

4. Нейтралитет в военное время. *Словарь международного права* / Бацанов С. Б., Ефимов Г. К., Кузнецов В. И. и др. 2-е изд., переаб. и доп. М. : Междунар. отношения, 1986. 432 с.
5. Сорокин Р. Ф. Нейтралитет в морской войне. *Словарь международного морского права* / Отв. ред. Ю. Г. Барсегов. М. : Междунар. отношения, 1985. 256 с.
6. Шалелашвілі Ш. Еволюція правової доктрини нейтралітету. *Visegrad Journal on Human Rights*. Pp. 262–264. URL: <https://journals.indexcopernicus.com/api/file/viewByFileId/1317421.pdf>
7. Акишин М. О. Декларация Екатерины II о морском вооруженном нейтралитете (из истории международного права). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/deklaratsiya-ekateriny-ii-o-morskom-vooruzhenom-neytralitete-iz-istorii-mezhdunarodnogo-prava/pdf>
8. Даневский В. Исторический очерк нейтралитета и критика Парижской морской декларации 16-го апреля 1856 года: История нейтралитета по отношению к морской торговле, учения публицистов о правах нейтральных и исследование Парижской морской декларации. М., 1879.
9. Сорокин Р. Ф., Имнадзе Л. Б. Вооруженный нейтралитет 1780 г. *Словарь международного морского права* / Отв. ред. Ю. Г. Барсегов. М. : Междунар. отношения, 1985. 256 с.
10. Bruner E. The Swiss Approach. Between the Blocks: Problems and Prospects for Europe's Neutral and Nonaligned States / ed. by J. Kruzel, M. H. Haltzel. Cambridge: Cambridge University Press, 1989.
11. Декларация Екатерины II правительствам Англии, Франции и Испании/ URL: [https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/S.America/XVIII/1760-1780/Russ\\_USA/21-40/38.phtml?id=4521](https://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/S.America/XVIII/1760-1780/Russ_USA/21-40/38.phtml?id=4521)

**Ключові слова:** нейтралітет, Декларація про збройний нейтралітет, перший збройний нейтралітет.

**Key words:** neutrality, Declaration of armed neutrality, the First armed neutrality.

### **АВЕРОЧКІНА ТЕТЯНА ВОЛОДИМИРІВНА**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
професор кафедри морського та митного права,  
доктор юридичних наук, професор*

### **ДО ПИТАННЯ ПРО ВИЗНАННЯ МОРЯКІВ КЛЮЧОВИМИ РОБІТНИКАМИ**

Криза, якою пройнята з 2020 року світова морська галузь, засвідчила, наскільки фрагментованою та багато у чому тендітною є міжнародна система морського судноплавства. Окремі держави самоусунулися від проблем гуманітарного колапсу зі змінами екіпажів та не займалися репатріацією моряків. Окремі – співпрацювали у виробленні кращих практик протидії всесвітній загрозі, надавали можливість морським кадрам потрапити на судна та додому. Інші – серед них впливові

держави портів – з радістю приймали та відправляли вантажі, що приносили користь їх економіці та населенню, але не надавали допомоги морякам для забезпечення можливості ротації. Визнання моряків ключовими робітниками сприяло зміні відношення до проблематики забезпечення доступу членів екіпажів суден до роботи у кризових умовах, але цей статус не врахував інші, крім пандемії, ризики та загрози.

Відомо, що із запровадженням в Україні воєнного стану було оголошено про загальну мобілізацію. Мобілізації до збройних сил в Україні підлягають громадяни 18–60 років, здатні виконувати військовий обов'язок, переважно чоловіки. Також був обмежений виїзд чоловіків цієї вікової категорії з території України за кордон з 24 лютого 2022 року. Ураховуючи те, що морякам, у силу професії, необхідний виїзд за кордон для виконання професійних обов'язків, норма про заборону виїзду за кордон не мала обмежити їхні права. Крім того, як вказувалося у листі Генерального секретаря ІТФ Стівена Коттона на ім'я Президента України, це може завадити українським морякам приєднатися до суден для виконання своїх життєво важливих обов'язків із морського судноплавства та перевезень по всьому світу [1]. На сайтах новин у березні повідомлялося про можливість виходу моряків у рейс із портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені [2], проте документів, що підтверджують це, видано (оприлюднено) не було. Можливості виїхати за кордон автотранспортом або зробити піший перехід неможливо [3]. Повітряний простір України для польотів цивільної авіації було закрито 24 лютого [4].

Для вирішення питання про можливість виїзду моряків за кордон було сформовано електронну петицію про підтримку змін до Закону про виїзд за кордон під час військового стану українським морякам, на підставі наявності у них морських (діючих) документів: паспорта моряка та кваліфікаційного свідоцтва, згідно з Порядком видачі кваліфікаційних документів особам командного складу суден та судової команди морських суден, яка набрала необхідні 25 тис. голосів, проте не була підтримана [5].

Визнання моряків ключовими працівниками [6; 7] могло б допомогти у цьому напрямку. Таке визнання дає можливість морякам подолати адміністративні обмеження та забезпечити стабільність морських ланцюгів постачання [8, р. 13]. Нагадаємо, що таке визнання стало всесвітньою практикою в умовах пандемії COVID-19 [9], однак в Україні підтримано не було. І це незважаючи на те, що українські моряки масово працюють на судах по всьому світу, і Україна до 2019 року входила до п'ятірки [10] країн-постачальниць робочої сили світовий ринок морських перевезень. Нині вона вже втратила ці лідерські позиції [11], однак чисельність моряків-громадян України все ж залишається високою. І проблема їхнього виїзду за кордон залишається гострою. Через унікальність та необхідність роботи моряків для функціонування світової економіки та залежності від морських сполучень великої кількості держав, їх було визнано ключовими робітниками

(за рекомендацією Міжнародної морської організації) провідними країнами-постачальниками робочої сили. Як зазначається ІМО, моряки перебувають на провідному місці у глобальній системі перевезень, формують надійні можливості постачань життєво необхідних товарів та продуктів харчування і тому потребують і заслуговують на швидкі та рішучі гуманітарні дії з боку урядів у всьому світі, не лише під час пандемії, а й у всі часи [12]. Лише завдяки тим морським, які продовжили працювати після завершення своїх контрактів, порти мали змогу залишатися відкритими для бізнесу, своєчасно виконувались вантажні операції та товари продовжували безперешкодно циркулювати. Маємо пригадати, що на початку березня 2022 р. Міністерством інфраструктури України було врегульовано порядок перетину кордону водіями автомобільного та залізничного транспорту віком від 18 до 60 років [12]. Тому можна сподіватися, що в умовах очікуваного відкриття українських портів для експорту зернових можливість для вітчизняних моряків для виїзду за кордон також буде надана.

### **Список використаних джерел:**

1. Зеленского просят освободить украинских моряков от ограничений на выезд из страны. URL: <https://bessarabiainform.com/2022/03/zelenskogo-prosyat-osvobodit-ukrainskih-moryakov-ot-ogranichenij-na-vyezd-iz-strany/>
2. Повертайло М. На Одещині дозволили дипломування моряків та вихід в рейси. Які порти працюють. URL: <https://suspilne.media/220365-na-odesini-dozvolili-diplomuvanna-morakiv-ta-vihid-v-rejsi-aki-porti-pracuut/>
3. Моряки на Одещині можуть отримати документи та вийти в рейс. URL: <https://nv.ua/ukr/odesa/moryaki-na-odeshchini-mozhut-otrimati-dokumenti-ta-viyti-v-reys-50227018.html>
4. Announcement on the suspension of the airspace of Ukraine. URL: <https://uksatse.ua/index.php?s=fe1f1cc951a80bfcc178a24db04d9a55&s=7a415e29869ec77d50c28966249818f5&act=Part&CODE=247&id=772&lang=en>
5. Інформація щодо петиції. URL: <https://itd.rada.gov.ua/services/Petition/Index/10257?aname=published>
6. Coronavirus (COVID-19) – Joint Statement calling on all Governments to immediately recognize seafarers as key workers, and to take swift and effective action to eliminate obstacles to crew changes, so as to address the humanitarian crisis faced by the shipping sector, ensure maritime safety and facilitate economic recovery from the COVID-19 pandemic: Circular Letter (No.4204/Add.30). URL: <https://cutt.ly/yFdDXW7>
7. Coronavirus (COVID-19) – Designation of seafarers as key workers: Circular Letter (No.4204/Add.35/Rev.8). URL: <https://cutt.ly/VFdH87n>
8. Luchenko, D., Georgiievskiy, Iu. (2021). Administrative Restrictions in Ports: Practice of Crew Rotations During COVID-19 Pandemic. *Lex Portus*, 7(3), 7–31. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.3.2021.1>
9. Maldives designate seafarers as rkers. URL: <https://safety4sea.com/maldives-designates-seafarers-as-keyworkers/>
10. Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers. URL: <https://cutt.ly/0JUTs6x>

11. UNCTAD Review of Maritime Transport 2021. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021\\_en\\_0.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021_en_0.pdf)
12. Webinar «Seafarers are Key Workers: Essential to Shipping, Essential to the World». URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/DOTS-webinar.aspx>
13. Мінінфраструктури: спрощено порядок перетину державного кордону для водіїв віком від 18 до 60 років. Урядовий портал. URL: <https://cutt.ly/9FdBIxU>

**Ключові слова:** моряки, воєнний стан, мобілізація, Україна, російське вторгнення, ключові робітники.

**Key words:** seafarers, martial law, mobilization, Ukraine, the Russian invasion, key workers.

### **ГАВЕРСЬКИЙ ВІТАЛІЙ ВАЛЕРІЙОВИЧ**

*Національний університет «Одеська юридична академія»,  
доцент кафедри морського та митного права, кандидат юридичних наук*

## **ТЕНДЕНЦІЇ ОНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО БАЗИСУ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

Національну транспортну стратегію України [1] (далі – Стратегія) схвалено чотири роки тому. Питання розвитку річкового (внутрішнього водного) транспорту посідають у її нормах чи не провідне місце, адже згадуються більше двадцяти разів. При цьому, зауважується про низький рівень та нагальну необхідність комплексного інноваційного розвитку і модернізації комплексу транспортних послуг та водного транспортного господарства держави у цілому. Так, наголошується на: важливості поступової лібералізації системи перевезень внутрішніми водними шляхами; необхідності переорієнтації вантажопотоків на внутрішній водний транспорт та оновленні тарифної політики; поліпшенні портової та термінальної інфраструктури, гідротехнічних споруд, будівництві річкових суден та відродженні річкового флоту.

Зважаючи на пріоритетність розвитку внутрішнього водного транспорту для держави, його майже втрачену останніми роками працездатність та занепад, наприкінці 2020 року було нарешті прийнято Закон «Про внутрішній водний транспорт» [2] (далі – Закон). Він мав стати відповідним пунктом модернізації галузевого (річкового) законодавства України та відкрити нові можливості до розбудови системи внутрішніх водних сполучень. На виконання норм цього Закону Міністерством інфраструктури України розроблено проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України до 2031 року та план заходів з її впровадження [3]. Так було зроблено перші кроки у побудові цілком оновленої (зокрема й з урахуванням Угоди про асоціацію України та ЄС 2014 р.) системи нового законодавства України у сфері річкових переве-