ю.М. Колосов, Э.С. Кривчикова; МГИМО(У) МИД РФ. Москва: Международные отношения, 2000. С. 523.

⁵⁸⁶ Черкес М.Е. Международное право: учебное пособие. Одесса: Юрид. л-ра, 2004. С. 205.

⁵⁸⁷ Иванов Г.Г. Соглашения о торговом судоходстве. *Словарь международного морского права* / отв. ред. Ю.Г. Барсегов. Москва: Международные отношения, 1985. С. 220.

Під час укладання двосторонніх угод про торговельне мореплавство, які є основою визначення режиму перебування суден договірних держав у їхніх портах і які передбачають певні виключення з кримінальної та цивільної юрисдикції, спеціально обумовлюється, що ці виключення не стосуються прав місцевої влади щодо застосування митного й санітарного законодавства і правил, а також заходів контролю, які стосуються безпеки суден, охорони людського життя, допуску іноземців, тобто адміністративної юрисдикції⁵⁸⁸ (наприклад, ст. 8 Угоди з Хорватією⁵⁸⁹, ст. ст. 9, 11, 13 Угоди з Панамою⁵⁹⁰, ст. 8 Угоди з Францією⁵⁹¹ тощо). Адміністративна юрисдикція здійснюється з метою захисту економічних і політичних інтересів прибережної держави, санітарної охорони кордонів, а також безпеки судноплавства. Усі прибережні держави для цього мають спеціальне адміністративне законодавство, і будь-яке розумне застосування влади до іноземних суден та осіб, які перебувають на них, відповідають принципам міжнародного права⁵⁹².

Також у двосторонніх угодах зазначається про режими, що надаються суднам договірних сторін у морських портах: національний або найбільшого сприяння (найбільш сприятливої нації – в угодах, що продовжують діяти з часів СРСР). Правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підпорядковується судно, перебуваючи в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при входженні до порту, перебування в ньому й виході з порту⁵⁹³. Надаючи на основі взаємності суднам

⁵⁸⁸ Аверочкина Т.В. Адміністративна юрисдикція держави у внутрішніх водах. *Традиції та новаті юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2017 р.): у 2 т. / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. Т. 1. С. 462.

⁵⁸⁹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про морське торговельне судноплавство, 2009. *Офіційний вісник України*. 2012. № 6. Ст. 232.

⁵⁹⁰ Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство, 2003. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3. Ст. 134.

⁵⁹¹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство, 2000. *Офіційний вісник України*. 2002. № 15. Ст. 852.

⁵⁹² Аверочкина Т.В. Адміністративна юрисдикція держави у внутрішніх водах. *Традиції та новаті юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2017 р.): у 2 т. / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. Т. 1. С. 462.

⁵⁹³ Додин Е.В. Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии: учеб. пособие / под общей ред. академика С.В. Кивалова. Львов: Сполом, 2009. С. 22.

національний режим, держави не мають на меті зрівняти вимоги до суден у портах обох держав. Основним при національному режимі є те, що вимоги до процедури оформлення, розмір стягуваних зборів тощо повинні бути такими самими, як і стосовно національних суден. Із цього випливає, що в портах однієї сторони можуть існувати збори, яких немає в іншій, або може відрізнятися процедура оформлення приходу-відходу. У тих випадках, коли договором установлюється національний режим, іноземні торговельні судна користуються в портах держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна. Тобто передбачається, що кожна договірна сторона надасть суднам іншої сторони такий самий режим, який вона надає своїм суднам, зайнятим у міжнародних сполученнях, стосовно вільного доступу до портів, їх використання для навантаження та вивантаження вантажів, посадки й висадки пасажирів, сплати зборів і податків, здійснення звичайних комерційних операцій і використання послуг, призначених для забезпечення мореплавства. Надання національного режиму на взаємній основі передбачено в 50% двосторонніх угод України з торговельного мореплавства⁵⁹⁴. Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для своїх організацій і підприємств (зокрема стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців⁵⁹⁵. Перелік винятків доповнюють «державна служба», «морські розвідувальні роботи», «промір глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди з Німеччиною⁵⁹⁶).

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. У разі надання безумовного та необмеженого режиму найбільшого спри-

⁵⁹⁴ Додин Е.В. Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии: учеб. пособие / под общей ред. академика С.В. Кивалова. Львов: Сполом, 2009. С. 22.

⁵⁹⁵ Иванов Г.Г. Национальный режим. *Словарь международного морского права* / отв. ред. Ю.Г. Барсегов. Москва, 1985. С. 157.

⁵⁹⁶ Угода між Урядом України і Урядом Федеративної Республіки Німеччина про морське судноплавство, 1993. *Офіційний Вісник України*. 2007. № 3. Ст. 127.

яння переваги та пільги, передбачені договором, надаються сторонами безоплатно й без будь-яких умов, будь-які пільги, які в майбутньому будуть обумовлені в договорах з третіми державами, автоматично будуть поширені на договірні держави (ст. 6 Угоди з Болгарією⁵⁹⁷, ст. 5 Угоди з Індією⁵⁹⁸, ст. 2 Угоди з Ізраїлем⁵⁹⁹, ст. 7 Угоди з Латвією⁶⁰⁰). Цей режим характеризується, зокрема, шляхом надання суднам різних пільг стосовно доступу до портів, перебування та виходу з порту, якірних стоянок, користування устаткуванням, призначеним для судноплавства, навантаження та вивантаження вантажів, а також відносно інших комерційних операцій, пов'язаних із суднами, їх вантажами й пасажирями, оплати зборів та інших послуг, пов'язаних із торговельним судноплавством (наприклад, ст. 7 Угоди з Латвією, угоди з Болгарією, Республікою В'єтнам, Ізраїлем, Індією, Китаєм – близько 25%)⁶⁰¹.

Необхідно також відзначити, що в угодах зазвичай містяться норми про визнання посвідчень особи членів екіпажів суден, виданих компетентними органами однієї зі сторін. Члени екіпажів суден, що мають відповідні посвідчення особи (іноді та/або загальногромадянські або закордонні паспорти, морехідні книжки тощо), 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, у порту якого судно перебуває» і про час, протягом якого судно буде перебувати в ньому. Власникам відповідних посвідчень особи дозволяється за наявності візи слідувати будь-яким видом транспорту територією країни з метою прибути на своє судно або

⁵⁹⁷ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство, 1997. *Офіційний Вісник України*. 2007. № 2. Ст. 85.

⁵⁹⁸ Угода між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство, 2002. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/356_013/print (дата звернення: 15.07.2017).

⁵⁹⁹ Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень, 1996. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/376_013/print (дата звернення: 15.07.2017).

⁶⁰⁰ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство, 1998. *Офіційний Вісник України*. 2007. № 3. Ст. 132.

⁶⁰¹ Додін Е.В. Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплавании: учеб. пособие / под общей ред. академика С.В. Кивалова. Львов: Сполом, 2009. С. 22-23.

повернутися у свою країну. Такі візи мають видаватися «у можливо короткий строк», «без затримки», «у розумний строк». Особливо зазначається про право перебування моряка-власника посвідчення особи в лікувальному закладі до закінчення терміну лікування. Стаття 9 Угоди з Францією передбачає прийняття сторонами «всіх необхідних заходів для репатріації членів екіпажів». Однак ці правила не стосуються режиму, встановленого внутрішнім законодавством щодо іноземців і «персон нон грата», які навіть мають спеціально встановлені для моряків посвідчення⁶⁰².

Варто звернути увагу також і на те, що Україна, згідно з вимогами Правила I/10 «Визнання дипломів» Конвенції про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1978 р.⁶⁰³ (далі – Конвенція STCW'78), визнання дипломів українських моряків у державах-сторонах Конвенції STCW'78 і, відповідно, моряків цих держав – в Україні проводиться на підставі двосторонніх угод (меморандумів). Такі меморандуми про визнання дипломів (сертифікатів) моряків підписані з більше ніж 50 державами (Нідерланди, Великобританія, Італія, Данія, Франція, Панама, Кіпр, Антигуа і Барбуда, Багамські острови, Маршаллові острови, Монголія, В'єтнам, Союз Коморських островів, Чеська Республіка, Ізраїль, Філіппіни та інші).

Отже, загальновизнаної й підтримуваної більшістю держав світу міжнародної угоди у сфері визначення правового режиму морських портів досі не вироблено, що пояснюється насамперед їхнім небажанням на загальносвітовому рівні обмежувати власну юрисдикцію щодо встановлення правового режиму цих вод, а в угодах про торговельне мореплавство державами визначаються на двосторонній основі ті умови, відповідно до яких здійснюватиметься допуск суден під іноземними прапорами до їхніх портів. Аналіз доктрини та практики свідчить, що держави прагнуть поставити

⁶⁰² Аверочкина Т.В. Режим екіпажей судов в двустооронних соглашениях Украины о торговом мореплавании. *Правове життя сучасної України: тези доповідей Міжнар. наук. конф. професор-виклад. і аспірант. складу* (м. Одеса, 5–6 червня 2009 р.) / відп. ред. докт. юрид. наук проф. Ю.М. Оборотов; Одеська національна юридична академія. Одеса: Фенікс, 2009. С. 284–285.

⁶⁰³ Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, 1978. *Офіційний вісник України*. 2009. № 60. Ст. 2148.

здійснення юрисдикції щодо іноземного судна у внутрішніх водах у певні межі. Якщо дії, вчинені на борту судна, не зачіпають будь-яким чином інтереси прибережної держави, якщо вони не виходять за межі судна, якщо немає прохання капітана судна або консула, ця держава, як правило, відмовляється від здійснення юрисдикції. Це правило набуло ознак звичаєвої норми, що склалася в результаті багаторічної однакової практики багатьох держав⁶⁰⁴. Відсутня також і міжнародна угода, яка б своїми нормами обмежила адміністративну, кримінальну та цивільну юрисдикцію прибережних держав щодо іноземних морських торговельних суден у період їх перебування в порту. Обмеження юрисдикції місцевої влади може мати місце лише у випадках, прямо передбачених національним законодавством прибережної держави, або відповідно до міжнародної угоди, укладеної з державою прапора судна⁶⁰⁵. Під час визначення обсягу юрисдикції прибережної держави в угодах про торговельне мореплавство спеціально обмовляється, що ці обмеження не стосуються прав місцевої влади щодо здійснення санітарного та митного контролю, а також заходів, які вживаються ними щодо допуску іноземців на свою територію, з питань безпеки суден і портів та охорони людського життя⁶⁰⁶.

За аналогією з двосторонніми угодами про торговельне мореплавство державами укладаються угоди про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, нормами яких регулюються, зокрема, питання доступу суден до річкових портів договірних сторін. Україною укладено такі угоди з Хорватією⁶⁰⁷, Німеччиною⁶⁰⁸ та Білоруссю⁶⁰⁹, у яких визначено, що судна договірних сторін під

⁶⁰⁴ Курс международного права: в 7 т. Москва: Наука, 1992. Т. 5: Отрасли международного права / В.С. Верещетин, С.В. Виноградов, Г.М. Даниленко и др. С. 34.

⁶⁰⁵ Додин Е.В. Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии: учеб. пособие / под общей ред. академика С.В. Кивалова. Львов: Сполом, 2009. С. 24.

⁶⁰⁶ Современное морское право и практика его применения / И.И. Барина, Б.С. Хейфец, М.А. Гицу и др. Москва, 1985. С. 69.

⁶⁰⁷ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 16.04.2004. *Офіційний вісник України*. 2007. № 2. Ст. 86.

⁶⁰⁸ Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 14.07.1992. *Офіційний вісник України*. 2006. № 41. Ст. 2774.

⁶⁰⁹ Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про судноплавство на внутрішніх водних шляхах від 06.02.1998. *Офіційний вісник України*. 2010. № 74. Ст. 2655.

час плавання внутрішніми водними шляхами можуть зупинятися в будь-який час доби в їхніх портах та інших офіційно дозволених місцях стоянок на шляху проходження судна (ч. 2 ст. 6 Угоди з Хорватією, ст. 13 Угоди з Німеччиною, ст. 8 Угоди з Білоруссю). У процесі здійснення судноплавства Дунаєм також ураховуються норми Белградської конвенції 1948 р.

Питанням доступу до українських річкових портів суден під іноземними прапорами присвячено Постанову Кабінету Міністрів України «Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України» від 29.02.2012 № 155⁶¹⁰ і розроблений на її виконання Порядок видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 09.11.2012 № 665⁶¹¹. Згідно із цими актами, до річкових портів можуть заходити судна, що плавають під прапорами держав, із якими укладено міжнародні договори про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, а також пасажирські, спортивні, парусні судна та яхти, що плавають під прапором держав, із якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах; судна під прапорами держав, із якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, за винятком пасажирських, спортивних, парусних суден і яхт, заходять до річкових портів на підставі одноразових тимчасових дозволів Укртрансбезпеки.

Необхідно відзначити, що у двосторонніх угодах згадується, що доступ суден договірних сторін здійснюється лише до відкритих портів. Указівка на цей аспект адміністративної юрисдикції прибережної держави міститься й у внутрішньому законодавстві. Так, відповідно до ст. 73 КТМ України, перелік морських портів

⁶¹⁰ Деякі питання заходження іноземних невійськових суден до річкових портів України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 2012 р. № 155. *Офіційний вісник України*. 2012. № 17. Ст. 617.

⁶¹¹ Порядок видачі одноразових тимчасових дозволів на захід до річкових портів України суднам під прапорами держав, з якими не укладено міжнародних договорів про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 09.11.2012 № 665. *Офіційний вісник України*. 2012. № 95. Ст. 3860.

України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України й оприлюднюється в «Повідомленнях мореплавцям». Відповідний перелік затверджено Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 466-р⁶¹². Це, зокрема, такі морські порти України: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Южний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, спеціалізований морський порт Ольвія (порти Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія закрито відповідно до Наказу Міністерства Інфраструктури України «Про закриття морських портів» від 16.06.2014 № 255⁶¹³). Необхідно зауважити, що це розпорядження та перелік не встановлюють жодних заходів втілення адміністративної юрисдикції України (при цьому, на наш погляд, власне і сам факт видання такого переліку є її проявом), на відміну від переліку відкритих річкових портів для заходу іноземних невійськових суден, що міститься в Постанові Кабінету Міністрів України від 06.03.1992 № 115⁶¹⁴. До відкритих річкових портів, зокрема, належать Запоріжжя, Дніпро (у тексті постанови – Дніпропетровськ), Київ, Кременчук, Миколаїв, Нова Каховка, Херсон і Черкаси. У Постанові встановлено норму щодо адміністративної юрисдикції України на цих об'єктах: «прикордонний, митний, санітарно-карантинний, ветеринарний, фітосанітарний контроль та контроль за вивезенням з території України культурних цінностей організується і здійснюється в установленому порядку в пунктах пропуску річкових портів Миколаїв і Херсон» (п. 2).

Збірка «Повідомлення мореплавцям» є офіційним періодичним виданням (періодичність виходу – 48 випусків на рік), яке видається державною установою «Держгідрографія» з метою своєчасного оповіщення мореплавців про зміни в навігаційній обстановці й режимі плавання. Вона містить державну, правову, довідкову,

⁶¹² Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 № 466-р. *Офіційний вісник України*. 2013. № 50. Ст. 1803.

⁶¹³ Про закриття морських портів: Наказ Мінінфраструктури від 16.06.2014 № 255. *Офіційний вісник України*. 2014. № 54. Ст. 1461.

⁶¹⁴ Про відкриття річкових портів України для заходу іноземних невійськових суден: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.1992 № 115. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/115-92-п> (дата звернення: 20.07.2017).

навігаційну та іншу інформацію, необхідну для забезпечення безпеки мореплавства в морському регіоні України. Основним призначенням «Повідомлень мореплавцям» є вчасне доведення до відома мореплавців інформації про важливі зміни в навігаційній обстановці й режимі плавання в морському регіоні України; оновлені навігаційні дані для систематичної підтримки на сучасному рівні морських карт і посібників для плавання; відомості про видання, перевидання чи вилучення з користування морських карт, посібників для плавання; рішення і постанови з питань забезпечення безпеки мореплавства у водах України. Відомості, опубліковані в «Повідомленнях мореплавцям», є обов'язковими до виконання мореплавцями⁶¹⁵.

Необхідно також згадати про те, що Україна приєдналася⁶¹⁶ до FAL, якою передбачається співробітництво держав у формулюванні й застосуванні заходів для полегшення прибуття, перебування й відбуття суден з морських портів. Такі заходи мають бути, наскільки це практично можливо, не менш сприятливими, ніж заходи, що застосовуються щодо інших засобів міжнародного транспорту. Договірні уряди зобов'язалися співробітничати з метою забезпечення максимально можливої уніфікації формальностей, необхідної документації та процедур з усіх питань, щодо яких така уніфікація полегшить і поліпшить міжнародне судноплавство, та звести до мінімуму будь-які зміни у формальностях, необхідній документації й процедурах, необхідних для задоволення вимог внутрішнього характеру.

FAL передбачаються стандарти та рекомендації для держав щодо зведення до мінімуму кількості документів, їх примірників та основних відомостей, які має надати судно органам держави в разі прибуття або відправлення (цими документами є Загальна декларація, Декларація про вантаж, Декларація про суднові припаси, Декларація про особисті речі команди судна, Суднова роль, Список

⁶¹⁵ За матеріалами офіційного Інтернет-сайту філії державної установи «Держгідрографія» «Укрморкартографія» Міністерства інфраструктури України. URL: http://charts.gov.ua/pm_ua.htm (дата звернення: 20.07.2017).

⁶¹⁶ Про прийняття Україною Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 № 775. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/775-93-п> (дата звернення: 20.07.2017).

пасажирів, Документ, що запропонований Всесвітньою поштовою конвенцією, Морська санітарна декларація (розділ 2 Додатку до FAL). Крім FAL, окремі режимні правила в морських портах встановлено у Міжнародних медико-санітарних правилах 2005 р.⁶¹⁷, Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. тощо.

Аналіз норм Закону України «Про державний кордон України», що встановлюють правила заходження та перебування іноземних торговельних суден і військових кораблів у внутрішніх водах України, свідчить про їх загальний характер, адже Закон не розкриває механізму їх дії. Більш детально ці правила визначені підзаконними нормативними актами: Правилами плавання й перебування; Інструкцією про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженою Наказом Адміністрації ДПС від 21.10.2003 № 200, тощо. Застосування та добровільне (або примусове) виконання норм, установлених цими й іншими нормативно-правовими актами, є проявом дії режимних правил цього простору, а отже, й адміністративної юрисдикції України у внутрішніх водах, поширення її на іноземні торговельні судна та військові кораблі шляхом видання спеціальних правил, яких вони мають дотримуватися. У випадку недотримання таких правил іноземним судам може бути запропоновано залишити відповідні водні простори України, а в разі порушення встановлених режимних правил щодо них після відповідного попередження може бути застосовано спеціальні засоби – зброю, бойову техніку, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів ДПС, спеціальні засоби та заходи фізичного впливу, відповідно до Інструкції про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону

⁶¹⁷ Міжнародні медико-санітарні правила, 2005. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/897_007 (дата звернення: 20.03.2015). Такі правила приймалися в 1903 р.; у 1926 р. прийнято Міжнародну санітарну конвенцію, яку в 1951 р. замінили Міжнародні санітарні правила (уточнені в 1969 р.).

та виключної (морської) економічної зони України, затвердженої Наказом Адміністрації ДПС від 21.10.2003 № 200. Так, останньою, зокрема, передбачається, що у внутрішніх водах України зброю кораблів (катерів) Морської охорони ДПС дозволяється застосовувати: без попередження – для: 1) відбиття збройного нападу та вторгнення на територію України озброєних військових груп і злочинних угруповань; 2) припинення збройних провокацій, а також для відбиття нападу або припинення збройного опору осіб, які незаконно перетинають чи намагаються незаконно перетнути державний кордон України; 3) відбиття збройного нападу (подання допомоги для відбиття збройного нападу) на кораблі (катери) та судна ДПС або інші судна України; 4) припинення збройного опору суден-порушників законодавства України про державний кордон; після попереджувальної стрільби – для: 1) запобігання викраденню морських і річкових суден, що належать Україні; 2) припинення ворожих дій іноземних суден щодо українського узбережжя, українських підводних і надводних об'єктів; 3) затримання суден-порушників законодавства України про державний кордон у разі невиконання вимоги зупинитися, якщо судно-порушник намагається втекти, а інші можливості для його зупинення вичерпано. Кораблі (катери) Морської охорони ДПС під час виконання завдань з охорони державного кордону на річках у цих випадках застосовують тільки стрілецьку зброю.

Також необхідно звернути увагу на те, що спеціального підзаконного нормативно-правового акта, яким було б визначено загальні правила заходження та перебування у внутрішніх водах і територіальному морі України торговельних суден (подібно до військових кораблів), досі не розроблено, що, на наш погляд, можна вважати прогалиною в чинному законодавстві, оскільки норми Закону України «Про державний кордон України» не мають чітких указівок щодо цього. При цьому, безумовно, не можна не враховувати, що накази профільного Міністерства інфраструктури визначають ці правила щодо окремих прибережних районів, а локальні акти морських торговельних портів детально регламентують відвідання такими судами своїх акваторій. Однак необхідність прийняття спе-

ціальних правил плавання й перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах і в портах України іноземних торгових (невійськових) суден на загальнодержавному рівні все ж є, і це обумовлено відсутністю єдиних норм для всіх прибережних регіонів держави, на підставі яких приймалися б акти й центрального органу виконавчої влади, і локальні акти портів, що враховують місцеві особливості⁶¹⁸.

Питанням доступу іноземних торговельних, невійськових суден до внутрішніх вод України, зокрема морських портів, присвячено також обов'язкові постанови, зводи звичаїв портів, розпорядження про затримку суден і вантажів, забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки й оброблення суден. Норми цих локальних актів портів додатково свідчать про поширення адміністративної юрисдикції України на судна під будь-яким прапором. Крім цього, наприклад, Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 № 266⁶¹⁹, додатково визначають, що вони є обов'язковими до виконання в морському порту Одеса всіма юридичними та фізичними особами. Вимоги Обов'язкових постанов поширюються на судна, кораблі та інші плавзасоби всіх прапорів, що знаходяться на акваторії порту Одеса, незалежно від їхньої відомчої належності та форм власності (п. 1.3). Тотожні норми містять обов'язкові постанови по всіх морських портах України (Южний⁶²⁰ – у Загальних положеннях, Миколаїв⁶²¹ – у п. 1.2,

⁶¹⁸ Аверочкина Т.В. Морская доктрина Украины на период до 2035 года – основа административной юрисдикции государства в морских пространствах. *Академический юридический журнал*. 2014. № 2. С. 46.

⁶¹⁹ Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 № 266. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf> (дата звернення: 20.07.2017).

⁶²⁰ Обов'язкові постанови по морському порту Южний, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 25.04.2016 № 126. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/25.04.2016.pdf> (дата звернення: 20.07.2017).

⁶²¹ Обов'язкові постанови по морському порту Миколаїв, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 13.12.2016 № 451. URL: http://www.uspa.gov.ua/images/registers_seaport_ukraine/Niko.pdf (дата звернення: 20.07.2017).

Херсон⁶²² – у п. 1.3, Бердянськ⁶²³ – у п. 1.3 тощо). Отже, навіть локальні нормативні акти, що видаються з метою визначення режиму морських портів України, поширюють свою дію на судна всіх прапорів, що підтверджує особливість здійснення адміністративної юрисдикції держави в прибережних водах, зокрема внутрішніх, її повноту й виключність. Крім того, законодавством, зокрема Правилами технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, затвердженими Наказом Міністерства транспорту України від 29.03.2004 № 251⁶²⁴, передбачається, що в річкових портах діють обов'язкові постанови або правила портів (п. п. 5.9, 8.5 тощо), проте на загальнодоступних ресурсах (веб-сайтах) річкових портів такої інформації не розміщено. Проектом Закону України «Про внутрішній водний транспорт» від 08.06.2017 № 2475а видання таких локальних актів, як зводи звичаїв та обов'язкові постанови в річкових портах, не передбачається. Інший проект Закону (про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України)⁶²⁵, проходження якого у Верховній Раді України зупинилося у 2010 р., також їх не передбачав. Найбільш вірогідними для регулювання діяльності річкових портів є накази їхніх керівників і рішення зборів акціонерів, оскільки річкові порти в Україні діють в організаційно-правовій формі публічних акціонерних товариств⁶²⁶.

У межах внутрішніх вод державні органи України здійснюють її адміністративну юрисдикцію в повному обсязі, поширюючи встановлені вимоги на всі іноземні судна без винятку, тобто діє прин-

⁶²² Обов'язкові постанови по морському порту Херсон, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 3.08.2016 № 268. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/Kherson.pdf> (дата звернення: 20.07.2017).

⁶²³ Обов'язкові постанови по морському порту Бердянськ, затверджені Наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 19.07.2016 № 254. URL: <http://www.uspa.gov.ua/images/Berdyansk.pdf> (дата звернення: 20.07.2017).

⁶²⁴ Правила технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 29.03.2004 № 251 // *Офіційний вісник України*. 2004. № 31. Ст. 2106.

⁶²⁵ Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: Проект Закону України № 4319. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=4319&skl=7 (дата звернення: 15.09.2017).

⁶²⁶ Публічне акціонерне товариство «Черкаський річковий порт». URL: <http://riverport.org.ua/pro-nas/> (дата звернення: 13.07.2017); Киевский речной порт. URL: <http://krp.com.ua/contacts> (дата звернення: 13.07.2017); ПАТ «Кременчуцький річковий порт». URL: <http://krrp.net> (дата звернення: 13.07.2017) тощо.

цип повної адміністративної юрисдикції прибережної держави⁶²⁷. Але поряд із цим діє застереження щодо військових кораблів: уважається, що, входячи до внутрішніх вод, іноземне судно добровільно підпорядковує себе юрисдикції прибережної держави та має виконувати всі її приписи щодо додержання режиму цього простору⁶²⁸. На внутрішні води, на відміну від територіального моря, як пише Б.М. Клименко, «конвенційні обмеження юрисдикції прибережної держави не поширюються»⁶²⁹. Ця юрисдикція виникає із суверенітету держави і є виключною. З неї можуть допускатися винятки на основі міжнародних угод, укладених державою порту, або міжнародних звичаїв. Усі іноземні судна повинні дотримуватися відповідних законодавчих актів і звичаїв прибережної держави. Торговельні судна під час їх перебування в будь-якій частині внутрішніх вод прибережної держави повністю підпорядковуються її юрисдикції⁶³⁰. Необхідно підтримати твердження Ж. Жиделя стосовно того, що суверенітет держави стосовно морських портів – це влада прибережної держави, здійснювана нею відповідно до норм міжнародного права⁶³¹. Дійсно, прибережна держава, здійснюючи владу на власній території, враховує норми, які нею прийняті відповідно до міжнародних угод або визнані такими, що не суперечать її інтересам.

Ще одним проявом дії адміністративної юрисдикції прибережної держави у внутрішніх водах є можливість установа району, у яких тимчасово забороняється плавання й перебування українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів. В Україні таку можливість передбачено ст. 17 Закону України «Про державний кордон України»: «У ... внутрішніх водах України рішенням компетентних органів України можуть бути встановлені райони, в яких тимчасово забороняється плавання і перебування

⁶²⁷ Райков Р. Международно морско публично право. София: СИБИ, 1999. С. 39.

⁶²⁸ Аверочкина Т.В. Деякі аспекти здійснення адміністративної юрисдикції України в морських просторах. *Митна справа*. 2012. № 2. С. 65.

⁶²⁹ Клименко Б.М. Право прохода через иностранную территорию. Москва: Междунар. отношения, 1967. С. 66.

⁶³⁰ Современное международное морское право. Режим вод и дна мирового океана / П.Д. Бараболя, С.А. Гуреев, Л.А. Иванашенко, Б.М. Клименко и др.; отв. ред.: М.И. Лазарев. Москва: Наука, 1974. С. 62.

⁶³¹ Gidel G. Le droit international public de la mer. Vol. II. Paris, 1932. P. 35.

українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів. Про встановлення таких районів оголошується у встановленому порядку».

Також утіленням адміністративної юрисдикції України у внутрішніх водах є закріплення в ст. 28 Закону України «Про державний кордон України» повноважень ДПС, підрозділи якої під час виконання покладених завдань щодо іноземних та українських невійськових суден мають право:

- запропонувати судну показати національний прапор, якщо його не піднято, провести опитування про цілі заходження судна у води України;

- запропонувати судну змінити курс, якщо він веде в закритий для плавання район;

- зупинити судно і провести його огляд, якщо воно не відповідає на сигнал опиту, перебуває в закритому для плавання районі, порушує інші правила заходження у води України, плавання й перебування в них, а також займається промисловою та іншою діяльністю на порушення законодавства України, міжнародних договорів України. Огляд судна включає перевірку судових і навігаційних документів, документів членів екіпажу й пасажирів, документів на вантажі, а в необхідних випадках – і судових приміщень. Після огляду судна йому може бути дозволено продовжити плавання у водах України з дотриманням установлених правил, або запропоновано покинути води України, або його може бути затримано відповідно до чинного законодавства;

- поміщати на судно в необхідних випадках прикордонний наряд для супроводження судна в порт або з порту до державного кордону України;

- знімати з судна й затримувати осіб, які вчинили злочин і підлягають кримінальній відповідальності за законодавством України, передавати цих осіб органам досудового розслідування, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України;

- переслідувати й затримувати у відкритому морі судно, яке зайшло у внутрішні води і порти України з порушенням установлених правил, або судно, яке порушило закони чи правила плавання й

перебування у водах України, до заходження його в територіальне море своєї країни або третьої держави в разі, якщо переслідування почато в територіальному морі або внутрішніх водах України та велось безперервно.

Статтею 29 цього самого Закону передбачено, що іноземне невійськове судно, яке перебуває у внутрішніх водах України, затримується органами ДПС та конвоюється в найближчий порт або інший відповідний пункт у таких випадках:

- судно на шкоду безпеці України займається збиранням інформації або чинить будь-який інший акт, ворожий Україні;
- судно перебуває в районі, оголошеному компетентними органами України в установленому порядку тимчасово закритим для плавання;
- судно незаконно займається будь-якою промисловою, дослідницькою або пошуковою діяльністю, скиданням і захороненням речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів вод, чи інших відходів і матеріалів;
- судно провадить висадку чи посадку людей, вивантаження чи навантаження вантажів у не встановлених для цього місцях або в установлених місцях, але без дозволу компетентних органів України;
- судно здійснює без дозволу компетентних органів України підняття в повітря або прийняття на борт літальних апаратів;
- члени екіпажу або інші особи, які перебувають на судні, пошкоджують прикордонні знаки, засоби навігаційного огороження, кабелі зв'язку, інші підводні або надводні об'єкти, що належать Україні;
- капітан судна не надав необхідних суднових і вантажних документів;
- судно не підкоряється розпорядженням представників органів ДПС або інших компетентних органів України;
- судно перебуває у внутрішніх водах України на порушення правил, установлених цим Законом, міжнародних договорів України або загальноновизнаних принципів і норм міжнародного права.

Рішення про затримання іноземного невійськового судна приймається ДПС після його огляду. При цьому судно, яке допустило зазначені порушення, затримується органами ДПС, якщо

встановлено факт навмисного порушення або якщо судно завдає шкоди безпеці чи іншим інтересам України. Органи ДПС мають право затримати й українське невійськове судно, яке допустило зазначені порушення, і конвоювати його до найближчого порту або іншого відповідного пункту.

Ці передбачені ст. ст. 28 і 29 Закону України «Про державний кордон України» повноваження ДПС та підстави затримання й конвоювання іноземних невійськових суден до портів України є тотожними тим, що здійснюються в територіальному морі України. А заборони для іноземних суден є тотожними за своїм змістом тим заборонам, що діють під час мирного проходження територіальним морем України. Тому їх правова природа буде досліджена в наступному підрозділі роботи.

Певним імунітетом від адміністративної юрисдикції прибережної держави у внутрішніх водах користуються військові кораблі та всі державні судна⁶³², для яких діє особливий (дозвільний) порядок заходження, що більшою мірою гарантує безпеку прибережної держави, ніж повідомний порядок або свобода заходу таких кораблів. Однак загальновизнані міжнародно узгоджені норми, що зобов'язували б держави встановлювати той чи інший порядок допуску військових кораблів до своїх портів, сьогодні відсутні⁶³³. Регламентація питань доступу до внутрішніх вод, зокрема портів, іноземних військових кораблів є виключною компетенцією відповідних прибережних держав – це норма звичаєвого права. Прибережна держава регламентує ці питання не тому, що до цього її зобов'язує міжнародне право, вона владно розпоряджається своєю територією й установлює в будь-якій її частині режим, який найбільше відповідає її інтересам. Зацікавленість у розвитку міжнародних відносин, міжнародної торгівлі та судноплавства призводить до того, що держава відкриває частину своїх портів для торговельних, пасажирських та інших суден, але в інтересах безпеки закри-

⁶³² Докладніше про це див.: Богуславский М.М. Иммуниет государства. Москва: Изд-во ИМО, 1962. 231 с.

⁶³³ Бозриков О.В. Правовое регулирование доступа военных кораблей в иностранные порты. *Труды: Проблемы морского права. Труды СОЮЗМОРНИИПРОЕКТ*. Т. 31 (37). Москва: Транспорт, 1971. С. 107.

ває деякі інші порти, часто обмежує доступ до торговельних портів військових кораблів, а захищаючи свої економічні інтереси, іноді зачиняє свої порти для деяких видів суден. Інші держави та судна під їхніми прапорами мають урахувувати той порядок, який установлює кожна прибережна держава, виходячи з власних інтересів і, безсумнівно, враховуючи певною мірою інтереси міжнародного співробітництва⁶³⁴ й розвитку судноплавства. При цьому детальну регламентацію порядку заходження та сходження на берег членів екіпажу іноземних військових кораблів і встановлення правил їхнього плавання (з піднятим прапором для надводних кораблів, у надводному стані для підводних човнів) варто визнати проявом дії щодо них адміністративної юрисдикції прибережної держави⁶³⁵.

Іноземні військові кораблі здійснюють заходження та перебувають у внутрішніх водах України відповідно до Правил плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 № 529. Правила містять норми про обов'язкове слідування таких кораблів під своїм прапором (п. 2), додержання правил радіозв'язку, навігаційних портових, митних, санітарних та інших правил (п. 4), підставу для допуску іноземних військових кораблів у внутрішні води, на рейди та в порти України (дозвіл Адміністрації ДПС, якщо інший порядок не передбачений міжнародними договорами України) (п. 14), порядок його отримання (п. п. 15–16) тощо. Крім того, Правила містять указівку на те, що в разі недодержання іноземним військовим кораблем, його плавзасобами, літальними апаратами або особовим складом під час плавання й перебування в межах внутрішніх вод, на рейдах і в портах України законів і правил України командирі іноземного військового корабля (загону) висувуються вимоги щодо необхідності їх додержання. Іноземному військовому кораблю, який ігнорує

⁶³⁴ Современное международное морское право. Режим вод и дна мирового океана / П.Д. Бараболя, С.А. Гуреев, Л.А. Иванашенко, Б.М. Клименко и др.; отв. ред.: М.И. Лазарев. Москва: Наука, 1974. С. 63–64.

⁶³⁵ Аверочкина Т.В. Адміністративна юрисдикція держави у внутрішніх водах. *Традиції та новаті юридичної науки: минуле, сучасність, майбутнє*: матеріали Міжнар. науко-практ. конф. (м. Одеса, 19 травня 2017 р.): у 2 т. / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2017. Т. 1. С. 463.

звернену до нього вимогу про додержання законів і правил України, компетентними органами може бути запропоновано негайно залишити територіальне море України (п. 7). Ці Правила значно конкретизували правила мирного проходження через територіальне море та відвідання іноземними військовими кораблями внутрішніх вод України, що полегшує розуміння й застосування норм Закону України «Про державний кордон України»⁶³⁶ та є наочним прикладом дії «позитивного» складника адміністративної юрисдикції, яка у випадку порушення встановлених правил може проявитися й у «негативному» аспекті – висуненні вимог щодо необхідності додержання встановлених правил та притягненні винних до відповідальності або застосуванні спеціальних засобів.

Також у внутрішніх водах України з метою дотримання встановленого режиму здійснюються повноваження Укртрансбезпекою у сфері забезпечення безпеки судноплавства. Поряд із контрольними (наглядовими) повноваженнями Укртрансбезпекою, відповідно до Положення про неї⁶³⁷, здійснюється огляд суден (крім маломірних суден) перед початком навігації або входом на внутрішні водні шляхи, а також перед виходом у рейс після завантаження з метою проведення оцінювання їх придатності до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах (пп. 22 п. 5), видає дозволи суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, із якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України (пп. 39 п. 5).

З метою пошуку та рятування на морі – у морському пошуково-рятувальному районі – діє казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба»⁶³⁸. Зони її діяльності наведено на рис. 2 і 3⁶³⁹.

⁶³⁶ Аверочкина Т.В. Мирный проход в территориальном море: пределы действия административной юрисдикции прибрежного государства. *Legea si Viata*. 2013. № 10/3 (262). С. 9.

⁶³⁷ Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.

⁶³⁸ Статут казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба». URL: http://www.sar.gov.ua/images/%20%20_statut%20MPRS.pdf (дата звернення: 15.12.2017); Про забезпечення функціонування єдиної системи пошуку і рятування на морі: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.10.2011 № 1069. *Офіційний вісник України*. 2011. № 81. Ст. 2975.

⁶³⁹ Морська пошуково-рятувальна служба. Зони діяльності. URL: <http://www.sar.gov.ua/ua/structure/areas-of-activity> (дата звернення: 15.12.2017).

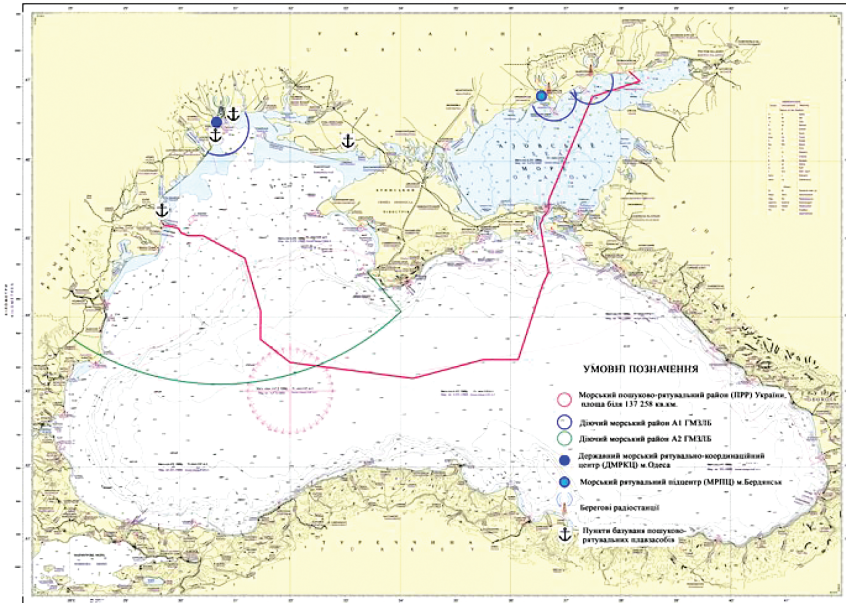


Рис. 2. Зона діяльності Морської пошуково-рятувальної служби

Діяльність підприємства з пошуку та рятування підпорядкована режимним правилам проведення пошуково-рятувальних операцій. Зокрема, з метою спрощення порядку перетинання державного кордону рятувальними морськими судами, що укомплектовані навченим персоналом та оснащені обладнанням, придатним для швидкого здійснення пошуково-рятувальних операцій (далі – рятувальні одиниці), з метою забезпечення проведення негайного пошуку й рятування людей, які зазнають лиха на морі, в пошуково-рятувальному районі України, у 2012 р. затверджено відповідний Порядок⁶⁴⁰. Згідно з його нормами, перетинання державного кордону рятувальними одиницями здійснюється в пунктах пропуску через державний кордон протягом часу роботи такого

⁶⁴⁰ Порядок перетинання суднами державного кордону під час здійснення пошуку і рятування на морі, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 28.11.2012 № 1090. *Офіційний вісник України*. 2012. № 91. Ст. 3683.

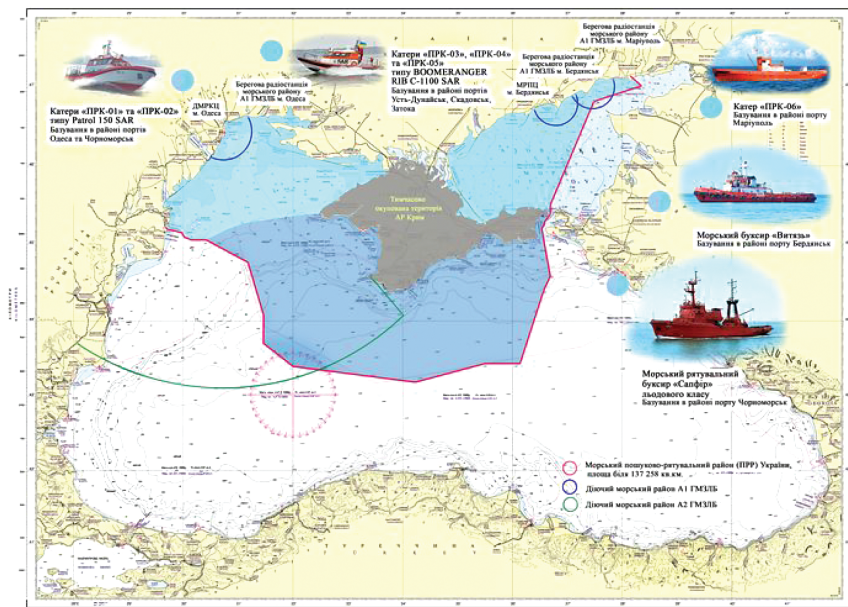


Рис. 3. Зона діяльності Морської пошуково-рятувальної служби

пункту, а в неробочий час – за рішенням начальника підрозділу охорони державного кордону та за погодженням з керівником митного органу, у зоні відповідальності яких перебуває ділянка державного кордону; поза пунктами пропуску через державний кордон – у випадках, передбачених законом, за рішенням начальника органу охорони державного кордону. Для прискорення здійснення формальностей, пов'язаних із перетинанням державного кордону:

- Державний морський рятувально-координаційний центр подає відповідним підрозділам органів охорони державного кордону та митним органам інформацію про рятувальні одиниці (назву рятувальної одиниці, прізвище, ім'я по батькові капітана, список членів екіпажу, список членів групи екстреного медико-санітарного реагування, перелік обладнання, придатного для швидкого здійснення пошуково-рятувальних операцій), а також своєчасно інформує про зміни в зазначеній інформації;

- оформлення дозволу на вихід рятувальної одиниці з морського порту здійснюється на строк до трьох місяців. Рятувальні одиниці, які в установленому порядку оформили зазначений дозвіл, мають право на багаторазовий вихід у море за умови відсутності змін й судовій ролі й отримання такого дозволу за допомогою засобів радіозв'язку під час кожного виходу.

Після проведеної операції капітан рятувальної одиниці завчасно подає Державному морському рятувально-координаційному центру, відповідним підрозділу органу охорони державного кордону та митному органу інформацію про місце та очікуваний час приходу рятувальної одиниці в морський порт, попередні відомості про врятованих осіб і майно, підняте на борт судна. Під час повернення рятувальної одиниці в морський порт формальності, пов'язані з перетинанням державного кордону, здійснюються в загальному порядку в пункті пропуску через державний кордон.

У внутрішніх морських водах України збереження та охорона живих ресурсів відбуваються завдяки діяльності морських екологічних інспекцій (Положення про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312), а в річкових – Державного агентства рибного господарства України, положення про яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 № 895⁶⁴¹), що також протидіє порушенню рибальських законів і правил прибережної держави в Україні (у межах усіх видів прибережних вод). Щодо збереження рибних та інших живих ресурсів у внутрішніх водах діють норми Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» від 08.07.2011.

Також з метою захисту внутрішніх морських вод встановлено окремі види заборон щодо забруднення та засмічення. Так, Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269, передбачена заборона на скидання із суден у внутрішні морські

⁶⁴¹ Положення про Державне агентство рибного господарства України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30 вересня 2015 р. № 895. *Офіційний вісник України*. 2015. № 90. Ст. 3018,

води України вантажів, які перевозяться навалом, насипом чи у зрідженому стані; твердих забруднюючих речовин (відходів); вод, які містять забруднюючі речовини, у концентраціях, що перевищують нормативи гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин, наведених у додатку до цих правил, крім вод після охолодження суднових механізмів, стічних вод, скидання яких здійснюється згідно з п. 5 цих Правил.

Дозволено скидання стічних вод із суден, які перебувають у внутрішніх морських водах України, а також у морських портах України, за умови очищення стічних вод на суднових установках, які відповідають вимогам, установленим Конвенцією МАРПОЛ 73/78, що підтверджується свідоцтвом, яке видане відповідно до цієї Конвенції; які не обладнані закритими системами стічних вод, якщо кількість осіб, що перебувають на борту, не перевищує 10. В окремих випадках скидання стічних вод може бути допущене з відступом від попередніх вимог у разі забезпечення безпеки судна й людей, які перебувають на борту або рятування людського життя на морі; пошкодження судна або його обладнання за умови, що до й після пошкодження вжиті всі запобіжні заходи для недопущення або зведення до мінімуму такого скиду (п. 5 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення). Перед заходженням суден у внутрішні морські води України всі запірні пристрої, призначені для скидання забруднюючих речовин, у тому числі вод, що їх містять, повинні бути закриті адміністрацією судна. Під час постановки судна в морському порту всі зазначені пристрої опломбовуються в порядку, визначеному законодавством (п. 6 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення). Під час перебування у внутрішніх морських водах судна можуть здавати в установленому порядку забруднюючі речовини, у т. ч. води, що їх містять, і сміття, тільки на судна-збирачі, плавучі приймальні споруди, а під час перебування судна в порту – на берегові приймальні споруди. У разі будь-якого скидання із суден у внутрішні морські води й територіальне море України забруднюючих речовин, у т. ч. вод, що їх містять, і сміття, або їх залишків, а також у

разі виникнення загрози такого скидання чи втрати капітан судна зобов'язаний терміново повідомити про це капітана найближчого морського порту, вжити заходів щодо максимального зменшення скидання або втрати й до ліквідації забруднення (п. п. 8, 9 Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення). Крім цього, Правилами передбачено порядок охорони внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення береговими об'єктами, що передбачає низку заборон: щодо скидання зворотних і стічних вод, розміщення відходів і сміття береговими об'єктами тощо. Окремо порядок охорони внутрішніх вод України від засмічення з українських військових кораблів передбачено Положенням про корабельну службу у Військово-Морських Силах Збройних Сил України, затвердженим Наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 № 415, відповідно до якого під час стоянки корабля в пункті базування забороняється забруднювати акваторію, залишати мотлох і сміття на пірсах і причалах, створювати передумови для виникнення пожежі на воді й на березі. Під час просушування трюмів вода відкачується тільки в спеціальні цистерни. Після прибирання приміщень і закінчення інших робіт промашене ганчір'я й сміття виноситься з корабля та викидається в контейнери, які встановлені на березі в спеціально відведених місцях, обладнаних протипожежним інвентарем (п. 259). Забороняється відкачувати з корабля за борт мазут, дизельне паливо, мастила або емульсії, утворені на їх основі, інші легкозаймисті рідини, забруднювати акваторію зливними водами, побутовим сміттям, відходами їжі тощо (п. 471). Командири (начальники) усіх ступенів повинні вживати дійових заходів щодо запобігання забрудненню моря та акваторії рейду (бухти) шкідливими для здоров'я людей і морських організмів речовинами, зливними водами, побутовим сміттям, відходами їжі тощо. Командир корабля персонально відповідає за порушення особовим складом корабля вимог щодо запобігання забрудненню моря та акваторії рейду (бухти) (п. 472). Забезпечення корабля баржами (плавучими ємностями) для відкачування води, забрудненої нафтопродуктами, контейнерами для складання побутового сміття на причальних

стінках і їх очищення, утримання під'їзних шляхів, берегових засобів гасіння пожежі, обладнання місць для куріння, забезпечення виконання електрогазозварювальних робіт тощо покладаються на командирів берегових баз і начальників постачальних підрозділів центрального підпорядкування (п. 473).

Отже, правовий режим внутрішніх вод регламентується виключно нормами національного законодавства (за умов дії міжнародних угод у окремих, чітко визначених сферах), але потреба створення максимально сприятливих умов для судноплавства та розвитку економічного співробітництва з іншими державами зумовлює необхідність урахування норм міжнародного права і світової практики, спрямованих на полегшення вимог стосовно документів і процедур під час заходження, стоянки та відходу суден під іноземним прапором, як торговельних, так і військових, у портах прибережних держав⁶⁴².

Аналіз норм чинного законодавства України, якими встановлено межі дії адміністративної юрисдикції щодо іноземних суден у внутрішніх водах, засвідчив, що дія адміністративної юрисдикції поширюється на всі без винятку іноземні судна з певними особливостями щодо окремих їх видів (військові та урядові). Режимні правила щодо заходження, перебування, залишення іноземними судами внутрішніх вод України, зокрема портів, а також порядок сходження на берег членів екіпажів цих суден установлюється виключно нормами національного адміністративного законодавства України, до якого належать також міжнародні угоди у сфері визначення правового режиму таких водних просторів, що в установленому порядку стали його частиною.

2.3. Правовий режим територіального моря України

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про державний кордон України», до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічувані від лінії

⁶⁴² Шемякин А.Н. Морское право: учеб. пособ. 4-е изд., стер. Харьков: Одиссей, 2010. С. 122.

найбільшого впливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, які з'єднують відповідні точки.

Територіальне море – це морський пояс шириною 12 морських миль, що примикає до суходільної території або внутрішніх морських вод держави, який є частиною території прибережної держави та перебуває, як наслідок, під її суверенітетом, що має здійснюватися відповідно до норм UNCLOS'82 й інших норм міжнародного права⁶⁴³. Це визначення ґрунтується на відповідних нормах Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. й UNCLOS'82. Згідно з нормами цих угод, у територіальному морі прибережних держав судам під іноземними прапорами гарантується право мирного проходження.

Територіальне море має три межі:

- внутрішню – вихідну лінію, від якої в бік відкритого моря відлічується його ширина;
- бокову – лінію розмежування територіальних морів двох суміжних держав, яка встановлюється за згодою між ними та, як правило, є продовженням у бік моря їхнього суходільного кордону; коли береги двох держав розташовані один проти одного або примикають один до одного, то ці держави, якщо між ними не укладено угоду про інше, не мають права поширювати свої територіальні моря за серединну лінію, проведену так, що кожна її точка рівно розташована від найближчих точок вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіальних морів цих держав; проте внаслідок історично сформованих правових підстав або інших особливих обставин допускається й інше розмежування таких вод;
- зовнішню – лінію, віддалену від внутрішньої межі на відстань, що дорівнює ширині територіального моря, встановленої національним законодавством цієї держави з урахуванням вимог UNCLOS'82. Зовнішня та бокова межі територіального моря є морським державним кордоном прибережної держави⁶⁴⁴.

⁶⁴³ Международное право / отв. ред. Г.И. Тункин. Москва: Юрид. лит., 1982. С. 417.

⁶⁴⁴ Полищук А.В., Пашко П.В., Ченцов В.В. Таможенный контроль в морских пунктах пропуска: учеб. пособие. Одесса: Пласке, 2009. С. 202.

Основу правового режиму територіального моря становить закріплене в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. й UNCLOS'82 право мирного проходження для суден під іноземними прапорами і здійснення суверенітету прибережної держави з урахуванням норм UNCLOS'82 та інших міжнародних угод. Інших правил щодо режиму територіального моря міжнародні угоди не містять.

Головною метою здійснення прав та обов'язків прибережної держави й судна, що здійснює мирне проходження, є забезпечення мирного характеру проходження. Передусім важливим є забезпечення безпеки прибережної держави. Відомо, що прибережна держава наділена правом вживати необхідні заходи для охорони своєї безпеки. У всіх випадках капітан судна, що проходить, зобов'язаний суворо стежити за тим, щоб з боку судна не був учинений будь-який акт, що будь-якою мірою зазіхає на політичні й оборонні інтереси прибережної держави та може викликати загострення відносин між державою прапору судна й державою, якій належить територіальне море. Але цим поняття мирного проходження не вичерпується. У ст. 17 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. зазначається, що іноземні судна, здійснюючи право мирного проходження, повинні дотримуватися законів і правил, що видаються прибережною державою відповідно до цих статей та інших норм міжнародного права, зокрема законів і правил, що стосуються транспорту й судноплавства. У коментарях до цієї статті Комісія міжнародного права ООН підкреслила, що юрисдикція держави судна підлягає обмеженню в іноземному територіальному морі, оскільки тут здійснюється суверенітет прибережної держави. Тому судна повинні дотримуватися законів і правил, що видаються державою стосовно судноплавства тощо⁶⁴⁵. Цю норму також було збережено й у UNCLOS'82 – ч. 4 ст. 21.

Прибережна держава вправі вимагати від судна, що проходить, належного дотримання всіх законів і правил, установлених у територіальному морі. Таке судно має змогу скористатися пра-

⁶⁴⁵ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 33.

вом мирного проходження, якщо воно неухильно дотримується всіх цих норм⁶⁴⁶. На цей обов'язок судна вказують правознавці. Так, Дж. Брайерлі підкреслював, що «судно, яке використовує право проходження, має поважати місцеві правила, що стосуються навігації, лоцманства тощо й, звісно, не має здійснювати будь-яку дію, яка могла б порушити спокій прибережної держави»⁶⁴⁷. М. Тандон зазначав, що від судна «очікують прояву належної поваги до законів тієї держави, у чийх водах воно перебуває. Воно зобов'язане дотримуватися будь-якого карантинного правила ... та не має надавати притулку втікачам-злочинцям»⁶⁴⁸. Отже, ці автори в середині минулого століття, ще до прийняття конвенцій 1958 р. й UNCLOS'82, вказували на дію адміністративної юрисдикції прибережної держави щодо суден, які проходили через її територіальне море.

Право мирного проходження означає, що держава не може без підстав, передбачених UNCLOS'82, перешкоджати здійсненню цього проходження, тому й здійснення прибережною державою своєї адміністративної юрисдикції над іноземними судами поставлено в суворо обмежувальні рамки. Проте ці обмеження стосуються саме випадків, коли судно реалізує право мирного проходження. Якщо судно займається в територіальному морі промисловою діяльністю, науковими дослідженнями або лише стоїть на рейді, вилучення з-під юрисдикції держави берега не діє. Варто зауважити, що право мирного проходження може здійснюватися з метою перетинання територіального моря без заходження у води портів; з наміром зайти у води портів; нарешті, щоб вийти з вод портів після перебування в них. Від цього значною мірою залежить і адміністративна юрисдикція прибережної держави⁶⁴⁹.

Закон України «Про державний кордон України» визначає права мирного проходження через територіальне море України,

⁶⁴⁶ Аверочкіна Т.В. Здійснення мирного проходу через територіальне море України іноземними невійськовими суднами. *Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (г. Харьков, 29–30 октября 2012 г.)*. Харьков: Институт фундаментальных исследований, 2012. С. 25.

⁶⁴⁷ Brierly J.L. *The Law of Nations*. Oxford: The Clarendon Press, 1955. P. 188.

⁶⁴⁸ Tandon M.P. *Public International Law*. Allahabad, 1955. P. 245.

⁶⁴⁹ Аверочкіна Т.В. Деякі аспекти здійснення адміністративної юрисдикції України в морських просторах. *Митна справа*. 2012. № 2. С. 66–67.

які цілком відповідають нормам UNCLOS'82 (ст. ст. 17–24 тощо). Так, зокрема, передбачається, що мирне проходження через територіальне море України здійснюється з метою його перетинання без заходження у внутрішні води України або з метою проходу у внутрішні води й порти України чи виходу з них у відкрите море. Проходження вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, а також правопорядок або безпека України. Іноземні невійськові судна та військові кораблі користуються правом мирного проходження через територіальне море України відповідно до законодавства України й міжнародних договорів України. Іноземні невійськові судна, здійснюючи мирне проходження, повинні прямувати звичайним навігаційним курсом або курсом, рекомендованим компетентними органами України, а також морськими коридорами або відповідно до схем поділу руху. Морські коридори й схеми поділу руху вказуються на морських картах, що публікуються в установленому порядку. Капітан іноземного невійськового судна, яке порушило правила мирного проходження, несе відповідальність згідно із законодавством України. Іноземні військові кораблі, а також підводні транспортні засоби здійснюють мирне проходження через територіальне море України в порядку, який установлюється Кабінетом Міністрів України. При цьому підводні човни, інші підводні транспортні засоби повинні йти на поверхні й під своїм прапором. У разі недодержання законодавства України, що стосується проходження іноземного невійськового судна або військового корабля (підводного човна, іншого підводного транспортного засобу) через територіальне море України, і нехтування звернутою до них вимогою про необхідність додержання законодавства компетентні органи України вправі зажадати від судна (корабля) негайно залишити територіальне море України (ст. 13 Закону України «Про державний кордон України»).

Згідно зі ст. ст. 15 і 16 Закону України «Про державний кордон України», іноземні невійськові судна та військові кораблі під час плавання й перебування в територіальному морі України зобов'язані додержувати правил радіозв'язку, навігаційних, санітарних та інших правил. Іноземні невійськові судна та військові кораблі в разі виму-

шеного заходження в територіальне море України або в разі вимушеного недодержання правил плавання й перебування в цих водах зобов'язані негайно повідомити про це адміністрацію найближчого порту України. Будь-яка промислова, дослідна та пошукова діяльність іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі України забороняється, за винятком випадків, коли така діяльність здійснюється з дозволу компетентних органів України або на підставі міжнародних договорів України.

Відповідно до ст. 13 Закону України «Про державний кордон України» та з метою конкретизації правил мирного проходження в територіальному морі України, що стосуються іноземних військових кораблів, затверджено відповідні Правила плавання і перебування (п. п. 8–12). У них містяться основні вимоги держави щодо перебування в зазначеному просторі іноземних військових кораблів і підводних транспортних засобів: несення свого військово-морського або державного прапора, надводне положення для підводних транспортних засобів, дотримання правил радіозв'язку, навігаційних, портових, митних, санітарних та інших правил, користування послугами лоцманського й криголамного проведення в районах, де воно є обов'язковим, заборона заходження до районів, де їх плавання або перебування заборонено. У разі недотримання іноземним військовим кораблем, його плавзасобами, літальними апаратами або особовим складом правил плавання й перебування в межах територіального моря України законів і правил України командиру іноземного військового корабля (загону) висуваються вимоги про необхідність їх дотримання. Якщо вимоги ігноруються, то судну може бути запропоновано негайно залишити територіальне море України⁶⁵⁰.

Під час здійснення мирного проходження в територіальному морі України іноземним військовим кораблем забороняється будь-який із таких видів діяльності:

⁶⁵⁰ Аверочкина Т.В. Административная юрисдикция прибрежного государства при мирном проходе в территориальном море. *Юридическая наука в XXI веке: перспективные и приоритетные направления исследований: материалы Междунар. науч.-практ. конф.* (г. Симферополь, 13–14 сентября 2013 г.). Симферополь: Научное объединение «Юридическая мысль», 2013. С. 78–79.

- загроза силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності України чи якимось іншим чином на порушення принципів міжнародного права, відображених у Статуті ООН;

- будь-які маневри або навчання зі зброєю будь-якого виду;
- будь-який акт, спрямований на збирання інформації на шкоду обороні або безпеці України;

- будь-який акт пропаганди, що має на меті посягання на оборону або безпеку України;

- підняття в повітря, посадка або прийняття на борт будь-якого літального апарата чи будь-якого військового пристрою;

- навантаження або розвантаження будь-якого товару, вантажу чи валюти, посадка або висадка будь-якої особи без дозволу українських компетентних органів;

- будь-який акт навмисного і значного забруднення навколишнього середовища;

- будь-яка промислова, дослідна й пошукова діяльність (за винятком випадків, коли така діяльність провадиться з дозволу компетентних органів України або на підставі міжнародних договорів України);

- будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонуванню всіх систем зв'язку або інших споруд чи установок України;

- будь-яка інша діяльність, яка не має прямого стосунку до проходження кораблів. Проходження іноземного військового корабля не вважається мирним у разі вчинення ним перелічених дій (п. 11 Правил плавання і перебування). Отже, внутрішнім законодавством встановлені певні обмеження під час здійснення мирного проходження, що фактично є режимними правилами щодо цього простору. Також вони цілком відповідають нормам UNCLOS'82 та Закону України «Про державний кордон України».

У зарубіжній літературі середини минулого століття доводилося, що військові кораблі мають таке саме право мирного проходження в територіальному морі, як і торговельні судна. Ч. Хайд зазначав, що «хоча військові кораблі й не служать потребам торгівлі, вони

тим не менше в нормальних умовах також користуються правом проходження через територіальні води»⁶⁵¹. Л. Оппенгейм, визнаючи, що «право вільного проходження через територіальні води не є загальновизнаним», усе ж доходить висновку, що «жодна держава фактично не перешкоджає проходу в мирний час іноземних військових кораблів та інших державних суден через територіальні води. Тому можна з повною підставою констатувати наявність звичаю, відповідно до якого проходу військових кораблів через берегові води не має чинитися в мирний час жодних перешкод...»⁶⁵². У радянській літературі того часу із цього приводу вироблено протилежну точку зору, що визнала це право за кожною державою⁶⁵³.

Загальновизнаного принципу проходження іноземних військових кораблів територіальним морем сьогодні не склалося, і держави дотримуються або дозвільного, або повідомного порядку. Проходження військових кораблів через іноземне територіальне море в певних випадках може являти загрозу безпеці прибережної держави. Тому під час підписання Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. СРСР зробив застереження до її ст. 23 і заявив, що «прибережна держава має право встановлювати дозвільний порядок проходження іноземних військових через її територіальні води». Держави, що вимагають попереднього повідомлення, як правило, встановлюють перелік тих даних, які повинні бути повідомлені. Обмежується також кількість суден, які можуть прийти, а також строки їх перебування⁶⁵⁴.

У 1929 р. на засіданні арбітражного суду, де розглядалася справа про рибальські промисли біля північноатлантичного

⁶⁵¹ Хайд Ч.Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки / перевод с английского; под ред.: Б.А. Дранов. Москва: Иностр. лит., 1951. Т. 2. С. 253.

⁶⁵² Оппенгейм Л. Международное право. Мир. Москва: Иностр. лит., 1949. Т. 1. Полут. 2. / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер.: А.Н. Ивенский. С. 67–68.

⁶⁵³ Николаев А.Н. Проблема территориальных вод в международном праве / под ред.: С.А. Голунский. Москва: Госюриздат, 1954. С. 46–51; Морское право / П.А. Виноградов, А.Д. Кейлин и др. Москва: Водный транспорт, 1939. С. 44; Кейлин А.Д. Советское морское право: учеб. пособ. Москва: Водтрансиздат, 1954. С. 64–65.

⁶⁵⁴ Аверочкина Т.В. Генеза правового регулювання права мирного проходу територіальним морем іноземних військових кораблів. *Розвиток України в ХХІ столітті: економічні, соціальні, екологічні, гуманітарні та правові проблеми: тези доповідей 13-ї Міжнар. наук.-практ. інтернет-конф. (м. Тернопіль, 15 листопада 2012 р.)*. Тернопіль, 2012. С. 80.

узбережжя, представник США Е. Рут зазначив: «Військові кораблі не можуть без згоди відповідної держави проходити через цю зону, оскільки вони становлять для неї загрозу. Торговельні судна можуть проходити, оскільки вони не становлять загрози»⁶⁵⁵. У національному законодавстві багатьох країн неодноразово підтверджувалося право прибережної держави забороняти проходження іноземних військових кораблів через територіальне море. Такий порядок, наприклад, запроваджений у Туреччині, Норвегії, Данії тощо⁶⁵⁶.

Крім національних актів, із цього питання наявні також документи й міжнародно-правового характеру. Інститут міжнародного права на Паризькій сесії в 1894 р. в рішенні зазначив, що «всі судна без обмежень користуються правом мирного проходження через територіальні води», але «під дію цього правила не потрапляють військові кораблі та кораблі, що до них прирівнюються». У 1928 р. на Стокгольмській сесії Інститут вирішив, що вільне проходження військових кораблів може бути підпорядковане спеціальним правилами, що вироблені прибережною державою⁶⁵⁷. Водночас у ст. 12 Меморандуму про правовий статус територіальних вод, що розглядався на Гаазькій конференції 1930 р., говорилося: «Як загальне правило прибережна держава не буде заважати проходку своїми територіальними водами іноземних військових кораблів і не буде вимагати отримання попереднього дозволу або повідомлення»⁶⁵⁸. Під час підготовки до проведення Першої конференції ООН з морського права 1958 р. представники деяких країн наполягали на тому, щоб прохід військових кораблів допускався без попереднього дозволу або повідомлення, зокрема Англія, посилаючись на Гаазьку конференцію 1930 р., запропонувала таке: «Прибережна держава

⁶⁵⁵ Хайд Ч.Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки / перевод с английского; под ред.: Б.А. Дранов. Москва: Инстр. лит., 1951. Т. 2. С. 253.

⁶⁵⁶ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 28.

⁶⁵⁷ Коломбос, Хиггинс. Международное морское право / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер. с англ.: В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Инстр. лит., 1953. С. 91.

⁶⁵⁸ Хайд Ч.Ч. Международное право, его понимание и применение Соединенными Штатами Америки / перевод с английского; под ред.: Б.А. Дранов. Москва: Инстр. лит., 1951. Т. 2. С. 254–255.

не може зазвичай ані заборонити мирне проходження військових кораблів через територіальне море, ані вимагати повідомлення або отримання дозволу»⁶⁵⁹. Більшість держав заперечувала проти цієї пропозиції. Датський уряд, наприклад, вважав, що з підстав безпеки є необхідним направляти «відповідне повідомлення через дипломатичні канали». Уряд Бельгії указував, що для проходження іноземних військових кораблів через територіальне море є необхідною згода прибережної держави. У результаті вироблене таке правило: «Прибережній державі належить право ставити проходження військових кораблів через територіальне море під умову попереднього дозволу або повідомлення. Як загальне правило вона дозволяє мирне проходження за умови дотримання постанов статей 17 і 18». Проте на конференції 1958 р. ця норма підтримана не була. Отже, практика, що склалася протягом тривалого часу, засвідчила, що якщо прибережна держава не передбачила іншого в одному зі своїх законодавчих актів, то іноземні військові кораблі не мають права проходження через її територіальне море. Загальновизнаної норми, яка дозволяла б безперешкодне проходження, під час проведення Першої конференції ООН з морського права не вироблено⁶⁶⁰.

Згодом у ст. 30 UNCLOS'82 було закріплено правило, що, якщо будь-який військовий корабель не дотримується законів і правил прибережної держави, які стосуються проходу через територіальне море, та ігнорує будь-яку звернену до нього вимогу про їх дотримання, прибережна держава може вимагати від нього негайно залишити територіальне море.

Таким чином, практика повідомного характеру проходження військовими кораблями територіальних морів іноземних держав і можливість цих держав у разі недодержання такими відвідувачами необхідних правил проходження зажадати від них залишення меж територіального моря є загальновизнаним правилом, яке цілком

⁶⁵⁹ Report on Questions Relating to the Regime of the High Seas and the Territorial Sea by Mr. J.P.A. François, Special Rapporteur. Add. 2 (A/CN.4/97). *Yearbook of the International Law Commission*. 1956. Vol. II. P. 23.

⁶⁶⁰ Океан, техника, право / П.Б. Бараболя, А.А. Волков, Г.Ф. Калинин, А.Л. Колодкин и др. Москва: Юрид. лит., 1972. С. 72.

відповідає вимогам безпеки та недоторканності державних кордонів прибережних держав⁶⁶¹.

Поряд із визначенням режимних правил, яких повинні дотримуватися іноземні військові кораблі у територіальному морі України, чинне законодавство України містить також правила заходження та перебування українських військових кораблів у територіальних морях і в портах іноземних держав. Їх визначено в розділі 22 Положення про корабельну службу у Військово-Морських Силах Збройних Сил України, затвердженого Наказом Міністра оборони України від 25.11.2003 № 415, де наведено:

- класифікацію відвідувань кораблями територіального моря і портів іноземних держав (офіційні візити; неофіційні візити; ділові заходження; вимушені заходження; дружні візити; візити ввічливості; оперативні та інші заходження);
- вимоги додержання порядку та правил відносин з іноземними військовими кораблями і властями (їх ґрунтування на загальновизнаних принципах і нормах міжнародного права, а також на положеннях міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України);
- юрисдикційні обмеження та винятки, заборони (користування кораблем правом імунітету, що означає непоширення на нього кримінальної та цивільної юрисдикції (права здійснювати суд) країни перебування; він не підлягає огляду, будь-якому оподаткуванню і зборам, крім плати за надані послуги; на його борту власті країни перебування не мають права здійснювати примусові акти; члени його екіпажу, а також прикомандировані особи перебувають під юрисдикцією своєї держави та відповідних норм міжнародного права; усі спірні питання, які виникли у зв'язку з діями корабля, членів його екіпажу та прикомандированих осіб, вирішуються дипломатичними каналами; заборони на здійснення окремих видів діяльності: здійснення будь-яких дій, що загрожують суверенітету, територіальній цілісності або політичній

⁶⁶¹ Аверочкіна Т.В. Генеза правового регулювання права мирного проходу територіальним морем іноземних військових кораблів. *Розвиток України в ХХІ столітті: економічні, соціальні, екологічні, гуманітарні та правові проблеми: тези доповідей 13-ї Міжнар. науко.-практ. інтернет-конф. (м. Тернопіль, 15 листопада 2012 р.)*. Тернопіль, 2012. С. 82.

незалежності іноземної держави; проведення навчань або маневрів із застосуванням зброї; здійснення збирання розвідувальної інформації тощо, які визначені UNCLOS'82 як заборони під час мирного проходження територіальним морем);

- заходи з підготовки корабля до відвідування порту іноземної держави (визначення мети й завдання; розроблення програми перебування; погодження термінів; формування похідного штабу; підготовку особового складу й технічних засобів корабля; погодження програми візиту (заходження) зі стороною, яка приймає; уточнення порядку лоцманської проводки та буксирування корабля тощо);

- правила перебування корабля в порту іноземної держави (повага й додержання положень законодавства держави порту, які стосуються портових, рейдових, митних, санітарних, поліцейських та інших правил; необхідність отримання спеціального дозволу на сходження на берег озброєних команд, у тому числі для участі в парадах чи жалобних церемоніях; спуск водолазів для огляду чи ремонту підводної частини корпусу; непередбачене програмою перебування використання корабельних плавучих засобів і літальних апаратів);

- правила виходу корабля з порту й територіального моря іноземної держави (відповідність виходу програмі візиту чи заходження, випадки дострокового залишення порту іноземної держави, шикування на верхній палубі у призначеній формі одягу особового складу корабля, вільного від несення вахти (чергування) та виконання обов'язків за бойовою готовністю).

Отже, повнота дії адміністративної юрисдикції іноземної прибережної держави визнається й внутрішнім законодавством України, що додатково підкреслює її всеохопний характер і в іноземних державах і спрямування на охорону прибережної держави в найрізноманітніших сферах її політичного та суспільного життя.

Норми Закону України «Про державний кордон України» у ст. ст. 28 і 29 поєднують заходи, що можуть бути застосовані до іноземних та українських невійськових (торговельних) суден, які не дотримують режиму державного кодону й, отже, порушують

режим територіального моря, і є за своєю правовою природою актами адміністративного примусу. Як відомо, адміністративний примус є одним із видів державно-правового примусу та характеризується тими самим ознаками, що характерні для останнього, а саме: це правозастосовна діяльність, спрямована для охорони правопорядку, реалізується в рамках охоронних правовідносин тощо. Поряд із цим адміністративно-правовий примус має окремі, лише йому притаманні, особливості: регулюється нормами адміністративного права, яке передбачає види, підстави, порядок їх застосування; застосовується не лише до індивідуальних, а й до колективних осіб; має багато суб'єктів, які здійснюють адміністративно-юрисдикційну діяльність; здійснюється в рамках позаслужбового підпорядкування, за відсутності організаційного підпорядкування між сторонами⁶⁶². Ці ознаки є цілком притаманними процесу застосування заходів до іноземних та українських суден, які не дотримують режиму територіального моря. Також тут простежується наявність виокремлюваних адміністративно-правовою наукою (на підставі відповідного законодавства) засобів адміністративно-правового примусу: адміністративного попередження (що не пов'язано з адміністративним проступком, спрямовано на його недопущення), адміністративного припинення (що пов'язано з адміністративним проступком і має на меті припинити противоправну дію, не допустити нової й забезпечити можливість притягнення правопорушника до відповідальності; класифікуються на загальні, спеціальні та процесуальні) й адміністративної відповідальності (накладення адміністративного стягнення)⁶⁶³.

Так, наприклад, визначені в ст. 28 Закону України «Про державний кордон України» права посадових осіб ДПС під час виконання покладених на них завдань щодо підтримання встановленого режиму територіального моря та внутрішніх вод, а також нагляду за додержанням іноземними й українськими невійськовими судами встановлених у них режимних правил і здійснювані такими посадовими особами дії можна, відповідно до класичного підходу,

⁶⁶² Ківалов С.В., Біла Л.Р. Адміністративне право України: навч.-метод. посібник. 2-ге вид., переробл. і доповн. Одеса: Юрид. л-ра, 2002. С. 41.

⁶⁶³ Там само. С. 41–42, 46–47.

класифікувати на заходи адміністративного попередження, заходи адміністративного припинення та заходи адміністративної відповідальності⁶⁶⁴:

- *заходи адміністративного попередження*: звернення з пропозицією до судна показати національний прапор, якщо його не піднято, провести опит про цілі заходження судна у води України; звернення з пропозицією змінити курс судна, якщо він веде до закритого для плавання району;

- *заходи адміністративного припинення*: зупинення судна і проведення його огляду, якщо воно не відповідає на сигнал опитування, перебуває в закритому для плавання районі, порушує інші правила заходження у води України, плавання й перебування в них, а також займається промисловою та іншою діяльністю на порушення законодавства України, міжнародних договорів України. Огляд судна включає перевірку суднових і навігаційних документів, документів членів екіпажу й пасажирів, документів на вантажі, а в необхідних випадках – і суднових приміщень. Після огляду судна йому може бути дозволено продовжити плавання у водах України з додержанням установлених правил, або запропоновано покинути води України, або його може бути затримано відповідно до чинного законодавства; поміщення на судно в необхідних випадках прикордонного наряду для супроводження судна в порт або з порту до державного кордону України; зняття із судна й затримання осіб, які вчинили злочин і підлягають кримінальній відповідальності за законодавством України, передання цих осіб органам дізнання і слідства, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; переслідування й затримання у відкритому морі судна, яке зайшло в територіальне море з порушенням установлених правил, або судна, яке порушило закони чи правила плавання й перебування у водах України, до заходження його в територіальне море своєї країни або третьої держави, якщо переслідування почато в територіальному морі або внутрішніх водах України й велося безпервно.

⁶⁶⁴ Аверочкіна Т.В. Адміністративний примус у прибережних водах України. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 48.

Відповідно до ст. 29 Закону України «Про державний кордон України», іноземне невійськове судно, яке перебуває в територіальному морі України, затримується органами ДПС та конвоюється до найближчого порту або іншого відповідного пункту в таких випадках:

- судно на шкоду безпеці України займається збиранням інформації або чинить будь-який інший акт, ворожий Україні;
- судно перебуває в районі, оголошеному компетентними органами України в установленому порядку тимчасово закритим для плавання;
- судно незаконно займається будь-якою промисловою, дослідницькою або пошуковою діяльністю, скиданням і захороненням речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів вод, чи інших відходів і матеріалів;
- судно провадить висадку чи посадку людей, вивантаження чи навантаження вантажів у не встановлених для цього місцях або в установлених місцях, але без дозволу компетентних органів України;
- судно здійснює без дозволу компетентних органів України підняття в повітря або прийняття на борт літальних апаратів;
- члени екіпажу або інші особи, які перебувають на судні, пошкоджують прикордонні знаки, засоби навігаційного огороження, кабелі зв'язку, інші підводні або надводні об'єкти, що належать Україні;
- капітан судна не надав необхідних суднових і вантажних документів;
- судно не підкоряється розпорядженням представників органів ДПС або інших компетентних органів України;
- судно перебуває в територіальному морі України на порушення правил, установлених цим Законом, міжнародних договорів України або загальновизнаних принципів і норм міжнародного права.

До заходів адміністративного припинення належить також застосування ДПС (спеціальним її підрозділом – Морською охороною) спеціальних засобів – засобів фізичного впливу, службових

собак, зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів ДПС, спеціальних засобів і заходів фізичного впливу – відповідно до Інструкції про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженої Наказом Адміністрації ДПС від 21.10.2003 № 200. Згідно із цією Інструкцією, у територіальному морі України зброю кораблів (катерів) Морської охорони ДПС дозволяється застосовувати: без попередження – для: 1) відбиття збройного нападу і вторгнення на територію України озброєних військових груп і злочинних угруповань; 2) припинення збройних провокацій, а також для відбиття нападу або припинення збройного опору осіб, які незаконно перетинають чи намагаються незаконно перетнути державний кордон України; 3) відбиття збройного нападу (подання допомоги для відбиття збройного нападу) на кораблі (катери) та судна ДПС або інші судна України; 4) припинення збройного опору суден-порушників законодавства України про державний кордон; після попереджувальної стрільби – для: 1) запобігання викраденню морських і річкових суден, що належать Україні; 2) припинення ворожих дій іноземних суден щодо українського узбережжя, українських підводних і надводних об'єктів; 3) затримання суден-порушників законодавства України про державний кордон у разі невиконання вимоги зупинитися, якщо судно-порушник намагається втекти, а інші можливості для його зупинення вичерпано. Проти іноземних військових кораблів, які порушили державний кордон, зброя кораблів (катерів) застосовується за наказом Голови ДПС, погодженим у кожному окремому випадку з Міністерством оборони України. У цих випадках наказ про застосування зброї передається через командира загону Морської охорони.

Заходи адміністративної відповідальності в Законі України «Про державний кордон України» подано в особливому вигляді: відповідно до ст. 31, затримані іноземні невійськові судна передаються в установленому порядку уповноваженим представникам

відповідних іноземних держав, або видворяються за межі територіального моря та внутрішніх вод України, або у випадках, передбачених законодавством України, конфіскуються за рішенням суду. Інші заходи містяться і КУпАП⁶⁶⁵. Так, зокрема, ст. 185-10 «Злісна непокоря законному розпорядженню чи вимозі військовослужбовця або працівника Державної прикордонної служби України або члена громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону» передбачає накладення на винуватих осіб штрафу, або виправні роботи, або адміністративний арешт; ст. ст. 202 «Порушення прикордонного режиму, режиму в пунктах пропуску через державний кордон України або режимних правил у контрольних пунктах в'їзду-виїзду» та 204-1 «Незаконне перетинання або спроба незаконного перетинання державного кордону України» – штрафи; а ст. 206-1 «Незаконне перевезення іноземців та осіб без громадянства територією України» – штраф і конфіскацію.

Справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст. ст. 185-10, 204-1, 206-1, розглядають судді районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів (ст. 221 КУпАП), ст. 202 – органи ДПС, від їхнього імені розглядати справи про адміністративні правопорушення й накладати адміністративні стягнення мають право начальники органів охорони державного кордону та Морської охорони ДПС та їхні заступники; керівники підрозділів органів охорони державного кордону й Морської охорони ДПС, які безпосередньо виконують завдання з охорони державного кордону України (ст. 222-1 КУпАП).

Так, відповідно до встановленого чинним законодавством порядку, 31.12.2017 Військово-Морськими Силами Збройних Сил України у взаємодії з Військовою контррозвідкою Служби безпеки України та ДПС припинена спроба контрабанди морем: у територіальному морі України було виявлено судно під прапором Танзанії, яке обґрунтовано підозрювалося в перевезенні незаконних вантажів і слідувало по маршруту Очамчіра (Грузія, невизнана Республіка Абхазія) – Варна (Болгарія). Керуючись положеннями

⁶⁶⁵ Кодекс України про адміністративні правопорушення, 1984. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10/print> (дата звернення: 25.12.2017).

законодавства України, а також UNCLOS'82 і Конвенції ООН про боротьбу з незаконним обігом наркотичних засобів і психотропних речовин⁶⁶⁶, з метою пошуку судна та подальшого стеження за його діями за розпорядженням командного центру ВМС ЗС України в море вийшов ракетний катер «Прилуки». Судно-порушник було виявлено технічними засобами спостереження на траверзі населеного пункту «Курортне» в межах територіального моря України, на виклик не відповідало, тому ракетний катер «Прилуки» розпочав його переслідування. З'ясувавши безперспективність спроби втечі від українського військового катера, судно вийшло на зв'язок і було опитано згідно з установленими процедурами. Проте судно-порушник вимоги зупинитися не виконало. З метою примушення до припинення протиправних дій ракетний катер «Прилуки» відкрив попереджувальний вогонь з артилерійської установки по курсу судна, яке було зупинено та відконвойовано до порту Одеса. Припинення незаконних дій іноземного судна в територіальному морі України здійснювалося за підтримки броньованих артилерійських катерів «Аккерман» і «Бердянськ» з доглядовою командою на борту, а також катера морської охорони ДПС з представниками СБУ на борту. На затриманому судні проведено встановлені законодавством процедури й під час перевірки виявлено 1737 ящиків сигарет без акцизних марок. Документи на цей вантаж були відсутні. Крім того, у двох з одинадцяти членів екіпажу були відсутні паспорти моряків⁶⁶⁷.

Ці заходи та дії саме і є втіленням здійснення адміністративної юрисдикції України стосовно іноземних і вітчизняних суден у територіальному морі. При цьому постає проблема конфлікту юрисдикцій: прибережної держави й держави прапора судна. І постає питання: чи повинна прибережна держава поширювати свою юрис-

⁶⁶⁶ Конвенція Організації Об'єднаних Націй про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин, 1988. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_096 (дата звернення: 15.09.2017).

⁶⁶⁷ ВМС ЗС України. Офіційна сторінка у соціальній мережі Facebook. URL: https://www.facebook.com/pg/navy.mil.gov.ua/posts/?ref=page_internal (дата звернення: 02.01.2018); В Черном море задержали иностранное судно с контрабандой. URL: <https://focus.ua/country/388273/> (дата звернення: 02.01.2018); Катер ВМС Украины открыл огонь из артиллерии, преследуя судно-нарушитель. URL: <http://real-vin.com/kater-vms-ukrainy-otkryl-ogon-iz-artillerii-presleduja-sudno-narushitel> (дата звернення: 02.01.2018).

дикцію на іноземні судна, що слідують через територіальне море? Оскільки мова йде про міждержавні відносини, то й вирішення цієї правової колізії здійснюється на рівні міждержавних угод⁶⁶⁸.

Здійснення адміністративної юрисдикції прибережної держави в її територіальному морі ґрунтується на визнанні суверенітету прибережної держави в цих водах. Проте в територіальному морі здійснення суверенітету має певну специфіку, що полягає в тому, що влада прибережної держави в цьому морському просторі входить у зіткнення з владою держави, під прапором якої слідує минаюче судно. Хоча в іноземному територіальному морі судно потрапляє у сферу дії юрисдикції та законів іноземної держави, все ж певним чином продовжують діяти юрисдикція й закон прапора судна. Питання про те, де проходить демаркаційна лінія між дією двох юрисдикцій (правопорядків), у чому проявляється повновладність прибережної держави, а також у чому обмежується здійснення її суверенітету, є одним із центральних і найбільш складних питань у всій проблемі суміщення суверенітету прибережної держави та юрисдикції держави прапора за безсумнівного переважаючого значення першого⁶⁶⁹. Тут суверенітет прибережної держави визнається обмеженим нормами міжнародного права, але це не є обмеженням у суворому смислі слова (не є позбавленням держави незалежності або завоюванням), а є обмеженням певних її дій, що підтверджує тезу, що на сучасному етапі розвитку людства є неможливим мирне співіснування держав без взаємних поступок і досягнення консенсусу в міждержавних відносинах, особливо тих, що стосуються використання морських просторів⁶⁷⁰. Адже прибережні держави наділені в цьому просторі всіма правами, що випливають із суверенітету, з єдиним лише обмеженням, що випливає з міжнародного звичаєвого права та закріплене сьогодні на рівні міжнародних угод, – визнанням права мирного проходження торговельних суден усіх держав через територіальне море загальноновизнаними судноплавними шляхами. Виходячи із сувере-

⁶⁶⁸ Аверочкіна Т.В. Деякі аспекти здійснення адміністративної юрисдикції України в морських просторах. *Митна справа*. 2012. № 2. С. 68.

⁶⁶⁹ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 43.

⁶⁷⁰ Аверочкіна Т.В. Сучасний стан здійснення суверенітету державами в морських просторах. *Митна справа*. 2012. № 5. С. 120.

нітету, прибережна держава може здійснювати в цих водах будь-які права. Вони можуть бути обмежені лише нормами міжнародного права й укладеними прибережними державами міжнародними договорами. Тому немає можливості дати вичерпний перелік усіх прав, які прибережні держави мають у цьому морському просторі. Вони, зокрема, можуть змінювати правовий режим цих вод відповідно до власних потреб, і приблизний перелік основних прав, здійснюваних прибережними державами в територіальному морі, містить права на регулювання проходження суден через територіальне море, захист загальної безпеки, здійснення митного контролю, забезпечення безпеки судноплавства, санітарну охорону кордонів, регулювання рибальства та експлуатацію морських багатств і морських надр, надання допомоги та рятування на морі, регулювання каботажного судноплавства⁶⁷¹ тощо, які в сукупності і становлять правовий режим територіального моря будь-якої прибережної країни.

Установлення нормами міжнародних угод правила про поширення суверенітету прибережної держави на територіальне море обумовлює виникнення питання про характер такого суверенітету і про його відмінності від суверенітету, здійснюваного над суходільною або повітряною територією. Деякі автори зазначають про їх тотожність за обсягом і змістом⁶⁷². Із цим твердженням важко погодитися, адже здійснення державної влади над морською територією все ж має певні особливості, що недвозначно підкреслюється в п. 3 ст. 2 UNCLOS'82: «Суверенітет над територіальним морем здійснюється з додержанням цієї Конвенції та інших норм міжнародного права». Таке формулювання дає підстави припускати, що державний суверенітет у територіальному морі не є абсолютним і зазначені в п. 3 ст. 2 UNCLOS'82 норми міжнародного права можуть накладати обмеження на повноту державної влади (суверенітету) над цим видом території. Отже, суверенітет, здійснюваний державою над територіальним морем, не є цілком аналогічним суверенітетові над суходільною територією, внутрішніми водами

⁶⁷¹ Усталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных и внутренних морских вод: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1961. С. 8–9.

⁶⁷² Малахова Н.Л. Международно-правовая позиция Франции относительно понятия и ширины территориального моря. *Право и политика*. 2007. № 6. С. 102.

й повітряним простором над ними⁶⁷³. Аналізуючи рішення Міжнародного суду 1951 р. у спорі між Великою Британією та Норвегією про територіальні води й відмічаючи право прибережної держави визначати режим своїх прибережних вод, їх ширину та метод їх відліку, С.Б. Крилов разом із тим справедливо зазначав, що «сила цього розподілу стосовно всіх інших держав оцінюється з позиції міжнародного права»⁶⁷⁴.

Проте не лише в зазначених статтях знаходимо віддзеркалення принципу суверенітету держави над територіальним морем. Стаття 25 UNCLOS'82 проголошує право прибережної держави на захист своєї безпеки та інтересів, а ст. ст. 21–22 встановлюють правила для прибережної держави стосовно мирного проходження, а також обов'язок іноземних суден щодо їх дотримання. У ст. 30 UNCLOS'82 прибережній державі надається право вимагати від іноземних військових кораблів залишити територіальне море в разі недотримання встановлених нею правил. На думку Ф. Джессепа, стаття, яка вказує на те, що іноземні «військові судна зобов'язані підпорядковуватися законам і правилам прибережної держави, видається абсолютно зайвою, оскільки цей обов'язок природно випливає з права прибережної держави встановлювати відповідні закони та правила»⁶⁷⁵.

Суверенітет прибережної держави в територіальному морі є основою її прав стосовно іноземних суден. Визнання суверенітету прибережної держави означає й визнання тих прав, які здійснює ця держава у своїх водах, як внутрішніх, так і територіальних. Будь-яке порушення або будь-яке зменшення цих прав є посяганням на суверенітет держави, що може потягнути за собою загострення відносин між державами⁶⁷⁶. Унаслідок суверенітету прибережна держава має виключне право видавати закони й установлювати

⁶⁷³ Океан, техника, право / П.Д. Бараболя, А.А. Волков, Г.Ф. Калинин, А.Л. Колодкин и др. Москва: Юрид. лит., 1972. С. 61.

⁶⁷⁴ Крылов С.Б. Международный суд Организации Объединенных Наций. Вопросы международного права и процесса в его практике за десять лет – 1947–1957 гг. Москва: Госюриздат, 1958. С. 116.

⁶⁷⁵ Jessup Ph. The International Law Commission's 1954 Report on the Regime of the Territorial Sea. *American Journal of International Law*. 1995. № 2. P. 229.

⁶⁷⁶ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 26.

правила, обов'язкові для іноземних суден, у т. ч. правила, що охороняють її безпеку, стосуються митного, санітарного та інших видів контролю, умов навігації тощо⁶⁷⁷, тобто здійснювати свою адміністративну юрисдикцію.

Особливе значення має також здійснення повного суверенітету прибережної держави в повітряному просторі над територіальним морем. Це положення підтверджене в низці міжнародних угод, що регламентують користування повітряним простором. Так, Паризька конвенція від 13.10.1919, указуючи на визнання її учасниками повного та виключного суверенітету кожної сторони над повітряним простором, що простягається над її територією, відзначала, що до території держави належать територіальні води⁶⁷⁸. Те саме положення підтверджувалося Іберо-американською угодою від 01.11.1926⁶⁷⁹ і Чиказькою конвенцією про цивільну авіацію від 07.12.1944⁶⁸⁰. Директор Інституту міжнародного повітряного права Макгильського університету в Канаді І. Пепін уважав ці конвенції доказом того, що поширення суверенітету на повітряний простір над територіальним морем є нормою звичаєвого міжнародного права, але тут не передбачається право мирного проходження. Літальні апарати не користуються правом такого «проходження». Це пояснюється тим, що повітряний простір над територіальним морем цілком асимілюється з повітряним простором над суходільною територією та режим користування ним підлягає ідентичному регулюванню⁶⁸¹. Тож вторгнення будь-якого іноземного літального апарату, більш того, військового, у повітряний простір над

⁶⁷⁷ Военно-морской международно-правовой справочник / П.Д. Бараболя, А.С. Бахов, Л.А. Иванашенко, Д.Н. Колесник и др. Москва: Воениздат, 1966. С. 25.

⁶⁷⁸ Бьюмонт К.М., Шоукросс К.Н. Воздушное право. Сокращенный перевод со 2-го английского издания 1951 г. с дополнениями автора на 1 ноября 1955 г. / под ред.: А.К. Кислов (предисл.), С.Б. Крылов (предисл.); пер. с англ.: С.И. Волк, В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Иностран. лит., 1957. С. 253–294.

⁶⁷⁹ Ibero-American Convention on Air Navigation, 1926. URL: https://www.icao.int/secretariat/PostalHistory/1926_the_Ibero_american_convention.htm (дата звернення: 30.08.2017).

⁶⁸⁰ Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, 1944. *Офіційний вісник України*. 2004. № 40. Ст. 2667.

⁶⁸¹ Pepin E. The law of the Air and the Draft articles Concerning the Law of the Sea Adopted by the International Law Commission at its Eighth session (Document A/CONF.13/4). URL: http://legal.un.org/docs/?path=../diplomaticconferences/1958_los/docs/english/vol_1/a_conf13_4.pdf&lang=E (дата звернення: 15.06.2015).

територіальним морем будь-якої держави є таким самим порушенням норм міжнародного права та посяганням на суверенітет цієї держави, як вторгнення в повітряний простір над суходільною територією останньої⁶⁸².

На думку французьких експертів, режим територіального моря може розглядатися як своєрідне продовження суверенітету прибережної держави (та формою реалізації її адміністративної юрисдикції – Т. А.). У цій зоні юрисдикція держави являє собою проектування на морські простори того самого суверенітету, який здійснюється на її суходільній території. Наявність територіального суверенітету над цим простором підтверджується його найменуванням – територіальне море, що міститься в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. Той самий термін використано й в UNCLOS'82⁶⁸³. У цих конвенціях містяться правила щодо здійснення кримінальної та цивільної юрисдикції прибережної держави стосовно суден, які здійснюють мирне проходження через її територіальне море (ст. ст. 19, 20 Конвенції 1958 р., ст. ст. 27, 28 UNCLOS'82), проте жодна норма цих угод не має назви або тексту статті з термінологічною конструкцією «адміністративна юрисдикція», як, наприклад, ст. 27 «Кримінальна юрисдикція на борту іноземного судна», ст. 28 «Цивільна юрисдикція щодо іноземних суден» UNCLOS'82 або ст. ст. 19 і 20 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. Природно, що закріплення правил здійснення кримінальної та цивільної юрисдикції зумовлено необхідністю вирішення правових конфліктів, пов'язаних зі злочинами та цивільними спорами. Адміністративна юрисдикція в розглянутих просторах (за відсутності порушень їх режиму) має цілком позитивний, регулятивний характер, набуває негативних рис лише під час порушення судом правил мирного проходження територіальним морем або інших порушень режиму цього простору. Також зміст дуже багатьох норм цих угод свідчить про наявність установлених правил щодо здійснення саме адміністративної юрисдикції

⁶⁸² Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 27.

⁶⁸³ Малахова Н.Л. Международно-правовая позиция Франции относительно понятия и ширины территориального моря. *Право и политика*. 2007. № 6. С. 104.

(у вузькому її розумінні). За умов широкого тлумачення останньої, то всі прояви впливу державної влади в цьому просторі є проявами дії адміністративної юрисдикції прибережної держави.

Так, наприклад, ст. 17 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. містить норму, що «іноземні судна, здійснюючи право мирного проходження, повинні дотримуватися законів і правил, що видаються прибережною державою ..., зокрема законів і правил, що стосуються транспорту та судноплавства». Цю норму варто вважати однією з основ здійснення адміністративної юрисдикції прибережною державою щодо іноземних суден у територіальному морі, оскільки ці «закони та правила» видаються прибережною державою та їх дотримання забезпечується через здійснення повноважень органів управління цієї прибережної держави⁶⁸⁴. UNCLOS'82 в ст. 21 розвиває цю норму й визначає, що «прибережна держава може приймати відповідно до положень цієї Конвенції та інших норм міжнародного права закони і правила щодо мирного проходження через територіальне море стосовно всіх нижченаведених питань або деяких із них: безпеки судноплавства й регулювання руху суден; захисту навігаційних засобів та обладнання, а також інших споруд або установок; захисту кабелів і трубопроводів; збереження живих ресурсів моря; запобігання порушенню рибальських законів і правил прибережної держави; збереження навколишнього середовища прибережної держави й відвернення, скорочення й збереження під контролем її забруднення; морських наукових досліджень і гідрографічних зйомок; запобігання порушенню митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил прибережної держави. Такі закони та правила не стосуються проектування, конструкції, комплектування екіпажу або обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять у дію загальноприйняті міжнародні норми і стандарти. Прибережна держава відповідним чином публікує всі такі закони і правила. Іноземні судна, здійснюючи право мирного проходження через територіальне море, дотримуються всіх таких законів

⁶⁸⁴ Аверочкіна Т.В. Деякі аспекти здійснення адміністративної юрисдикції України в морських просторах. *Митна справа*. 2012. № 2. С. 65–66.

і правил і всіх загальноприйнятих міжнародних правил щодо запобігання зіткненню на морі».

Більшість із перелічених у ст. 21 UNCLOS'82 сфер, що стосуються мирного проходження, є законодавчо забезпеченими в Україні. До кола нормативно-правових актів, присвячених цим аспектам, належить Закон України «Про державний кордон України», Правила плавання та перебування, Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904⁶⁸⁵ (у них мирне проходження не згадується, проте містяться неодноразові вказівки на поширення норм цього Положення та встановлюваної відповідно до його норм системи управління безпекою на іноземні морські й річкові судна та їх екіпажі під час їх перебування в територіальному морі України), Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1137⁶⁸⁶ (міститься лише одна згадка про територіальне море у зв'язку із забезпеченням безпеки, а саме повноваження Мінінфраструктури України щодо організації взаємодії з Адміністрацією ДПС з питань навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, моніторингу надводної обстановки, організації та проведення пошуково-рятувальних операцій на морі та р. Дунаю, обміну інформацією про перебування та рух суден у ВМЕЗ і територіальному морі (зоні дії берегових радіолокаційних станцій ДПС), а також з питань зміни навігаційної обстановки). Контроль же за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі здійснюється Укртрансбезпекою відповідно до Положення про неї, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 (пп. 30 п. 5). Крім того, Укртрансбезпекою в територіальному морі здійснюються й інші контрольні повноваження, що будуть досліджені в наступному розділі.

⁶⁸⁵ Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Т. 2. Ст. 2844.

⁶⁸⁶ Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1137. *Офіційний вісник України*. 2009. № 83. Ст. 2810.

Сфера регулювання руху суден представлена нормативними актами, що визначають порядок функціонування служб регулювання руху суден у прибережних водах без зазначення про конкретних видів таких вод (Типове положення про службу регулювання руху суден, затверджене Наказом Міністерства транспорту України 28.05.2001 № 340) або вказують лише на територіальне море як сферу своєї дії (Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден» від 28.05.2001 № 341⁶⁸⁷).

Захист навігаційних засобів та обладнання, інших споруд або установок, а також гідрографічних зйомок передбачений Положенням про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затвердженим Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 514⁶⁸⁸, і здійснюється державною установою «Держгідрографія».

Збереження й охорона живих ресурсів моря, зокрема у територіальному морі України забезпечується морськими екологічними інспекціями (Положення про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312). Запобігання порушенню рибальських законів і правил прибережної держави в Україні покладене на Державне агентство рибного господарства України, положення про яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 № 895. Щодо збереження рибних та інших живих ресурсів у територіальному морі діють норми Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» від 08.07.2011.

З метою збереження навколишнього середовища прибережної держави й відвернення, скорочення та збереження під контролем

⁶⁸⁷ Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28.05.2001 № 341. *Офіційний вісник України*. 2001. № 26. Ст. 1196.

⁶⁸⁸ Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 514. *Офіційний вісник України*. 2006. № 24. Ст. 1792.

забруднення територіального моря за аналогією з внутрішніми морськими водами встановлено окремі види заборон щодо його забруднення й засмічення. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269, передбачають поряд із тотожними заборонами на скидання забруднюючих речовин у внутрішні морські води лише одну норму, присвячену захистові лише територіального моря України. Так, п. 5-1 передбачено, що скидання ізольованого баласту в територіальному морі України дозволяється без обмежень і контролю з боку державних органів за умови, що такий баласт прийнято в Чорному чи Азовському морях до входу в територіальні води. Останнє позначення територіального моря як «територіальних вод», на наш погляд, потребує коригування та виправлення, оскільки це поняття, що використовується в деяких нормативних актах (у деяких із наведеним поряд у дужках «територіальне море»⁶⁸⁹), не відповідає нормам міжнародних угод, якими визначено режим саме «територіального моря».

Запобігання порушенню митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил прибережної держави відбувається під час перевірок, повноваженнями на проведення яких наділені органи ДПС відповідно до Закону України «Про державний кордон України» сумісно з іншими органами держави, уповноваженими на здійснення відповідних повноважень у сфері державної митної справи (територіальні органи митного спрямування ДФС відповідно до пп. 43 п. 4 Положення про Державну фіскальну службу України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 236⁶⁹⁰), Служба безпеки України (Закон України «Про

⁶⁸⁹ Пункт 2 Порядку і умов використання рибних та інших водних живих ресурсів виключної (морської) економічної зони України іноземними юридичними і фізичними особами, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 13.08.1999 № 1490 (*Офіційний вісник України*. 1999. № 33. С. 145; п. 2 Правил промислового рибальства в басейні Чорного моря, затверджених Наказом Державного комітету рибного господарства України від 08.12.1998 № 164 (*Офіційний вісник України*. 1999. № 10. Ст. 403), п. 2 Методики розрахунку збитків, заподіяних рибному господарству внаслідок порушення правил рибальства та охорони водних живих ресурсів, затвердженої Наказом Міністерства аграрної політики України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 12.07.2004 № 248/273 (*Офіційний вісник України*. 2004. № 46. Ст. 3075).

⁶⁹⁰ Положення про Державну фіскальну службу України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2014 № 236. *Офіційний вісник України*. 2014. № 55. Ст. 1507.

Службу безпеки України» від 25.03.1992⁶⁹¹), Військово-Морські Сили Збройних Сил України (Закон України «Про Збройні Сили України» від 06.12.1991⁶⁹²). Ці види контролю також є притаманними правовому режиму іншого виду прибережних вод – прилеглий зоні, як її визначено в UNCLOS'82, та завдяки їх здійсненню адміністративна юрисдикція прибережної держави в митній, фіскальній, імміграційній або санітарній сферах може простягатися за межі територіального моря на додаткові 12 морських миль. Проте в Україні її не встановлено.

Сфери морських наукових досліджень, прокладання підводних кабелів і трубопроводів досі залишаються законодавчо невизначеними, і норми про проведення таких видів діяльності містяться лише в Проекті Закону України про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України від 30.12.2002 № 2605, щодо цих досліджень діють в Україні лише норми UNCLOS'82, а також Правила охорони ліній електрозв'язку, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 29.01.1996 № 135⁶⁹³, і Правила охорони магістральних трубопроводів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 16.11.2002 № 1747⁶⁹⁴.

Також режим територіального моря підтримується й регламентується нормами українського законодавства щодо прикордонного режиму. Так, відповідно до Положення про прикордонний режим, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 27.07.1998 № 1147, установлюється система режимних заходів у прикордонній смузі та контрольованому прикордонному районі, а також у місцях плавання суден флоту рибної промисловості й пересування в територіальному морі України. Зокрема, п. 33 Положення передбачається, що маломірні судна, інші плавзасоби можуть виходити (крім засобів розваг на воді, які виходять

⁶⁹¹ Про Службу безпеки України: Закон України від 25.03.1992. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 27. Ст. 382.

⁶⁹² Про Збройні Сили України: Закон України від 06.12.1991. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 9. Ст. 108.

⁶⁹³ Правила охорони ліній електрозв'язку, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 29.01.1996 № 135. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/135-96-p/print> (дата звернення: 07.12.2017).

⁶⁹⁴ Правила охорони магістральних трубопроводів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 16.11.2002 № 1747. *Офіційний вісник України*. 2002. № 47. Ст. 2135.

на відстань до 2 морських миль) у територіальне море України згідно з тими самими інструкціями, що й у внутрішні води. Капітани (судноводії, стернові-мотористи) маломірних суден, суден флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, випуск яких здійснено з об'єктів базування або з місць базування суден флоту рибної промисловості за межами контрольованих прикордонних районів, під час виходу в територіальне море України, що розташовано в контрольованих прикордонних районах, зобов'язані завчасно поінформувати підрозділ ДПС, у зоні відповідальності якого буде здійснено такий вихід. Відповідно до п. 35 Положення, судна внутрішнього плавання, що зареєстровані в установленому порядку в морських (річкових) торговельних і рибних портах України, оформляються для виходу в територіальне море органом портового нагляду за наявності визначених законодавством судових документів і документів, що посвідчують особу членів екіпажу та пасажирів. Під час плавання й перебування торговельних і маломірних суден, інших плавзасобів у територіальному морі забороняється їх підхід до іноземних та українських суден закордонного прямування (крім випадків, пов'язаних зі стихійним лихом, аварією й катастрофою, за умови завчасного інформування капітаном (судноводієм, стерновим-мотористом) або власником торговельного та маломірного судна, іншого плавзасобу підрозділу ДПС, у зоні відповідальності якого буде здійснюватися підхід, але не пізніше за здійснення таких заходів) (п. 36 Положення).

Отже, досі окремі сфери, що визначені UNCLOS'82 як такі, що стосуються мирного проходження, не мають відповідного «продовження» у внутрішньому законодавстві, що зумовлює подальші законотворчі роботи й, вірогідно, нарешті прийняття спеціального Закону України про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону. А ті нормативно-правові акти, що присвячені регламентації зазначених сфер, не містять прямої вказівки на дію щодо суден, які здійснюють право мирного проходження, але, враховуючи закріплену в них сферу дії, вони все ж визначають і стосуються таких суден. При цьому конструкція ст. 21 UNCLOS'82 «Прибережна держава може приймати ...» припускає можливість, що держава може й

не мати всього передбаченого цією статтею правового забезпечення мирного проходження у своєму територіальному морі.

Крім ст. 21 UNCLOS'82, адміністративна юрисдикція прибережної держави в територіальному морі закріплюється в її ст. 20 щодо вимоги до підводних човнів слідувати в територіальному морі в надводному стані, ст. 22 – щодо встановлення прибережною державою у своєму територіальному морі морських коридорів і схем поділу руху, ст. 23 – стосовно вимог до іноземних суден з ядерними двигунами й суден, які перевозять ядерні та інші небезпечні або отруйні за своєю природою речовини, мати на борту документи й дотримуватися особливих застережних заходів, установлених для таких суден міжнародними угодами, ст. 24 – обов'язки прибережної держави щодо неперешкоджання мирному проходженню іноземних суден через територіальне море, ст. 25 – права захисту прибережної держави щодо недопущення проходження, яке не є мирним, ст. 26 – щодо зборів, які можуть стягуватися з іноземних суден. Зазначені в статті 26 UNCLOS'82 види діяльності дають цілком зрозуміле уявлення про ті аспекти здійснення мирного проходження в територіальному морі, де прибережна держава може (а в деяких випадках повинна) чинити адміністративний вплив на його здійснення, визначивши правила, встановивши системи розподілу руху суден, морські коридори тощо, а також забезпечити дотримання такого режиму.

У правознавчій літературі, що присвячена морським просторам, адміністративна юрисдикція як вид юрисдикції в морських (а ширше – у водних) просторах зазвичай не виокремлюється (за «зразком» міжнародних угод у цій сфері). Автори розглядають кримінальну та цивільну юрисдикцію (у значенні здійснення повноважень державних органів розглядати спори про право, чи то в разі скоєння злочину, чи то завдання майнової шкоди), а матеріал щодо адміністративної юрисдикції виокремлюється в інші розділи, де зазнають аналізу митні, санітарні та інші формальності⁶⁹⁵, проте

⁶⁹⁵ Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря. Москва: Мор. транспорт, 1961. С. 43–47, 34–36; Усталь А.Т. Международно-правовой режим территориальных и внутренних морских вод: автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Москва, 1961. С. 12, 15–16, 24–29.

жодним чином не зазначається, що здійснення цих формальностей, а також і дія кримінальної та цивільної юрисдикції є проявом саме адміністративної юрисдикції прибережної держави⁶⁹⁶.

Норми Правил плавання і перебування та Закону є втіленням адміністративної юрисдикції України в прибережних морських просторах, зокрема в територіальному морі, формують його правовий режим. При цьому необхідно звернути увагу на те, що в нормах Закону України «Про державний кордон України» й у Правилах плавання і перебування для позначення правової категорії «мирне проходження» використовуються два слова: «прохід» і «проходження», відповідно. На нашу думку та згідно з тлумаченням цих слів, «прохід» і «проходження» є «діями за значенням проходити»⁶⁹⁷, «проходити» – «переміщатися де-небудь (про поїзд, літак, пароплав тощо і про людей, які на них перебувають під час руху)»⁶⁹⁸. Отже, ці слова є рівнозначними та позначають одне й те саме. У офіційному тексті UNCLOS'82 російською мовою використано словосполучення «мирный проход»⁶⁹⁹, а в англійському – *«innocent passage»*⁷⁰⁰, що перекладається як «нешкідливий прохід, перетинання»⁷⁰¹. Отже, використання в Законі та Правилах слів «прохід» і «проходження» є цілком обґрунтованим. На наш погляд, саме слово «проходження» є більш адекватним і співзвучним у цьому контексті, крім того, воно убезпечить від русизму в позначенні цієї правової категорії. Однією з найбільш вірогідних причин термінологічної непогодженості, на наше переконання, є відсутність офіційного перекладу UNCLOS'82 україн-

⁶⁹⁶ Аверочкина Т.В. Нормативно-правовое обеспечение административной юрисдикции Украины в прибрежных морских пространствах. *Актуальні проблеми законодавства України: пріоритетні напрями його вдосконалення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 6–7 вересня 2013 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2013. С. 66.

⁶⁹⁷ Словник української мови: в 11 т. Т. 8. 1977. С. 336, 337. URL: <http://sum.in.ua> (дата звернення: 01.11.2017).

⁶⁹⁸ Там само. С. 338.

⁶⁹⁹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Официальный текст на русском языке. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата звернення: 15.05.2016).

⁷⁰⁰ United Nations Convention on the Law of the Sea. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf (дата звернення: 15.05.2016).

⁷⁰¹ Англо-украинский словарь: около 20000 слов / сост. Н.Н. Быховец, И.И. Борисенко, Г.А. Герасименко и др.; отв. ред. Ю.А. Жлуктенко. 2-е изд. Киев: Рад. школа, 1984. С. 225, 293; Сучасний англо-український українсько-англійський словник: 40000 слів та графіка / укл. М.Г. Зубков. 2-ге вид., стер. Харків: Клуб Сімейного Дозвілля, 2008. С. 139, 211.

ською мовою та його опублікування в одному з офіційних друкованих видань⁷⁰² або на офіційному сайті Верховної Ради України. Також на користь використання саме цього слова свідчить, наприклад, Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про надання попереднього дозволу на заходження корабля військово-морських сил Мексики у територіальне море України та до Одеського морського торговельного порту» від 20.07.2011 № 687-р⁷⁰³.

Актуальним також є питання про призупинення права мирного проходження в територіальному морі, яке широко обговорюється в правничій літературі. Призупинення такого проходження також є проявом дії адміністративної юрисдикції прибережної держави. Деякі автори в середині минулого століття вважали, що прибережна держава позбавлена права заборонити чи призупинити проходження іноземних торговельних суден, оскільки це може стати перешкодою для міжнародного судноплавства⁷⁰⁴. Відповідно до іншої точки зору, прибережна держава має право призупинити проходження її територіального моря. Так, Ж. Ріпер уважав, що суверенітет держави «не дає можливості користуватися свободою судноплавства в територіальному морі прибережної держави так, як цим користуються судна у відкритому морі»⁷⁰⁵. Саме цей підхід отримав згодом підтримку як на Першій, так і на Третій конференціях ООН з морського права й кодифікований у нормах прийнятих на конференціях конвенцій. Так, у п. 3 ст. 16 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. зазначено, що прибережна держава може без дискримінації між іноземними суднами тимчасово призупиняти в певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходження іноземних суден, якщо таке

⁷⁰² Аверочкина Т.В. Мирный проход в территориальном море: пределы действия административной юрисдикции прибрежного государства. *Leges si Viata*. 2013. № 10/3 (262). С. 9.

⁷⁰³ Про надання попереднього дозволу на заходження корабля військово-морських сил Мексики у територіальне море України та до Одеського морського торговельного порту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20.07.2011 № 687-р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/687-2011-p> (дата звернення: 15.05.2017).

⁷⁰⁴ Оппенгейм Л. Международное право: Мир. Москва: Иностр. лит., 1949. Т. 1. Полут. 2 / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер.: А.Н. Ивенский. С. 67; Коломбос, Хиггинс. Международное морское право / под ред.: С.Б. Крылов (предисл.); пер. с англ.: В.В. Зайцева, Н.И. Кузьминский. Москва: Иностр. лит., 1953. С. 66–67.

⁷⁰⁵ Ripert G. *Le Droit Maritime*. Berlin, 1950. P. 31.

призупинення є істотно важливим для охорони її безпеки. Таке призупинення набуває чинності лише після його належного опублікування. Конвенція, однак, обумовлює неможливість такого призупинення в разі мирного проходження іноземних суден через протоки, які, поєднуючи одну частину відкритого моря з іншою частиною відкритого моря або з територіальним морем іноземної держави, слугують для цілей міжнародного судноплавства. У нормах UNCLOS'82 розвинуто норми Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. й передбачено, що прибережна держава може здійснювати у своєму територіальному морі заходи, необхідні для недопущення проходження, що не є мирним. Щодо суден, які прямують до внутрішніх вод або які використовують портові споруди за межами внутрішніх вод, прибережна держава має також право вживати необхідних заходів для запобігання будь-якому порушенню умов, на яких ці судна допускаються до внутрішніх вод і використовують портові споруди. Прибережна держава може без дискримінації за формою або за сутністю іноземних суден тимчасово припиняти в певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходження іноземних суден, якщо таке припинення є істотно важливим для охорони її безпеки, включаючи проведення навчань з використанням зброї. Таке припинення набуває чинності лише після належної його публікації.

Такою можливістю, проте, прибережна держава може скористатися лише на певний термін. І хоча прибережна держава детально визначає обов'язки іноземного судна, точніше, встановлює заборони того чи іншого виду діяльності в її територіальному морі, вона не може заборонити проходження іноземного невійськового судна, якщо не порушується мирний характер цього проходження. Отже, суверенні права прибережної держави у зв'язку з правом мирного проходження стосуються лише заборони певної дії, не зачіпаючи, природно, порядків на іноземному судні. Крім того, прибережна держава мусить оголошувати для загального відома про всі відомі їй небезпеки для судноплавства в її територіальному морі. Визнаним є той факт, що держава повинна за можливості утримуватися від установаження донних споруд або розташування

будь-яких плавучих станцій у тих районах її територіального моря, де зазвичай проходять іноземні судна, які здійснюють право мирного проходження⁷⁰⁶. Це, безсумнівно, відрізняє режим територіального моря від режиму інших частин державної території. Відомо, що держави, виходячи зі своїх інтересів, беруть на себе на взаємних засадах різні зобов'язання, які умовно можна назвати обмеженням їхнього суверенітету⁷⁰⁷. Але, як зазначає М.О. Ушаков, «джерелом обов'язку держави є її згода, однак за умови, що угода має місце з приводу прав та обов'язків, що ґрунтуються на принципі державного суверенітету»⁷⁰⁸. В.М. Корецький уважав, що «не суверенітет прибережної держави є обмеженням, а обмежені, поставлені в певні умови іноземні судна, які здійснюють мирний прохід через територіальні води цієї держави»⁷⁰⁹. Дійсно, можна погодитися з тим, що мова в цьому випадку йде не про обмеження суверенітету прибережної держави, а про те, що заради інтересів співробітництва держава бере на себе низку зобов'язань, санкціонуючи тим самим створення особливого режиму однієї з частин своєї території⁷¹⁰.

Відповідно до закріплених норм цих міжнародних угод, ст. 17 Закону України «Про державний кордон України» передбачена можливість установа в територіальному морі України за рішенням компетентних органів України районів, у яких тимчасово забороняється плавання й перебування українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів. Про їх установа оголошується в установленому порядку. Це свідчить про сприйняття вітчизняним законодавством правила стосовно призупинення мирного проходження, встановленого міжнародними угодами⁷¹¹.

⁷⁰⁶ Океан, техніка, право / П.Б. Бараболя, А.А. Волков, Г.Ф. Калинин, А.Л. Колодкин и др. Москва: Юрид. лит., 1972. С. 67–68.

⁷⁰⁷ Там само. С. 68.

⁷⁰⁸ Ушаков Н.А. Суверенитет в современном международном праве. Москва: Изд-во ИМО, 1963. С. 92–93.

⁷⁰⁹ Очерки международного морского права / П.Д. Бараболя, А.К. Жудро, Г.Ф. Калинин, А.Д. Кейлин др.; под ред.: В.М. Корецкий, Г.И. Тункин. Москва: Госюриздат, 1962. С. 41–42.

⁷¹⁰ Океан, техніка, право / П.Б. Бараболя, А.А. Волков, Г.Ф. Калинин, А.Л. Колодкин и др. Москва: Юрид. лит., 1972. С. 69.

⁷¹¹ Аверочкина Т.В. Здійснення мирного проходу через територіальне море України іноземними невійськовими суднами. *Актуальные проблемы юридической науки и правоприменительной практики: материалы Междунар. науч.-практ. конф. (г. Харьков, 29–30 октября 2012 г.)*. Харьков: Институт фундаментальных исследований, 2012. С. 26–27.

Заходження іноземних суден до забороненого для плавання району може розцінюватися прибережною державою як посягання на її безпеку та грубе порушення морського прикордонного режиму. Особливе місце серед заборонених для плавання районів посідають райони, встановлені поблизу військово-морських баз і фортець (кріпосні зони). Плавання іноземних суден, у т. ч. військових кораблів, а також польоти літальних апаратів у таких районах суворо регламентуються. Вхід і вихід до них пов'язані з обов'язковим отриманням попереднього дозволу прибережної держави. Про встановлення заборонених районів поблизу військово-морських баз і фортець, як і про правила плавання в них, держави зобов'язані оголошувати для загального відома. Крім заборонених для плавання районів прибережні держави можуть оголошувати окремі ділянки свого територіального моря небезпечними для плавання. До них зазвичай належать ті ділянки, де під час війни виставлялися міни (небезпечні й колишні небезпечні через міни райони), наявні вибухонебезпечні предмети або підводні перешкоди, а також райони, призначені для звалища ґрунту, боезапасу тощо. У деяких випадках на підходах до таких районів виставляються судна або стаціонарні огороження, що попереджають про небезпеку, проте заходи покарання до порушників режиму небезпечних для плавання районів не застосовуються. Плавання в таких районах не забороняється, але прибережна держава не несе відповідальності за можливі наслідки⁷¹².

Режим територіального моря стосується не лише водної поверхні, а й підводних районів і дна територіального моря, яке фактично є континентальним шельфом прибережної держави й режим якого врегульований відповідним законодавством. З метою підтримання встановленого режиму та охорони таких просторів в Україні установлено Порядок застосування зброї і бойової техніки з'єднаннями, військовими частинами і підрозділами Військово-Морських Сил Збройних Сил к мирний час у разі виконання ними завдань з охорони підводного простору в межах територіального

⁷¹² Полищук А.В., Пашко П.В., Ченцов В.В. Таможенный контроль в морских пунктах пропуска: учеб. пособ. Одесса: Пласске, 2009. С. 215.

моря України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 19.11.2008 № 1007⁷¹³. Цим Порядком, зокрема, визначаються необхідні дії перед початком використання зброї й бойової техніки з метою ураження підводного об'єкта або підводних плавців, які несанкціоновано перебувають у підводному просторі в територіальному морі України. Також надається перелік підстав для застосування зброї й бойової техніки без здійснення попереджувальних заходів (щодо підводних об'єктів, які застосовують зброю для знищення людей, об'єктів інфраструктури держави та Збройних Сил або рухаються з великою швидкістю в їх напрямку; підводних плавців і морських тварин у разі їх нападу на суб'єктів, що здійснюють охорону підводного простору, об'єкти Збройних Сил або об'єкти, прикриття чи охорона яких здійснюється Збройними Силами. У такому випадку зброя й бойова техніка застосовуються також для ураження підводних плавців, які використовують надводне положення з метою застосування зброї й бойової техніки). Умови, за наявності яких під час виконання завдань з охорони підводного простору заборонено застосовувати зброю й бойову техніку (коли неможливо забезпечити невлучення в цивільні або військові судна та літальні апарати в разі застосування зброї й бойової техніки для ураження підводних об'єктів і підводних плавців; підводний об'єкт випустив аварійно-сигнальний пристрій, що визначає його місце перебування, або подає сигнали про те, що він зазнав лиха). Перелічені в цьому Порядку заходи за своєю правовою природою є заходами адміністративного попередження й у разі застосування спеціальних засобів – зброї та бойової техніки – адміністративного припинення, формою прояву адміністративної юрисдикції України в її територіальному морі.

⁷¹³ Порядок застосування зброї і бойової техніки з'єднаннями, військовими частинами і підрозділами Військово-Морських Сил Збройних Сил в мирний час у разі виконання ними завдань з охорони підводного простору в межах територіального моря України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 19.11.2008 № 1007. *Офіційний вісник України*. 2008. № 89. Ст. 2981.