

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ІВАНОВА Дар'я Андріївна

УДК 342.951: (351.813:347.795.4)

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ**

Спеціальність 12.00.07 — адміністративне право і процес;
фінансове право; інформаційне право
Галузь знань 081 — Право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Д. А. Іванова

Науковий керівник: КУЗНЕЦОВ Сергій Олександрович, кандидат юридичних
наук, доцент

Одеса – 2021

АНОТАЦІЯ

Іванова Д.А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів. — Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 — адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право (081 — Право). — Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2020.

Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням, в якому характеризуються природа та особливості адміністративно-правового регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів, як напрямку діяльності публічної адміністрації щодо реалізації міжнародних зобов'язань держави у сфері торговельного мореплавства та реалізації державної морської політики України.

Перший розділ дисертації має теоретико-методологічне наповнення, в якому досліджено міжнародне морське перевезення пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання. З'ясовано публічно-правову природу сфери міжнародного морського перевезення пасажирів та визначено, що основними ознаками міжнародного морського перевезення пасажирів як об'єкта адміністративно-правового регулювання є, по-перше, комплексний характер, який має прояв у взаємозв'язку двох складових: економічної та правової, при цьому стратегія соціально-економічного розвитку України визначає ступінь правового впливу у сфері міжнародних морських перевезень пасажирів; по-друге, приватно-публічний характер, що обумовлює необхідність досягнення належного рівня гармонізації приватних і публічних інтересів; по-третє, міжгалузевий характер, коли правове регулювання здійснюється нормами міжнародного права (контроль за дотриманням яких покладено на державу), адміністративного, цивільного, господарського,

митного права; по-четверте, особливість суб'єктів владних повноважень. Визначено поняття «міжнародне морське перевезення пасажирів» як вид перевезень пасажирів, за яких учасники перевезень перетинають морський кордон прибережної держави і переміщаються через територію більш ніж однієї країни.

Відзначено особливість міжнародного морського перевезення, яка полягає в наявності іноземних елементів: 1) у складі суб'єктів транспортної діяльності; 2) у здійсненні транспортної діяльності в межах територіальних юрисдикцій декількох країн.

Виокремлено публічно-правову природу імперативних норм у сфері міжнародного морського транспорту та з'ясовано, що вони забезпечують державне регулювання сфери міжнародного морського транспорту, і саме особливість застосування імперативних норм у зазначеній сфері розкрито у їх особливому значенні: будучи публічними за своїм характером, вони гарантують захист публічного порядку та захист прав суб'єктів сфери міжнародного морського транспорту. Зазначено, що імперативні норми у сфері міжнародного морського транспорту мають характерну властивість обмежувати застосування іноземного права. Звернено увагу на те, що можливість застосування принципу автономії волі сторін у договірному регулюванні відносин учасників морських перевезень пасажирів обмежується імперативними нормами.

Охарактеризовано роль імперативних норм внутрішнього публічного права у регулюванні відносин щодо морських перевезень пасажирів, яка полягає у обмеженні сторін при встановленні умов договорів морських перевезень, гарантуванні прав сторін та встановленні заборон особливої важливості. Такі норми діють незалежно від колізійних норм міжнародного приватного права та застосовуються навіть при обранні учасниками іноземного права для регулювання морського перевезення пасажирів.

Визначено, що категорія публічного порядку є основою адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів у сприянні реалізації державної морської політики та забезпечення безпеки, захистові державного суверенітету у внутрішніх морських водах, територіальному морі, повітряному просторі над ними, на морському дні та в надрах у їх межах, захистові суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також у стратегічно важливих для держави районах моря, захистові національних інтересів у Світовому океані та в охороні людського життя на морі і рятуванні людей, майна та суден. З'ясовано, що держава опосередковано здійснює охорону і захист приватних інтересів, а саме захист прав людини і громадянина, встановлюючи норми, спрямовані на підтримання публічного порядку, та забезпечує їх реалізацію можливістю застосування державного примусу.

Визначено характерну властивість публічного порядку, яка полягає в обмеженні застосування іноземного права. Проаналізовано правове регулювання застереження про публічний порядок зарубіжних країн та з'ясовано, що застереження про публічний порядок обумовлюється не протиріччям самих іноземних норм права основам вітчизняного правопорядку, а наслідками їх застосування: суд має право застосувати застереження тільки тоді, коли застосування норм іноземного права може призвести до результату, що порушує публічний порядок, який є загальним аспектом у законах багатьох держав. Визначено поняття міжнародного публічного порядку та виокремлено його ознаки: 1) має транскордонний характер; 2) є імперативним обмеженням; 3) застосовується до міжнародних морських перевезень; 4) має за мету захист певних міжнародних цінностей; 5) є важливим для безпеки судноплавної галузі від загроз, що походять із піратства і тероризму.

Запропоновано класифікацію суб'єктів у сфері морських перевезень пасажирів: недержавні суб'єкти, що здійснюють владні повноваження у сфері

морських перевезень пасажирів (капітан судна); суб'єкти, що споживають послуги морського перевезення пасажирів: фізичні особи (пасажирів); суб'єкти, що надають послуги морського перевезення пасажирів (перевізники). Охарактеризовано правовий статус недержавних суб'єктів, що здійснюють владні повноваження у сфері морських перевезень пасажирів, а саме, капітана судна, та визначено, що він має власний обсяг компетенції: комплекс прав і обов'язків, пов'язаних із керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень; наділений законодавством особливими правами стосовно осіб та майна, що знаходяться на судні, здійснює певні функції, які є притаманними лише державним органам, незважаючи на те, що юридично він є тільки найманим працівником судновласника.

З'ясовано, що необхідність дотримання візових, паспортних, митних, санітарних норм і правил суб'єктами, що споживають послуги морського перевезення пасажирів, фізичних осіб (пасажирів) та ліцензійних умов суб'єктами, що надають послуги морського перевезення пасажирів (перевізниками), є основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів. Визначено, що адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів являє собою цілеспрямований вплив правових норм, прийнятих державою, і є відповідним адміністративним засобом забезпечення прав та законних інтересів фізичних, юридичних осіб та держави у відносинах у сфері морських перевезень пасажирів, які містять публічні елементи, з метою підпорядкування їх юридично встановленому правопорядку, тобто правовому режимові, якого повинні дотримуватися усі суб'єкти морських перевезень пасажирів.

У другому розділі з'ясовано, що адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів охоплює таку публічно-правову складову, як контроль сфери забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів.

Визначено поняття контрольної процедури у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів – це офіційно встановлений порядок здійснення, оформлення належним чином вимог законодавства державними та недержавними суб'єктами, уповноваженими законом, тобто суб'єктами адміністрування, з метою підпорядкування юридично встановленому правовому режимові, якого повинні дотримуватися усі суб'єкти морських перевезень пасажирів, та забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів.

Відзначено контроль держави порта, який є ефективним інструментом у забезпеченні виконання суднами міжнародних стандартів у сфері безпеки судноплавства спільно з державою прапора. Визначено, що вступ у силу конвенції не обов'язково означає її ефективне виконання, тому, виконання умов конвенцій, які регулюють відносини з приводу безпеки мореплавання, повинні контролюватися портовими властями, інакше зусилля міжнародного співтовариства щодо забезпечення безпеки мореплавства не будуть результативними. Зроблено висновок, що контрольні процедури у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів спрямовано на запобігання можливим правопорушенням, що сприятиме встановленню публічного порядку на водних шляхах України.

Визначено вплив міжнародного та регіонального співробітництва на формування норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті. Доведено, що міжнародне співробітництво спрямовано на максимальне сприяння реалізації основних завдань відповідно до Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти») через спільну з державами-учасниками протидію загрозам не тільки безпеці пасажирів, але й національній та міжнародній безпеці – наприклад, тероризму. Визначено, що ефективність протидії цим загрозам залежить від рівня налагодження державно-публічного партнерства.

Обґрунтовано доцільність регіонального співробітництва у формуванні норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті, відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., яка визначає пріоритетні напрями розвитку у цій сфері.

Проаналізовано національне адміністративно-правове забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів. Доведено, що контроль за безпекою морських перевезень пасажирів спрямовано на протидію загрозам щодо людини, держави та є компонентом національної безпеки України. Виокремлено суб'єктів адміністрування та визначено їх компетенцію у цій сфері, до яких належать: Міністерство інфраструктури України; Державна служба морського та річкового транспорту; капітани морських портів України; державні інспектори. Встановлено, що ефективність забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів значною мірою залежить від наявності дієвої системи суб'єктів, наділених відповідними контрольними повноваженнями, та визначено, що законодавство із цього питання перебуває на стадії інтенсивного розвитку, що зумовлено необхідністю підвищення рівня безпеки, забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства, укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі, придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів.

У третьому розділі досліджено адміністративно-правове забезпечення розвитку морських перевезень пасажирів та розкрито зміст публічного адміністрування сфери розвитку морських перевезень пасажирів. Визначено, що національні програмні документи у сфері морських перевезень пасажирів координують аспекти публічного адміністрування, що базуються на формулюванні чітких, виважених цілей, а також визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики. Доведено, що розвиток морських перевезень пасажирів забезпечується системою норм,

що містять, перш за все, адміністративно-правові норми. Виокремлено програмні нормативно-правові акти, що визначають засади державної морської політики у цій сфері, а саме: Морська доктрина України на період до 2035 р., визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави; Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., визначає пріоритетні напрями у сфері розвитку морських перевезень пасажирів; Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р., має на меті забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури, забезпечення здійснення нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті.

Проаналізовано Акти інститутів ЄС зобов'язального характеру у формі регламентів, директив у сфері морських перевезень пасажирів та доведено, що виходячи, з міжнародних зобов'язань та національних інтересів України, наближення національного законодавства України до стандартів ЄС у сфері морських перевезень пасажирів є пріоритетним. Доведено, що для ефективності реформування адміністративно-правового регулювання сфери забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів законодавцеві слід використовувати міжнародний досвід правового регулювання морських перевезень пасажирів у країнах ЄС, в яких ця сфера є розвинутою або набуває розвитку. Визначено, що політика ЄС демонструє стандарти у сфері морських перевезень пасажирів, які мають важливе значення для регулювання морського транспорту, і націлена на введення єдиного щодо співтовариства рівня безпеки морських перевезень пасажирів та подальшого розвитку цієї сфери.

Встановлено, що розвиток морського туризму відбувається на основі: законодавства щодо загальних засад державної морської політики [Морська доктрина України на період до 2035 р., Стратегії імплементації положень, директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного

морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»)]; законодавства, що визначає стратегію розвитку морського туризму (Стратегія розвитку туризму та курортів на період до 2026 р.); Регламентів, директив ЄС у сфері міжнародного морського транспорту (Директива 2014/89/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про встановлення рамок морського просторового планування» від 23.07.2014 р., Регламент ЄС № 1177/2010 щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом); міжнародних нормативно-правових актів (Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.); законів України (ЗУ «Про туризм», КТМ України). Доведено, що поняття «морський туризм» – є ширшим за поняття «круїзний туризм», оскільки поняття «круїзний туризм» містить у собі туристичні мотиви, враховуючи положення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р., де круїзний туризм визначається як один із пріоритетних видів туризму. Звернено увагу на те, що законодавець виокремлює «круїзний туризм» як вид туризму, але визначення поняття «круїзний туризм» є відсутнім.

Відзначено роль міжнародних неурядових організацій у сфері круїзного туризму в Європі (Міжнародна асоціація круїзних ліній (CLIA), європейські регіональні організації: Європейська круїзна рада, Cruise Europe, MedCruise, Euroyards) та з'ясовано, що вони є недержавними суб'єктами нормотворення у сфері круїзного судноплавства.

Визначено, що морський туризм перебуває на стадії інтенсивного розвитку, що зумовлено необхідністю удосконалення законодавчих засад публічного адміністрування у сфері морського туризму та вироблення ефективних механізмів їх реалізації, налагодження державно-публічного партнерства та міжнародної співпраці з міжнародними організаціями.

Ключові слова: міжнародне морське перевезення пасажирів, публічне адміністрування, контрольна процедура, забезпечення безпеки морських

перевезень пасажирів, правовий режим морських перевезень пасажирів, морський туризм.

Список публікацій здобувача

Статті у фахових періодичних виданнях

1. Іванова Д. А. The application of «public order» in International Private Law. The Ukrainian experience. *Митна справа*. 2014. № 6 (96). С. 86–92.
2. Іванова Д. А. The peculiarities of legal regulation of international tourist's relations in the conditions of the European integration in Ukraine. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 5.
3. Іванова Д. А. About a determination of the concept «nautical tourism». *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 135–142.
4. Іванова Д. А. The modern marine tourism service: features of the providing process. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. Вип. 78. С. 60–67.
5. Іванова Д. А. International shipping: conflict – legal regulation. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. № 31. С. 157–159.

Статті в зарубіжних наукових журналах

1. Іванова Д. А. Tendencies of the development of cruise shipping on the Black Sea region. *Jurnalul juridicnational: teorie și practică*. 2017. № 6. С. 153–156.

Інші публікації

1. Іванова Д. А. Обмеження вибору права: застереження про публічний порядок та імперативні норми (європейський та вітчизняний досвід). Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку

- України: матеріали. Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 15–16 трав. 2015 р.). Т. 1. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юрид. академія», 2015. С. 507–509.
2. Іванова Д. А. Normative – legal regulation of the cruising in the conditions of the European integration in Ukraine. Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку держави та права в умовах євроінтеграції: матеріали Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 20 трав. 2016 р.). Т. 1. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юрид. академія», 2016.
 3. Іванова Д. А. Tourism: prospective and priority directions of its development in the conditions of the European integration in Ukraine: матеріали Міжнар. наук. конф. з права «Юридична наука в ХХІ столітті: перспективні та пріоритетні напрями досліджень» (м. Запоріжжя, 12–13 трав. 2017 р.). Юрид. фак-т. Запорізьк. нац. ун-ту. 2017. С. 156–158.
 4. Іванова Д. А. Differentiation of sea cruise agreement and sea transportation agreement of a tourist: матеріали Міжнар. наук. конф. з права «Юридична наука в ХХІ столітті: перспективні та пріоритетні напрями досліджень» (м. Запоріжжя, 27–28 жовт. 2017 р.). Юрид. фак-т Запорізьк. нац. ун-ту. 2017. С. 102–104.
 5. Іванова Д. А. Theoretical opinions on a concept «cruise»: матеріали Всеукр. наук. конф. студ. та аспір. «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 18 листоп. 2017 р.).
 6. Іванова Д. А. Some aspects about conflict-legal regulation of international shipping: Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку держави та права в умовах євроінтеграції: матеріали Міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 18 трав. 2018 р.). Т. 1. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юрид. академія», 2018.

SUMMARY

Ivanova D.A. Administratively-legal regulation of international passengers` sea shipping. – Manuscript.

Thesis for the degree of Candidate of Law in specialty 12.00.07 – administrative law and process; finance law; information law (081 – Law). – National University «Odesa Law Academy», Odesa, 2020.

The thesis is the first scientific research in the Ukrainian legal science, which characterizes the nature and the features of the administratively-legal regulation of an international passengers` sea shipping as a direction of public administration to implement the international obligations in the sphere of merchant shipping and the state maritime policy of Ukraine.

The first section of the thesis has a theoretically-methodological content, in which an international passengers` sea shipping is studied as an object of the administratively-legal regulation. The public legal nature of an international passengers` sea shipping has been clarified and it has been determined that the main features of international passengers` sea shipping as an object of administratively-legal regulation are, firstly, a complex nature, which is manifested in the relationship between two components: economic and legal, while the strategy of socio-economic development of Ukraine determines the degree of legal influence in the sphere of international passengers` sea shipping; secondly, the privately-public nature, that is conditioned by the need to achieve an appropriate level of harmonization of private and public interests; thirdly, intersectoral in nature, when legal regulation is carried out by the norms of international law (control over the observance of which is entrusted to a state), administrative, civil, economic, customs law; fourth, the peculiarity of subjects of power. The concept of “an international passengers` sea shipping” is defined as a type of passengers` sea shipping in which participants cross

the maritime border of a coastal state and move through a territory of more than one country.

The peculiarity of an international passengers` sea shipping is noted, which consists in the presence of foreign elements: (1) consisting of subjects of transport activity; 2) in carrying out transport activities within territorial jurisdictions of several countries.

The public-legal nature of imperative norms in the sphere of international maritime transport has been clarified and defined that they provide the state regulation of the sphere of international maritime transport, and it is the peculiarity of the application of imperative norms in this sphere that is revealed in their special meaning: being public in nature, they guarantee the protection of the public policy and the protection of the rights of subjects in the sphere of international maritime transport. It has been stated that imperative norms in the sphere of international maritime transport have a characteristic feature of restricting the application of a foreign law. Attention is drawn to the fact that the possibility of applying the principle of autonomy of the will of parties in contractual regulation of relations between participants in the maritime transport of passengers is restricted by imperative norms.

The role of imperative norms of domestic public law in regulating relations on international passengers` sea shipping has been characterized, which consists in limiting the parties in establishing the terms of sea shipping contracts, guaranteeing the rights of parties and establishing prohibitions of special importance. Such norms apply independently of the conflict-of-laws norms of private international law and apply even when parties choose a foreign law to regulate passengers` sea shipping.

It has been determined that the category of public order is the basis of administrative and legal regulation of passengers` sea shipping in promoting the implementation of the state maritime policy and ensuring security, protecting state sovereignty in the internal maritime waters, the territorial sea, the airspace above them, on the seabed and its subsoil within their limits, protecting the sovereign rights

and the jurisdiction of Ukraine in its exclusive (maritime) economic zone, as well as in areas strategically important areas of sea for the state, the protection of national interests in the World Ocean and the safety of human life at sea and the rescue of people, property and ships. It has been found that a state indirectly protects and defends private interests, namely human and civil rights, by establishing norms aimed at maintaining public order and ensuring their implementation by means of state coercion.

The characteristic feature of public order has been defined, which is to restrict the application of a foreign law. The legal regulation of the public order clause of foreign countries has been analyzed and it is found that the public order clause is not stipulated by the contradiction of norms of a foreign law with the foundations of domestic public order, but by the consequences of their application: the court has the right to apply the public order clause only when the application of foreign law norms can lead to a result that violates public order, which is a common aspect in the law of many states. The concept of international public order has been defined and its features are: (1) it is transboundary in its nature; 2) is an imperative restriction; 3) applies to international maritime transport; 4) aims at protection of certain international values; 5) is important for the security of the shipping industry against threats arising from piracy and terrorism.

It has been proposed the classification of subjects in the sphere of passengers` sea shipping: non-state subjects exercising power in the sphere of passengers` sea shipping (a captain of a ship); subjects, consuming services of passengers` sea shipping: individuals (passengers); subjects, providing passengers` sea shipping (carriers). The legal status of non-state subjects, exercising power in the sphere of passengers` sea shipping, namely, a captain of a ship, has been characterized and determined that it has its own amount of competence: a set of rights and obligations related to the guidance of a crew and the exercise of administrative powers; allotting by legislation special rights in respect of persons and property on board, exercises

certain functions which are inherent only to public authorities, despite the fact that a captain is legally only an employee of a ship owner.

It has been found that the need of observance of visa, passport, customs, sanitary norms and rules by subjects, consuming the services of passengers` sea shipping, individuals (passengers) and licensing conditions by subjects, providing services of passengers` sea shipping (carriers), is the main means of regulating the state`s impact on the activities of economic subjects, engaged in passengers` shipping. It has been determined that the administratively-legal regulation of passengers` sea shipping is a purposeful impact of the legal norms adopted by a state and is an appropriate administrative means of ensuring the rights and the legitimate interests of physical individuals, legal entities and a state in relations in the sphere of passengers` sea shipping, containing public elements, with the aim of subordinating them to the legally established legal order, that is, the legal regime that must be followed by all the subjects of passengers` sea shipping.

In the second section, it has been clarified that the administratively-legal regulation of passengers` sea shipping covers such a public legal component as the control of the sphere of ensuring safety of passengers` sea shipping.

The concept of a control procedure in the sphere of ensuring the safety of passengers` sea shipping is the officially established procedure of the implementation, properly formalization of legal requirements by state and non-state subjects, authorized by law, that is, the administrative subjects, in order to obey the legally established legal regime that all subjects of passengers` sea shipping must observe, and ensure the safety of passengers` sea shipping.

It has been noted a port state control, which is an effective instrument in ensuring of execution of the international standards by ships in the sphere of safety of navigation in conjunction with a flag state. It has been determined that the entry into force of a convention does not necessarily mean its effective implementation, therefore, compliance with the terms of the conventions governing relations regarding the safety of navigation have to control by port authorities, otherwise the

efforts of the international community to ensure the safety of navigation will not be effective. It has been concluded that control procedures in the sphere of ensuring the safety of passengers` sea shipping are aimed at preventing possible offenses, which will favour the establishment of public order on the Ukrainian waterways.

The influence of the international and the regional cooperation on the formation of norms on control procedures passengers` sea shipping has been determined. It has been proved that the international cooperation is aimed at maximizing the implementation of the main tasks in accordance with the Strategy of the implementation of the provisions, the directives and the regulations of the European Union in the sphere of the international maritime and the inland water transport (“a road map”) through joint counteraction with states-parties to threats not only to the safety of passengers, but also to national and international security – for example, terrorism. It has been determined that the effectiveness of countering these threats depends on the level of a state and a public partnership. The advisability of the regional cooperation in the formation of norms on control procedures for passengers` sea shipping, in accordance with the Maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035, which determines priority directions for the development in this sphere, has been substantiated.

The national administratively-legal ensuring of control over the safety of passengers` sea shipping has been analyzed. It has been proved that control over the safety of passengers` sea shipping is aimed at countering threats against a person, a state and is a component of the national security of Ukraine. Subjects of administration have been defined and their competence has been determined in this sphere, which include: the Ministry of Infrastructure of Ukraine; The State Service of Maritime and River Transport of Ukraine, captains of Ukrainian seaports, state inspectors. It has been found that the effectiveness of ensuring the safety of passengers` sea shipping depends on a large extent on the existence of an effective system of subjects, which are vested with appropriate supervisory powers, and it has been determined that the legislation on this issue is at a stage of intensive

development, conditioned by the need to improve the level of safety, to ensure an effective functioning and development of technical and information systems of ensuring safety of navigation, to conclude of inter-state agreements on search and rescue at sea, acquisition and updating of emergency and rescue equipment.

In the third section, the administratively-legal provision with the development of passengers` sea shipping has been investigated and the content of the public administration of the sphere of development of passengers` sea shipping is disclosed. It has been determined that the national programme documents in the sphere of passengers` sea shipping coordinate aspects of public administration based on the formulation of clear, balanced goals, as well as the definition of principles, tasks, ways and means of realization of the state maritime policy. It has been proved that the development of passengers` sea shipping is ensured by a system of norms containing, first of all, the administratively-legal norms. It has been found out that the programme normatively-legal acts, defining the basis of the state maritime policy in this sphere, namely, the maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035, that determines the strategy and the main directions for the further development of Ukraine as a maritime state; the national transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030 defines the priority areas in the sphere of the development of passengers` sea shipping; the Strategy of the development of Ukrainian seaports for the period up to 2038 is aimed at ensuring the safety of navigation, life and health of people and economic activities, carrying out in a seaport, the safe exploitation of port infrastructure facilities, and ensuring of execution of the supervision (control) of security on maritime transport.

The acts of the EU institutions of a liability nature in the form of regulations and directives in the sphere of passengers` sea shipping have been analyzed and it has been proved that, based on the international obligations and the national interests of Ukraine, the approximation of the national legislation of Ukraine to the EU standards in the sphere of passengers` sea shipping is a priority. It has been proved that in order to effectively reform the administratively-legal regulation of the sphere

of ensuring the safety of passengers` sea shipping, the legislator should use the international experience in the legal regulation of passengers` sea shipping in the EU countries in which this sphere is developed or is gaining the development. It has been determined that the EU policy demonstrates the standards in the sphere of passengers` sea shipping, which are important for the regulation of maritime transport, and aims at introduction a common community level of safety of passengers` sea shipping and the further development of this sphere.

It has been established that the development of maritime tourism is based on: the legislation, regarding the general foundations of the state maritime policy [the maritime Doctrine of Ukraine for the period up to 2035, the Strategy of the implementation of the provisions, the directives and the regulations of the European Union in the sphere of the international maritime and the inland water transport (“a road map”)]; the legislation defining the strategy of the development of maritime tourism (the Strategy of the development of tourism and resorts for the period up to 2026); the regulations, the EU directives in the sphere of the international sea transport (the Directive 2014/89/EU of the European Parliament and Council “About the establishment of a framework of sea spatial planning” of 23.07.2014, the regulations of the EU No. 1177/2010 concerning the rights of passengers during travelling by sea and inland waterway); the international legal documents (the Convention on the facilitation of international maritime traffic, 1965); the laws of Ukraine (“On Tourism”, the Merchant Shipping Code of Ukraine). It has been proved that the concept of “a sea tourism” is broader than the concept of “a cruise tourism”, since the concept of “a cruise tourism” contains tourist motives, taking into account the provisions of the Strategy of the development of tourism and resorts for the period up to 2026, where a cruise tourism is defined as one of the priority types of tourism. Attention is drawn to the fact that the legislator defines “a cruise tourism” as a type of tourism, but there is no definition of the concept of “a cruise tourism”.

The role of the international non-governmental organizations in the sphere of cruise tourism in Europe (the Cruise Lines International Association (CLIA), the European regional organizations: the European Cruise Council, the Cruise Europe, the MedCruise, the Euroyards) have been noted and it has been found out that they are the non-state standard-setting subjects in the sphere of cruise shipping.

It has been determined that maritime tourism is at the stage of intensive development, which is stipulated by the need to improve the legislative foundations of public administration in the sphere of maritime tourism and to produce effective mechanisms for their implementation, to establish state and public partnership and the international cooperation with the international organizations.

Key words: an international passengers` sea shipping, public administration, control procedure, ensuring safety of passengers` sea shipping, legal regime of passengers` sea shipping, maritime tourism.

List of publications

Scientific papers

1. Ivanova D.A. The application of «public order» in International Private Law. The Ukrainian experience. *Customs affairs*. 2014. № 6 (96). P. 86–92.
2. Ivanova D.A. The peculiarities of legal regulation of international tourist`s relations in the conditions of the European integration in Ukraine. *Comparatively-analytical law*. 2016. № 5.
3. Ivanova D.A. About a determination of the concept «nautical tourism». *Lex Portus*. 2017. № 3. P. 135–142.
4. Ivanova D.A. The modern marine tourism service: features of the providing process. *Legal Scientific Electronic Journal*. 2017. Issue 78. P. 60–67.
5. Ivanova D.A. International shipping: conflict – legal regulation. *Scientific Bulletin of the International Humanities University*. 2018. № 31. P. 157–159.

Articles in foreign scientific journals

1. Ivanova D.A. Tendencies of the development of cruise shipping on the Black Sea region. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*. 2017. № 6. P. 153–156.

Other publications

1. Ivanova D.A. Restriction of the choice of law: public order clause and imperative norms (European and domestic experience). Legal and Institutional Mechanisms of the Sustainable Development of Ukraine: International scientific conference (15–16 May 2015, Odesa). Vol. 1. Odesa: National University “Odesa Law Academy”, 2015. P. 507–509.
2. Ivanova D.A. Normative – legal regulation of the cruising in the conditions of the European integration in Ukraine. Legal and Institutional Mechanisms of the Sustainable Development of State and Law in the Conditions of Eurointegration: International scientific conference (20 May 2016, Odesa). Vol. 1. Odesa: National University “Odesa Law Academy”, 2016.
3. Ivanova D.A. Tourism: prospective and priority directions of its development in the conditions of the European integration in Ukraine. Legal Science in the XXI Century: Prospective and Priority Spheres of Research: International scientific conference (12–13 May 2017, Zaporozhye). Law Faculty of Zaporizhzhya National University. 2017. P. 156-158.
4. Ivanova D.A. Differentiation of sea cruise agreement and sea transportation agreement of a tourist. Legal Science in the XXI Century: Prospective and Priority Spheres of Research: International scientific conference (27–28 October 2017, Zaporozhye). Law Faculty of Zaporizhzhya National University. 2017. P. 102-104.

5. Ivanova D.A. Theoretical opinions on a concept «cruise». The rule of law through the eyes of novice-lawyers: all-Ukrainian scientific conference of students and graduate students (18 November 2017, Odesa).
6. Ivanova D.A. Some aspects about conflict-legal regulation of international shipping. Legal and Institutional Mechanisms of the Sustainable Development of State and Law in the Conditions of Eurointegration: International scientific conference (18 May 2018, Odesa). Vol. 1. Odesa: National University “Odesa Law Academy”, 2018.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	25
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ.....	33
1.1. Міжнародне морське перевезення пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання.....	33
1.2. Особливість застосування імперативних норм у сфері міжнародного морського транспорту.....	44
1.3. Категорія публічного порядку як основа адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів.....	58
1.4. Правовий статус суб'єктів морських перевезень пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання.....	76
РОЗДІЛ 2. КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ.....	103
2.1. Правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів.....	103
2.2. Міжнародне та регіональне співробітництво у формуванні норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті.....	116
2.3. Національне адміністративно-правове забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів.....	129
РОЗДІЛ 3. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ.....	141
3.1. Національні програмні документи у сфері морських перевезень пасажирів.....	141
3.2. Стандарти ЕС у сфері морських перевезень пасажирів.....	150
3.3. Адміністративно-правові заходи щодо сприяння розвитку морського туризму.....	163
ВИСНОВКИ.....	180

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	188
--	------------

ВСТУП

Актуальність теми. Розбудова ефективної системи забезпечення національних інтересів на морі, національної безпеки та кожної з її складових є однією з найнагальніших завдань Української держави на теперішній час. Як впливає з положень Морської доктрини України на період до 2035 року, пріоритетами національних інтересів на морі України є задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення безпеки, провадження морегосподарської діяльності з розвитку торговельного мореплавства, що, у свою чергу, вимагає забезпечення належного правового регулювання морських перевезень пасажирів, а також впровадження та реалізацію механізмів їх правового регулювання. Питанням адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів у сучасному вітчизняному науковому просторі не було приділено належної уваги, що й зумовлює актуальність здійсненого дослідження.

Окрім цього, актуальність дослідження зумовлюють, по-перше, євроінтеграційні процеси у країні, що обумовлює необхідність приведення національного законодавства до загальноєвропейських стандартів щодо адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів; по-друге, враховуючи економічне та геополітичне становище України як морської держави, сфера морських перевезень пасажирів є популярною та ліквідною; по-третє, загроза безпеки при перевезенні пасажирів морським транспортом через низький стан судноплавної галузі та її інфраструктури, що обґрунтовує необхідність удосконалення законодавчих засад публічного адміністрування морських перевезень пасажирів.

З урахуванням зазначеного та за умови відсутності фундаментальних досліджень, присвячених питанням адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів та реалізації державної політики в зазначеній сфері, тема цього дисертаційного дослідження у сучасному вітчизняному

науковому просторі набуває значної актуальності та потребує наукового аналізу.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконано в рамках науково-дослідної теми кафедри морського та митного права «Митне, морське та інформаційне право: євроінтеграційний вимір», що пов'язана з планом наукових досліджень Національного університету «Одеська юридична академія» на 2016–2020 роки «Стратегія інтеграційного розвитку України: правовий та культурний вимір» (державний реєстраційний номер 0116U001842).

Мета і задачі дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає в обґрунтуванні цілісної концепції адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів як напряму публічного управління, спрямованого на виконання міжнародних зобов'язань у сфері торговельного мореплавства та реалізацію морської політики країни, і визначенні шляхів та способів удосконалення законодавства у досліджуваній сфері.

Для досягнення мети дисертаційної роботи було визначено до вирішення такі задачі:

визначити природу адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів;

з'ясувати особливості міжнародного морського перевезення пасажирів як об'єкта адміністративно-правового регулювання;

розкрити напрями та цілі адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів;

визначити особливості правового статусу суб'єктів морських перевезень пасажирів як об'єкта адміністративно-правового регулювання;

визначити правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів;

з'ясувати вплив міжнародного та регіонального співробітництва на формування норм щодо контрольних процедур на морському пасажирському транспорті;

з'ясувати стан національного адміністративно-правового забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів;

розкрити зміст публічного адміністрування сфери розвитку морських перевезень пасажирів;

визначити адміністративно-правові заходи щодо сприяння розвитку морського туризму.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають із питань адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів.

Предметом дослідження є питання теорії та практики адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів.

Методи дослідження. Для досягнення мети й вирішення завдань дисертаційного дослідження використано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, які ґрунтуються на принципах об'єктивного, всебічного та комплексного аналізу суспільних процесів і явищ.

В основу методології дослідження покладено діалектичний метод пізнання, який дозволив дослідити адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів та відповідні інструменти правового впливу у їх єдності та взаємозв'язку [п.п. 1.2, 1.3, 1.4]. Логіко-семантичний метод забезпечив формування категоріального апарату дослідження [п. 1.1]. Формально-юридичний метод дозволив охарактеризувати правові засади контрольних процедур на морському транспорті [п. 2.1]. Компаративний метод використано при аналізові міжнародного співробітництва з питань формування контрольних процедур на морському пасажирському транспорті та стандартів ЄС у відповідній галузі [п.п. 2.2, 3.2]. Завдяки структурно-функціональному методу охарактеризовано особливості адміністративно-правового статусу суб'єктів морських перевезень пасажирів [п. 1.4], визначено

структуру правових та організаційних заходів щодо забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів [п. 2.3]. Метод аналізу застосовувався при наданні характеристики міжнародних морських перевезень як об'єкта адміністративно-правового регулювання [п. 1.2], визначенні адміністративно-правового забезпечення розвитку морських пасажирських перевезень [п. 3.1] та розвитку морського туризму [п. 3.3].

Теоретичною основою дисертаційного дослідження є положення і теоретичні висновки, які містяться в наукових працях таких вітчизняних науковців у галузі адміністративного, морського та міжнародного права, як: В.Б. Авер'янов, Т.В. Аверочкина, А.Б. Агапов, В.М. Алексеєв, О.Ф. Андрійко, В.В. Галуцько, С.Т. Гончарук, В.Н. Гречуха, С.В. Ківалов, Б.А. Кормич, Е.А. Котельникова, А.Ю. Кулієв, Р.С. Мельник, Д.М. Овсянко, Г.С. Одінцова, М. Ориу, О.І. Остапенко, Г.Ф. Півторак, Н.Б. Писаренко, А.Г. Покачалова, Л.Л. Попов, Ю.А. Тихомиров, О.І. Харитонova, А.Н. Шемякин та ін.

Нормативно-правовою базою роботи є міжнародно-правові акти з питань торговельного мореплавства, акти ЄС щодо морського пасажирського транспорту, законодавство України у сфері морського транспорту та морської адміністрації, акти міжнародних неурядових організацій у сфері морського туризму тощо.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в українській правовій науці дослідженням, в якому характеризуються природа та особливості адміністративно-правового регулювання міжнародних перевезень пасажирів як напрямку діяльності публічної адміністрації щодо реалізації прав та обов'язків держави у сфері торговельного мореплавства. Сформульовано теоретичні положення, обґрунтовано висновки та рекомендації щодо удосконалення чинного законодавства України. Результатами дослідження, що зумовлюють його новизну, є такі положення:

уперше:

обґрунтовано необхідність розгляду міжнародного морського перевезення пасажирів як об'єкта адміністративно-правового регулювання, що обумовлюється специфікою прав та обов'язків держави порту та держави прапора, визначених міжнародними договорами, а також цілями та завданнями реалізації національної морської політики;

визначено, що адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів охоплює такі публічно-правові елементи:

1) публічний порядок що дозволяє державне втручання у приватно-правові відносини з метою досягнення суспільно-значущих цілей (національна та громадська безпека, виконання міжнародних зобов'язань, захист прав і свобод громадян, реалізація завдань державної політики у морській сфері тощо);

2) міжнародний публічний порядок, що має на меті захист певних міжнародних цінностей від загроз, що походять з піратства і тероризму;

3) процес уніфікації національних законодавств країн-членів ЄС у сфері транспорту з метою імплементації в національне законодавство України, яке відбувається на основі регламентів, що є актами прямої дії та є обов'язковими для всіх суб'єктів права ЄС;

4) публічне адміністрування морських перевезень пасажирів, у тому числі надання публічних послуг у сфері морського транспорту (візові вимоги; ліцензування як основний засіб регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів);

5) контроль за безпекою морських перевезень пасажирів;

запропоновано визначення адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів, як сукупності адміністративно-правових норм, спрямованих на забезпечення прав та законних інтересів фізичних, юридичних осіб та держави у відносинах у сфері морських перевезень пасажирів, які у сукупності формують адміністративно-правовий режим, що регламентує діяльність суб'єктів морських перевезень пасажирів;

доведено, що правовий режим, який регулює міжнародні морські перевезення пасажирів, реалізується українськими суб'єктами владних повноважень та визначає зміст та завдання публічного адміністрування сфери морських перевезень пасажирів;

удосконалено:

визначення «міжнародне морське перевезення пасажирів» – вид пасажирських перевезень, за яких учасники перевезення перетинають морський кордон прибережної держави і переміщаються територією більш ніж однієї країни;

погляди на систему суб'єктів публічного адміністрування морських перевезень пасажирів, що містить як державні, так і недержавні суб'єкти у сфері морських пасажирських перевезень, визначено їх правосуб'єктність;

набули подальшого розвитку:

положення щодо розвитку і реалізації державної морської політики у сфері морських перевезень пасажирів;

визначення особливостей центральних органів виконавчої влади у сфері морських перевезень пасажирів [Міністерство інфраструктури України та Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація)], як суб'єктів реалізації державної морської політики;

погляди на місце і роль міжнародних неурядових організацій у формуванні норм м'якого права (стандартів, рекомендацій, найкращих практик), що визначають діяльність у сфері морського туризму;

аналіз адміністративно-правового забезпечення розвитку морських перевезень пасажирів відповідно до стандартів ЄС.

Наукове та практичне значення одержаних результатів. Результати та висновки дослідження можуть бути використаними у:

науково-дослідній діяльності – при подальшій розробці правового забезпечення морських перевезень пасажирів, визначенні шляхів адаптації нормативної бази до стандартів ЄС;

правотворчій та правозастосовній сферах – для сприяння удосконаленню нормативно-правового регулювання морських перевезень пасажирів та покращання практичної діяльності суб'єктів сфери морських перевезень пасажирів щодо застосування адміністративно-правових норм у сфері морських перевезень пасажирів;

організаційно-управлінській сфері – для побудови загальної структури організаційно-управлінського механізму регулювання перевезень в Україні з урахуванням сучасних інтеграційних процесів;

навчальному процесі – при викладанні навчальних курсів «Адміністративне право», «Міжнародне морське право»; при розробці відповідних розділів підручників, навчальних посібників із зазначених дисциплін.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження, викладені у дисертації, оприлюднено на: Міжнародній конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку України» (м. Одеса, 15–16 травня 2015 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення сталого розвитку держави та права в умовах євроінтеграції» (м. Одеса, 20 травня 2016 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Юридична наука в XXI столітті: перспективи та пріоритетні напрями досліджень» (м. Запоріжжя, 12–13 травня 2017 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання розвитку державності та правової системи в сучасній Україні» (м. Запоріжжя, 27–28 жовтня 2017 р.), Всеукраїнській науковій конференції студентів та аспірантів «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 18 листопада 2017 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Правові та інституційні механізми забезпечення розвитку України в умовах Європейської інтеграції» (м. Одеса, 18 травня 2018 р.).

Публікація. Результати дослідження відображено у 6 наукових статтях, 5 з яких опубліковано у наукових фахових виданнях, що входять до

затвердженого переліку, 1 – у зарубіжному науковому виданні, 6 – у тезах доповідей на науково-практичних конференціях.

Структура дисертації. Дисертація складається з анотації, вступу, 3 розділів, які містять 10 підрозділів, висновків і списку використаних джерел. Загальний обсяг дисертації становить 209 сторінок, із них основного тексту – 152 сторінки. Список використаних джерел налічує 241 найменувань і займає 21 сторінку.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКИХ

ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

1.1. Міжнародне морське перевезення пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання

Досліджуючи питання «міжнародне морське перевезення пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання», варто зазначити, що поняття «адміністративно-правове регулювання» широко використовується в науці адміністративного права, але сам об'єкт його регулювання звертає на себе більшу увагу, залишаючи проблему чіткого формулювання поняття на другому місці.

Користуючись дефініціями, які вже є в теоретико-правовій науці, варто зазначити, що адміністративно-правове регулювання є складним та видовим поняттям стосовно правового регулювання.

Під правовим регулюванням розуміється здійснення державною владою за допомогою всіх засобів владний вплив на суспільні відносини з метою їх упорядкування, закріплення і розвитку [158, с. 151]. В.М. Сирих зазначає, що правове регулювання – це «діяльність держави і суспільства, яка здійснюється у процесі підготовки і прийняття норм права, їх реалізації у конкретних відносинах і застосування державного примусу до правопорушників з метою досягнення стабільного правопорядку у суспільстві» [179, с. 133]. Заслуговує на увагу і думка В.М. Корельського і В.Д. Перевалова щодо того, що правове регулювання – це цілеспрямований вплив на поведінку людей і суспільних відносин за допомогою правових (юридичних) засобів [177, с. 257].

Як визначають науковці, адміністративно-правове регулювання – це цілеспрямований вплив норм адміністративного права на суспільні відносини з метою забезпечення за допомогою адміністративно-правових засобів прав,

свобод і законних інтересів фізичних та юридичних осіб, нормального функціонування громадянського суспільства і держави. За допомогою адміністративно-правового регулювання відносини між суб'єктами адміністративного права набувають певної правової форми [9, с. 323].

П.М. Павлик надає більш точне визначення адміністративно-правового регулювання і визначає його як особливий вид правового регулювання, специфічність якого визначається об'єктом впливу, тобто відносинами, що регулюються адміністративним правом, обумовлені особливостями його норм. Особливістю адміністративного права, на відміну від інших галузей права, є те, що воно часто регулює порядок застосування норм інших галузей права [11, с. 92].

Об'єктами адміністративно-правових відносин є різноманітні матеріальні та нематеріальні блага, які становлять публічну цінність, і діяння суб'єктів та об'єктів публічного управління пов'язані із цими благами [8, с. 69-70].

Відносини у сфері морських перевезень пасажирів посідають значне місце у сфері транспортної діяльності. Слід враховувати, що всеосяжний характер переміщення пасажирів вимагає детальної регламентації договірної-документаційного забезпечення перевезень і чіткого регулювання як правового статусу сторін договору, так і оперативного вирішення спірних ситуацій, що виникають між ними при перевезеннях. Розширення та інтенсивність різноманітних міжнародних зв'язків, що охоплюють увесь світ, закономірно тягнуть за собою неухильне зростання кількості укладених договорів, саме міжнародного перевезення пасажирів, а також розвиток практики його регулювання та правозастосування.

Міжнародне перевезення пасажирів – це вид послуги, яка є досить складною і володіє багатоаспектними специфічними характеристиками. Її принциповою відмінністю від внутрішнього перевезення є та обставина, що міжнародне перевезення здійснюється на територіях декількох держав.

Що стосується визначення поняття міжнародного перевезення, то в науці існує дуже цікава думка. Автор багатьох наукових праць із міжнародних перевезень, О.Н. Садіков помітив, що з точки зору теорії і практики здійснення міжнародних перевезень визначення міжнародного перевезення пасажирів пов'язано не з фактичним здійсненням перевезення територіями двох або кількох країн, а з фактом початку перевезення. Автор зазначає, що «досить почати таке перевезення, фактичного надходження пасажирів на територію іноземної держави (перетину кордону) може і не бути, наприклад, при загибелі пасажирів в країні відправлення» [167]. Багато вчених погоджуються із цією думкою і вважають, що перевезення, яке оформлено і розпочато для перевезення пасажирів і багажу територіями двох і більше країн можна вважати міжнародним.

Таким чином, під міжнародним перевезенням пасажирів слід розуміти такий вид перевезення, за якого відповідно до договору, пункт відправлення пасажирів та пункт призначення розташовані у двох і більше державах, або в одній державі, за умови якщо проміжні пункти знаходяться в іншій державі або державах.

Міжнародне морське перевезення означає особливий спосіб перевезення, що характеризується разом із загальними ознаками трансграничного комерційного перевезення, такими, як наявність декількох конкуруючих правопорядків, у межах яких воно здійснюється, наявність комерційних цілей, наявність спільного переміщення у просторі об'єкта перевезення та індивідуалізованого засобу перевезення, специфікою морського простору, враховуючи особливість режиму їх правового регулювання [140, с. 399].

Відносини, опосередковувані договорами перевезення пасажирів утворюють одну зі сфер, охоплених поняттям «торговельне мореплавство» [115, с. 508]. Стаття 1 КТМ України визначає торговельне мореплавство. Під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти,

рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей [108].

Отже, з появою іноземного елемента ускладнюється характер виникаючих транспортних правовідносин. Їх становлять відносини, що впливають із транспортних умов міжнародних договорів, пов'язаних безпосередньо з міжнародними перевезеннями пасажирів. Перш за все, це група міжнародних правових відносин і регулюється джерелами міжнародного права.

Але, на потребу врегулювання низки проблем у сфері міжнародного морського перевезення, яке виходить за межі компетенції та можливостей окремої держави, й у вирішенні яких кожна окрема держава виконує лише, умовно кажучи, «адміністративні» функції щодо реалізації рішень, прийнятих на міжнародному рівні [103], яких спрямовано на врегулювання питань публічного адміністрування, здійснюється нормами адміністративного права.

Визначення міжнародного перевезення закріплено відразу в декількох міжнародних конвенціях, відмінності яких є не дуже значними: п. f ст. 1 Міжнародної Конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 г. (Брюссель, 29 квітня 1961 р.); п. f ст. 1 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про перевезення морем багажу і пасажирів 1967 р. (Брюссель, 27 травня 1967 р.); п. f ст. 1 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до перевезення пасажирів морем 1981 р. [156].

Пункт 9 ст. 1 Афінської конвенції 1974 р. визначає «міжнародною вважається будь-яке перевезення, за якою відповідно до договору місце відправлення і місце призначення розташовані у двох різних державах або в одній державі, якщо відповідно до договору перевезення чи передбачений

рейсом проміжний порт заходу знаходиться в іншій державі. Конвенція підлягає застосуванню до будь-якого міжнародного перевезення, оскільки:

- 1) судно плаває під прапором держави, що є стороною Конвенції, або зареєстроване в такій державі;
- 2) договір перевезення укладено в державі, яка є стороною Конвенції;
- 3) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться в державі, яка є стороною Конвенції.

Однак Конвенція не застосовується, коли перевезення підпадає під режим цивільної відповідальності, передбаченої положеннями будь-якої іншої міжнародної конвенції про перевезення пасажирів та їх багажу іншим видом транспорту (за умови що ці положення повинні застосовуватися до перевезення морем)» [17].

Стаття 132 КТМ України регламентує міжнародні перевезення та надає визначення міжнародних перевезень, для здійснення яких переважне значення мають маршрут перевезення та категорія судна. Відповідно до зазначеної статті, перевезення між портами України та іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором [108].

У статті надається визначення міжнародних перевезень, для здійснення яких переважне значення мають маршрути перевезень і категорія суден:

- 1) маршрут перевезення надає підстав визначити міжнародними перевезення між портами України й іноземними портами;
- 2) категорія суден для перевезення надає підстав визначити міжнародним перевезенням, що здійснюються:
 - суднами, що плавають під Державним прапором України;
 - суднами, що плавають під іноземним прапором.

Міжнародним морським перевезенням пасажирів, згідно з нормами міжнародного морського права, вважається перевезення пасажирів за умови

виходу за зовнішній кордон територіального моря, який є морським кордоном прибережної держави (ст. 3 ЗУ «Про державний кордон України») і переміщення територією більш ніж однієї країни. ЗУ «Про державний кордон України» визначає, що до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, які з'єднують відповідні точки. Географічні координати цих точок затверджують у порядку, який встановлює Кабінет Міністрів України. В окремих випадках інша ширина територіального моря України може встановлюватися міжнародними договорами України, а за відсутності договорів – відповідно до загальновизнаних принципів і норм міжнародного права [66]. Суверенітет над територіальним морем здійснюється з дотриманням Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. Стаття 2 Конвенції ООН з морського права встановлює, що суверенітет прибережної держави поширюється за межі її сухопутної території і внутрішніх вод, а у випадку держави-архіпелагу – її архіпелажних вод, на морський простір, що розташований вздовж берега, який іменується територіальним морем [96]. Початковою лінією для виміру ширини територіального моря є лінія найбільшого відпливу вздовж берега, яка вказана на офіційно визнаних прибережною державою морських картах великого масштабу. Згідно з Конвенцією 1982 р., кожна держава має право встановлювати ширину територіального моря до межі, яка не перевищує 12 морських миль.

Розмежування територіального моря між протилежними або суміжними державами у відповідних випадках здійснюється за угодами між ними, що враховує особливості кожного випадку. За відсутності такої угоди прибережні держави не можуть поширювати своє територіальне море за серединну лінію. В територіальному морі суверенітет прибережної держави здійснюється, проте, з дотриманням права іноземних морських суден користуватися мирним

проходом через територіальне море інших країн. Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. і Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачають право мирного проходу через територіальне море для іноземних суден. Під проходом через територіальне море розуміється плавання суден з метою: а) перетнути це море без заходу у внутрішні води, а також не встаючи на рейді або в портовому спорудженні за межами внутрішніх вод; б) пройти у внутрішні води або вийти з них або стати на рейді або в портовому спорудженні за межами внутрішніх вод. Прохід іноземного судна через територіальне море вважається мирним, якщо тільки ним не порушуються мир, добрий порядок або безпека прибережної держави.

Конвенція ООН з морського права вказує, зокрема, що прохід не є мирним, якщо судно допускає загрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або будь-яким іншим чином на порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті ООН, здійснює маневри або навчання із зброєю будь-якого виду, будь-який акт, який має на меті зачепити оборону або безпеку прибережної держави, так само як і будь-який інший акт, який напряду не стосується проходу (підйом і посадка літальних апаратів, вивантаження і вантаження товарів, валют, осіб, забруднення моря, рибна ловля тощо).

У відповідності до ст. 13 Закону України «Про державний кордон України» мирний прохід через територіальне море України здійснюється з метою його перетинання без заходження у внутрішні води України, або з метою заходу у внутрішні води і порти України, або виходу з них у відкрите море. Прохід вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, а також правопорядок і безпека України. Іноземні невійськові судна при здійсненні мирного проходу повинні впливати звичайним навігаційним курсом або курсом, рекомендованим компетентними органами України, а також морськими коридорами або схемами поділу прямування. Морські

коридори і схеми поділу руху вказуються на морських картах, що публікуються у встановленому порядку. Капітан іноземного невійськового судна, яке порушило правила мирного проходу, несе відповідальність згідно з законодавством України. У випадках порушення, за відсутністю міжнародних угод, учасниками яких є держави, то перевезення буде підкорятися національним правилам відповідно до колізійних норм відповідної країни.

Особливості, якими володіють міжнародні перевезення, залежать від виду транспорту, від об'єктів транспортування, систематичності виконання перевезень та інших особливостей. Рядом авторів виокремлюється класифікація відповідно до видів транспорту. Так, у залежності від виду транспорту, національне законодавство України згідно з ч. 1 ст. 21 ЗУ «Про транспорт», визначає склад єдиної транспортної системи та виокремлює такі види транспорту загального користування – залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен.

Відповідно виокремлюються договори пасажирського перевезення залізничним, морським, внутрішнім водним, автомобільним, повітряним транспортом. Отже, юридичне значення цієї класифікації має вираження в тому, що в залежності від виду договору пасажирського перевезення визначаються застосовні до них правила, та можна виокремити договір перевезення пасажирів морським транспортом та річковим транспортом. Головною особливістю виокремлених даних двох видів є міжнародний характер першого, який полягає в наявності іноземного елемента. Виокремлюють також:

у залежності від об'єктів транспортування на перевезення пасажирів і перевезення пасажирів і багажу. Ці групи мають принципові відмінності щодо характеру договорів, що укладаються з перевезення, порядку та умов

транспортування, оформлення перевізних документів, питань відповідальності сторін.

У міжнародних договорах є спеціальні розділи і статті, що регулюють окремо перевезення пасажирів та перевезення багажу. А.С. Касаткіна пропонує таку класифікацію перевезення пасажирів, як перевезення пасажирів, які виконуються у порядку надання платних і безоплатних послуг. Як приклад пропонує віднести комерційні перевезення пасажирів до платних, до безкоштовного перевезення – перевезення ветеранів на організований для них захід, оскільки у цьому випадку ветерани отримують від організатора або перевізника послугу у порядку здійснення безоплатного договору [87, с. 44].

Залежно від систематичності здійснення міжнародні перевезення пасажирів можуть бути класифіковані на регулярні та нерегулярні. Що стосується міжнародних морських перевезень, то регулярність прив'язана до видів судноплавства. Зокрема, трамповому судноплавству є властивою нерегулярність перевезень, тоді як лінійне судноплавство характеризується їх регулярністю. Лінійне (liner service) і трампове (tramp service) судноплавство зумовлює принципові відмінності у формуванні факторів, що впливають на ефективність транспортного процесу в системі обох видів судноплавства. Обидві форми мають багато спільного, оскільки спрямовані на задоволення специфічних потреб у відносинах з перевезенням морем. Поряд із лінійним судноплавством, виокремлюють круїзні плавання, які визначають комерційний характер використання пасажирських суден. Робота круїзними рейсами відрізняється від лінійного плавання тим, що судно тут здійснює рух по заздалегідь розробленому й оголошеному маршруту з метою відпочинку пасажирів. Характер створюваного відпочинку у вигляді розваг на судні під час плавання і екскурсій пасажирів у портах заходу залежить від виду круїзу, що, природно, формує поряд з витратами – провізну плату за перебування пасажирів в круїзному рейсі.

Отже, особливість міжнародного судноплавства, яке відрізняє його від внутрішнього, полягає в наявності іноземного елемента, який є притаманним процесові переміщення і становить частину транспортної діяльності. Наслідком цього є виникнення специфічних міжнародно-правових питань транспортного характеру, які відрізняють міжнародні морські перевезення пасажирів від внутрішніх.

Із представленими вище визначеннями, міжнародного морського перевезення пасажирів, можна запропонувати таке визначення – це вид перевезення пасажирів, за якого учасники перевезення перетинають кордон держави, а саме зовнішній кордон територіального моря, який є морським кордоном прибережної держави, і переміщаються через територію більш ніж однієї країни. Незалежно від того, чи підпорядковується міжнародне перевезення міжнародними угодами країн, через територію яких таке перевезення здійснюється в силу відсутності таких угод. Однак, при цьому це перевезення не перестає бути міжнародним, оскільки пасажир перевозиться територіями різних держав. Помітною особливістю регулювання цієї сфери є багатосторонні договори, які передбачають уніфіковані матеріально-правові та колізійні норми, що дозволяють вирішувати на однаковій основі складні питання торгового мореплавства та є міжнародними джерелами адміністративного права як складова публічного права у контексті правотворчої діяльності [37]. За відсутності міжнародних угод, учасниками яких є ці країни, перевезення підпорядковується національним правилам відповідно до колізійних норм відповідної країни.

Згідно з ЗУ «Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. і Протоколом 1976 р. до неї», Україна є стороною зазначеної Конвенції і Протоколу до цієї Конвенції. Дата ратифікації Україною: 15 липня 1994 р. [73]. На теперішній час перевезення пасажирів регулює Афінська Конвенція 1974 р., якої було розроблено і прийнято під егідою Міжнародної морської організації (ІМО).

Україна приєдналася до Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р. в редакції 1982 р. в 1994 р. [101]. Типова структура конвенції є такою, що дозволяє регулювати основні питання організації і здійснення міжнародних перевезень. Зокрема, вона містить такі основні розділи: преамбулу, загальні положення, транспортну документацію, обов'язки сторін за договором перевезення, відповідальність сторін, вимоги та позови, прикінцеві положення.

Афінська конвенція 1974 р. сприйняла багато норм Брюссельської конвенції 1961 р. [22], а саме: питання відповідальності перевізника за шкоду, принцип вини перевізника, яка презюмується, встановлення меж його відповідальності і звільнення від відповідальності у разі винної поведінки пасажирів.

Від самого початку Брюссельська конвенція 1961 р. містила як матеріальні, так і колізійні норми. Усі колізійні норми засновано на принципові застосування закону суду. Брюссельська конвенція 1961 р. мала обмежену сферу дії: застосовується тільки до міжнародних пасажирських перевезень (перевезень між портами різних держав або однієї держави, але із заходом в іноземний порт). У Брюссельській конвенції 1961 р. надано визначення вживаних термінів, закріплено обов'язки перевізника, встановлено його відповідальність. Важливе правове значення має визначення поняття «перевезення», що пов'язане з періодом часу, яким воно охоплюється. Термін перевезення пасажирів – період, протягом якого пасажир перебуває на борту судна, період посадки та висадки, а також перевезення пасажирів водним шляхом з берега на судно і навпаки, якщо вартість цього перевезення входить у вартість квитка, або судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, надано у розпорядження пасажирів перевізником. Саме в межах часових рамок перевізник відповідає за своїми зобов'язаннями перед пасажиром [87, с.11].

Отже, міжнародне морське перевезення пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання має ряд ознак і особливостей, які мають вираження у правовій регламентації і відрізняють його від інших перевезень на інших видах транспорту.

1.2. Особливість застосування імперативних норм у сфері міжнародного морського транспорту

Україна як сторона міжнародних конвенцій, інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів. Їх повноцінна імплементація вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення безпеки мореплавства і загальної безпеки, яка має належні організаційні, кадрові та матеріальні ресурси і сучасну правову базу.

За роки свого державного розвитку Україна істотно втратила позиції морської держави через втрату більшості суден торговельного та риболовного флоту, значне скорочення суднобудування, руйнацію військово-морських сил, уповільнення соціально-економічного розвитку приморських регіонів. Розвиток морських перевезень українськими суднами не відповідає загальносвітовим тенденціям.

Важливим чинником повернення України на світовий ринок перевезень на морських і внутрішніх водних шляхах є створення сучасного правового поля для приваблення інвестицій у цей сегмент транспортного сектору економіки. Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів судноплавства.

У сучасних умовах інтенсивних міжнародних інтеграційних процесів важлива роль належить саме транспорту. Україна ратифікувала Угоду про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами у вересні 2014 р. Із цього моменту всі органи влади, які мають повноваження у сфері європейської інтеграції, повинні забезпечити ефективне виконання

взятих міжнародно-правових зобов'язань. Стрижневим елементом Угоди є приведення законодавства України до права ЄС. Угода про асоціацію – це близько 355 актів Європейського Союзу, положення яких мають бути перенесеними до національної системи України, тому розробка ефективного механізму наближення законодавства України до права ЄС є важливим елементом, який має безпосередній вплив на формування державної політики України в цілому [34].

Згідно зі ст. 26 розд. 1 ч. III Віденської Конвенції про право міжнародних договорів, кожен імплементований акт законодавства ЄС є обов'язковим та має добросовісно виконуватися [26].

З метою забезпечення скоординованого розвитку і прогресивної лібералізації транспортного сполучення між Україною та ЄС, що відповідає їх взаємним комерційним потребам, умовам взаємного доступу на ринок сторін угоди, відповідно до ст. 138 Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами [183], про наближення законодавства, Україна узгоджує своє законодавство, у тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, тією мірою, якою таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки сторін угоди і руху пасажирів та вантажів. Крім того, Конституція України визначає, що Угода є частиною національного законодавства і положення Угоди мають бути адаптованими в національно-правову систему [110]. Процес наближення українського законодавства до законодавства ЄС, як це передбачено нормами Угоди про асоціацію України та ЄС є одним із важливих факторів, що впливає на публічне адміністрування сфери морських пасажирських перевезень.

Відповідно до положень Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами та Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до

законодавства Європейського Союзу» юридичні акти Європейського Союзу є джерелами адміністративного права України. Україна, відповідно до них, взяла на себе зобов'язання привести власні закони та інші нормативні акти у відповідність до законодавства Європейського Союзу. Беручи до уваги дані пошукової системи Верховної Ради України, суб'єктами публічної адміністрації було розроблено, ухвалено й офіційно оприлюднено понад дві тисячі різноманітних планів, які за своєю юридичною природою є інструментами публічного адміністрування. В юридичній енциклопедії, план – це попередньо визначений порядок, послідовність здійснення певної програми, виконання роботи, проведення заходів тощо [204]. Затвердження плану є одним з інструментів публічного адміністрування, яке створює правові наслідки у вигляді виникнення, зміни або припинення прав та породжує обов'язки для приватних осіб. План як інструмент адміністративного права є додатковим спеціальним засобом для досягнення у майбутньому бажаного публічного результату шляхом затвердження напрямків адміністративної діяльності суб'єктів публічної адміністрації.

Саме стратегічне планування, яке є одним із видів плану як інструмента адміністративного права, має важливе значення та постійно зростає під європейським впливом. Завдання, затверджені у планах, є необхідними до виконання з метою забезпечення прав, свобод і законних інтересів приватних осіб та публічного інтересу держави [28, с. 176].

Отже, Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430 було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 р. як один із ключових національних документів у питаннях європеїзації національного транспортного законодавства, в загальній частині якої зазначається, що транспортна галузь є однією з базових галузей економіки, має розгалужену залізничну мережу, розвинуту мережу автомобільних шляхів, морські порти та річкові термінали, аеропорти та широку мережу авіаційних сполучень, вантажних митних терміналів, що

створює необхідні передумови для задоволення потреб користувачів транспорту у наданні транспортних послуг та розвитку бізнесу.

Стратегія визначає, що в Чорноморському та Азовському басейнах і дельті Дунаю працюють 13 морських портів, сукупна потужність вантажообробки яких становить більш як 230 млн тонн на рік. Територією України простягається 2714,5 кілометра внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних. Функціонує розвинута мережа паромного сполучення, морських контейнерних ліній, що з'єднують Україну з країнами-партнерами в Чорноморському регіоні [161].

Згідно зі Стратегією основними завданнями, щодо реалізації зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію є адаптація національного законодавства до законодавства Європейського Союзу, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу та повному виконанню Україною зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, яких взято нею за міжнародними договорами в зазначених сферах [173], та які сприяють подальшому формуванню основи європейської нормативно-правової системи [171].

Процес, спрямований на зближення права різних держав, на усунення або зменшення відмінностей у ньому в теорії називається гармонізацією права. Основними формами гармонізації вважають типові і модельні закони, рекомендації, уніфіковані правила, зводи принципів тощо. Як правило, такі документи розробляються міжнародними організаціями і не мають обов'язкової сили, мають рекомендаційний характер та є джерелами адміністративного права в контексті правотворчої діяльності. Вони можуть застосовуватися до правовідносин за бажанням сторін, тобто є джерелами м'якого права, які містяться в документах міжнародних міжурядових організацій та мають, за загальним правилом, диспозитивний характер. Наприклад, шляхом посилання на такий документ у договорі [147, с. 98]. Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства

України до законодавства Європейського Союзу» регламентовано механізм адаптації законодавства, утворення відповідних інституцій та інших додаткових заходів, необхідних для ефективного правотворення та правозастосування [67].

Н. Г. Дороніна, досліджуючи питання уніфікації та гармонізації в умовах міжнародної інтеграції, виходить із широкого тлумачення уніфікації як такої, що містить у собі метод гармонізації. На думку дослідниці, гармонізація законодавства є способом міжнародно-договірної уніфікації права, якого засновано на зобов'язанні держави при розробці національного законодавства дотримуватися певного напрямку правового регулювання, передбаченого у міжнародному договорі. Уніфікація права без створення однакових норм права є більш гнучкою уніфікацією, яка дозволяє найбільш повно враховувати національні особливості законодавчого регулювання [49], і водночас дозволяє удосконалювати українське колізійне право.

Отже, поняття гармонізації та уніфікації законодавства є тісно взаємопов'язаними і взаємодоповнюючими. Часто дуже важко розмежувати ці явища на практиці.

Уніфікація і гармонізація законодавства у сфері забезпечення як договірних, так і недоговірних зобов'язань мають певні особливості. Це пов'язано з тим, що національне правове регулювання способів забезпечення зобов'язань значною мірою відрізняється в законодавствах різних держав і регулюються імперативними нормами. Усе це ускладнює уніфікаційний і гармонізаційний процеси забезпечення зобов'язань у сфері міжнародного морського транспорту. Це також пов'язано з тим, що спосіб забезпечення зобов'язання, відомий одній правовій системі, але не відомий інший, не зможе беззаперечно застосовуватися в останній тільки на підставі норми, передбаченої міжнародним договором, оскільки цей інститут може бути не властивим даній правовій сім'ї та суперечити іншим нормам внутрішнього законодавства.

Специфіка сучасної уніфікації національних законодавств країн-членів ЄС полягає в тому, що вона почала відбуватися не на основі міжнародних конвенцій, як було раніше, а на основі регламентів, які є актами прямої дії та є обов'язковими для всіх суб'єктів права ЄС. Іншими словами, стався перехід від інтернаціоналізації міжнародного права до його європеїзації [181]. Наприклад, прийняті раніше Брюссельська конвенція про юрисдикцію, визнання та примусове виконання судових рішень із цивільних і комерційних справ 1968 р. та Римська конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань 1980 р., замінено на відповідні регламенти: Регламент про юрисдикцію, визнання та примусове виконання судових рішень із цивільних і комерційних справ 2001 р. (Брюссель I) та Регламент про право, що застосовується до договірних зобов'язань 2008 р. (Рим I) [235].

Слід зазначити, що чинний ЗУ «Про міжнародне приватне право» засновується на рецепції основних принципів сучасного міжнародного права та в ньому уперше знайшли свого відображення основні принципи сучасного колізійного регулювання, насамперед, принцип автономії волі.

Міжнародні перевезення є одним із сполучних ланок між економіками держав, окремих регіонів і континентів і забезпечують активний розвиток міжнародної торгівлі. На теперішній час міжнародне транспортне право як галузь міжнародного права є комплексом правових норм, що містяться в національному законодавстві, міжнародних договорах, звичаях, обов'язкових та рекомендаційних актах міжнародних міжурядових та неурядових організацій, і регулює зобов'язальні відносини з перевезення пасажирів у міжнародному сполученні. Відмінною особливістю правового регулювання у цій сфері є та обставина, що основні питання перевезень вирішуються в міжнародних угодах, що містять уніфіковані норми, які одноманітно визначають умови міжнародних перевезень пасажирів. У зарубіжній і вітчизняній літературі звертається увага на той факт, що навряд чи знайдеться

інша галузь права, в якій є така кількість міжнародних угод про уніфікацію правових норм, як у сфері транспортного права [40]. І це дійсно так.

За відсутності однакових матеріально-правових норм звертаються до норм національного права відповідно до колізійних норм транспортних конвенцій або національного законодавства.

На теперішній час Україна є учасницею багатьох транспортних конвенцій, і громадяни України, і юридичні особи при перевезенні керуються положеннями цих конвенцій. Їх норми мають імперативний, власно-розпорядчий характер.

Україною ратифіковано чималу кількість міжнародних договорів, конвенцій, угод із питань торговельного мореплавства. Міжнародно-правові акти, які регулюють відносини морських перевезень пасажирів, можна поділити на:

міжнародно-правові акти з питань безпеки мореплавства:

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі, 1974 р. (The International Convention for the Safety of Life at Sea) SOLAS - 74.

Сфера дії Конвенції обмежена суднами, які здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські судна, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менше 500.

Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, 1979 р. (The International Convention on Maritime Search and Rescue) CAP- 79.

Згідно із цією Конвенцією, держави забезпечують прийняття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і рятування людей, що терплять лихо на морях та біля їх берегів. Держава здійснює загальну координацію рятувальних операцій у пошуково-рятувальному районі, межі якого встановлюються відповідною угодою, для чого створюється національний орган – рятувально-координаційний центр – з метою пошуку і рятування. Після отримання повідомлення про те, що людина гине на морі в

зоні, в межах якої держава здійснює загальну координацію, відповідні влади негайно вживають заходів щодо надання будь-якої можливої допомоги. Вона здійснюється незалежно від національної приналежності або статусу особи, яка зазнає лиха або обставин, за яких її було виявлено. Рекомендується вирішувати, за умови дотримання національного законодавства, питання про негайний допуск до своїх територіальних вод або на свою територію рятувальних одиниць іншої держави виключно з метою пошуку місць морських подій для рятування людей, що залишилися живими. Органи зацікавленої держави повинні передати про це прохання із зазначенням відомостей про заплановану місію рятувально-координаційному центру іншої держави. Компетентні органи негайно підтверджують отримання такого прохання і якомога швидше вказують умови, за яких може бути здійснено намічену місію. Сторонам рекомендується укласти угоди з пошуку і рятування із сусідніми державами щодо об'єднання їх можливостей, встановлення загального порядку дій [3].

Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства, 1988 р. (The Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation) SUA - 88.

На 58-й сесії Ради ІМО в 1986 р. було схвалено план проведення римської конференції щодо припинення незаконних актів проти безпеки морського судноплавства. За підсумками конференції 1988 р. було прийнято два міжнародні договори – Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства і Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі. Обидва документи є необхідною частиною Заключного Акта Конференції.

Міжнародний Кодекс по Управлінню Безпекою (The International Safety Management Code). Асамблея ІМО 4 листопада 1993 р. прийняла як Резолюцію А.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ). У травні 1994

р. сесія Асамблеї ІМО ухвалила вважати МКУБ юридично обов'язковим актом, включивши його як доповнення до глави ІХ Конвенції SOLAS. Щодо пасажирських суден і танкерів МКУБ набув чинності в 1998 р., для інших категорій суден – з 2002 р.

Міжнародні-правові акти з питань сприяння міжнародному судноплавству, до яких належить Конвенція по полегшенню формальностей в міжнародному морському судноплавстві, 1965 р. (The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic). Україна приєдналася до конвенції 21 вересня 1993 р. Постановою Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 р. № 775, та набула чинності для України – 24 грудня 1993 р. Конвенція передбачає полегшення морського судноплавства спрощенням і скороченням до мінімуму формальностей, вимог стосовно документів і процедур при прибутті, стоянці та відправленні суден закордонного плавання, регламентує полегшення формальностей для вантажів, призначених для круїзів, та їхніх пасажирів, надає визначення суден, яких призначено для круїзів, визначає «круїзних пасажирів» [102].

Уніфіковано міжнародно-правові акти з питань морських перевезень пасажирів, яких представлено Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р., якої було розроблено і прийнято під егідою Міжнародної морської організації (ІМО). Згідно з ЗУ «Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. і Протоколу 1976 р. до неї», Україна є стороною зазначеної Конвенції і Протоколу до цієї Конвенції. Дата ратифікації Україною: 15 липня 1994 р. [73].

Типова структура конвенції є такою, що дозволяє регулювати основні питання організації і здійснення міжнародних перевезень. Зокрема, вона містить такі основні розділи: преамбулу, загальні положення, транспортну документацію, обов'язки сторін за договором перевезення, відповідальність сторін, вимоги та позови, прикінцеві положення.

Забезпечення застосування норм вищезазначених конвенцій є обов'язком держави та її публічної адміністрації у сфері торговельного мореплавства. Причому, держава або її публічна адміністрація є суб'єктом адміністрування, відповідального за застосування міжнародних норм у регулюванні діяльності недержавних акторів [103, с.27] , що являє собою правовий режим, заснований на міжнародних договорах, які регулюють відносини у сфері міжнародних морських перевезень через забезпечення відповідності або імплементацію державами-учасниками міжнародних норм.

Так, Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури), яке є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України та є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [148], має забезпечити відповідно до законодавства виконання зобов'язань за міжнародними договорами України та їх імплементацію в національне законодавство, виконання Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншого, підготовку пропозицій щодо укладення, припинення чи зупинення дії, денонсації та приєднання до міжнародних договорів України з питань транспорту.

Наступним суб'єктом адміністрування [137] є Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), яка: є

центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості); забезпечує дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства; здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України (контроль держави прапора), незалежно від форми власності (крім суден флоту рибної промисловості) [153].

Саме міжнародне транспортне право має чітко виражену галузеву структуру, і в регулюванні системою норм міжнародного транспортного права міжнародних транспортних відносин приватно-правового характеру, має прояв його нерозривний зв'язок з міжнародним правом. Враховуючи правові норми названої галузі права, міжнародне транспортне право немов би становить частину правової системи міжнародного права і в той же час зберігає структурну відокремленість, самостійність як комплексне правове утворення.

Принципова особливість міжнародного транспортного права полягає в тому, що його об'єктом є міжнародна транспортна діяльність, пов'язана з перевезеннями. Цей вид діяльності здійснюється в рамках домовленостей держав про використання територій суверенних держав і міжнародних транспортних артерій для перевезень, здійснення митних та інших

адміністративних процедур і разом із тим базується на договірних засадах приватно-правового характеру [140, с. 402].

Таким чином, договірні відносини щодо здійснення морських перевезень значною мірою обмежені нормами публічного, і в перше чергу адміністративного права. Наприклад, згідно із ЗУ «Про Державний кордон України» Україна, керуючись Конституцією України, Декларацією про державний суверенітет України та Актом проголошення незалежності України, держава неухильно проводить політику миру, виступає за зміцнення безпеки народів України, виходячи із принципів непорушності державних кордонів, які є відображенням територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності, суверенітету та єдності України. Державний кордон України є недоторканим. Будь-які порушення його рішуче припиняються [66]. Це положення свідчить про збереження суверенності національного правопорядку. Так, взаємодія і взаємовплив норм міжнародного та національного права мають здійснюватися у суворій відповідності до загальновизнаних принципів міжнародного права, дотримання яких і забезпечує єдність та інтеграцію сучасних правових систем.

Зокрема, А. Джеффі абсолютно справедливо зазначає, що існують три головних питання, які можуть виникнути у справах з іноземним елементом: питання юрисдикції, вибору застосовуваного права, а також, визнання і виконання іноземних судових рішень. Отже, в зарубіжній літературі виокремлюють такі етапи колізійного регулювання: 1) вирішення питання про підсудність; 2) встановлення на підставі колізійної норми застосовного права; 3) застосування обраного права [220, с. 1].

В літературі виокремлюють імперативний характер колізійних прив'язок і підкреслюють особливість колізійних норм у сфері міжнародного транспорту.

Слід погодитися з думкою О. Н. Садікова щодо того, що особливість колізійних норм у сфері міжнародного транспорту полягає у підпорядкуванні

основного інституту – договору перевезення – дії декількох колізійних прив'язок. Це обумовлюється тим, що пасажери фактично прямують територіями декількох країн, у кожній з яких підлягають виконанню різні транспортні операції: посадка пасажирів, перевезення, прибуття пасажирів [167].

Для відносин з перевезень пасажирів виокремлюють такі колізійні прив'язки:

закон країни відправлення;

закон країни прямовання;

закон країни, в якій пред'явлено претензію;

закон країни, в якій здійснюється зміна договору перевезення;

закон країни місця події;

закон країни призначення;

закон суду (закон країни, в якій розглядається судовий спір).

Закон країни відправлення пасажирів є закон місця заключення договору (*lex loci contracts*), закон країни, в якій здійснюється зміна договору перевезення, тобто закон місця здійснення акту (*lex loci actus*), закон країни призначення є закон місця виконання договору (*lex loci solutions*). Специфічною колізійною прив'язкою є по суті лише закон країни прямовання. Необхідність використання цього колізійного початку обумовлена тим, що в ході виконання договору перевезення пасажир повинен переміщатися територією ряду країн, і деякі умови перевезень повинні відповідати вимогам, які містяться в законах країн слідування. З огляду на розбіжності внутрішнього законодавства така прив'язка може ставити учасників перевезення в несприятливе становище: умови перевезення, виконані при відправленні можуть надалі виявитися порушеними на дорогах транзиту або місці призначення.

Законодавство України, зокрема КТМ України, містить такі прив'язки: закон прапора – ч. 2 ст. 19; ч. 2 ст. 32; ч. 3 ст. 32; ст. 33; ч. 2 ст. 132;

закон суду – ст. 8;

закон перевізника – ст. 189.

Субсидіарні колізійні прив'язки:

закон держави, яким засновано, має основне місце діяльності або місце проживання однієї із сторін договору – ч. 3 ст. 14.

Спеціальні колізійні прив'язки:

закон держави, в якому судно зареєстровано безпосередньо до зміни прапора – ст. 34;

закон держави, в якому судно прийнято до споруди або будується – ч. 1 ст. 19;

закон держави, в якому майно затонуло – ст. 121;

закон держави, зазначеної у квитці пасажирів – ч. 3 ст. 14;

закон держави, в порту якої судно закінчило рейс після аварії – ст. 278;

закон держави, на території якої трапилося зіткнення суден – ст. 296;

закон держави, в якій мав місце порятунок – ч. 1 ст. 327;

закон держави реєстрації іпотеки – ст. 366.

Особливість застосування імперативних норм у сфері міжнародного морського транспорту розкривається у їх особливому значенні та полягає у їх правовій природі. Вони є публічними за своїм характером, гарантують захист публічного правопорядку та спрямовані на захист прав суб'єктів у сфері морських перевезень пасажирів, правовідносини яких стосуються сфери приватного права та потребують публічно-правового регулювання.

Проблематика у застосуванні імперативних норм національного законодавства полягає в критеріях виокремлення норм, які застосовуються щодо відносин у сфері морських перевезень пасажирів.

Критеріями імперативних норм внутрішнього публічного права норм є:

спрямованість норми на закріплення підвалин конституційного ладу держави, основи соціально-економічного, політичного та державного життя, взаємовідносини держави та особистості (як їх визначають у теорії – норми-основи);

спрямованість норми на захист загальних приватних прав та законних інтересів осіб;

спрямованість норми, яка містить застосування національної колізійної норми, тобто підлягає застосуванню незалежно від того, що на підставі колізійної норми обрано іноземне право;

спрямованість норми, яка містить дозволи у формі зобов'язування, суб'єктів правових відносин надходити у конкретно-визначений спосіб, де державою введено загальну заборону особливої важливості.

Отже, під імперативною нормою внутрішнього публічного права розуміється правова норма, яка: має суворо імперативний характер, тобто не може бути зміненою ніякою угодою сторін; закріплює основні права і встановлює заборони особливої важливості; діє незалежно від імперативних норм міжнародного приватного права (українських колізійних норм) і підлягає застосуванню незалежно від того, що на підставі українських колізійних норм обрано іноземне право.

1.3. Категорія публічного порядку як основа адміністративно-правового регулювання морських перевезень пасажирів

Реалізація національних інтересів на морі, сталий розвиток України як морської держави можуть ускладнюватися або у перспективі унеможлиблюватися деякими факторами, які загрожують національній безпеці у сфері морської діяльності. Категорія публічного порядку як основа адміністративно-правового регулювання морських пасажирських перевезень у: сприянні реалізації державної морської політики та забезпеченні безпеки, а саме захистові державного суверенітету у внутрішніх морських водах, територіальному морі, повітряному просторі над ними, на морському дні та в надрах у їх межах; захистові суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, а також у стратегічно важливих для

держави районах моря; захистові національних інтересів у Світовому океані та охороні людського життя на морі і рятуванні людей, майна та суден.

Адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів має характерну властивість обмежувати застосування іноземного права. Таким видом обмеження є публічний порядок. Враховуючи, що сфера морських перевезень пасажирів як приватно-правові відносини підлягають договірному, тобто децентралізованому регулюванню з точки зору публічного права [157] та з точки зору міжнародного права як автономія волі сторін буде обмежуватись, як уже зазначалося, наявністю норм внутрішнього публічного права, а саме імперативними нормами.

Таким чином, українське законодавство щодо відносин у сфері морських перевезень пасажирів містить норми права, які є здатними обмежити принцип автономії волі сторін. Принцип автономії волі діє до тих меж, за якими воля суб'єктів, що розглядаються, правовідносин, не є самостійною і має впливати із встановлених на підставі законів обмежень і заборон. Межі обмеження автономії волі, пов'язані з інститутами публічного порядку та імперативних норм. Обране сторонами право не має застосовуватися, якщо його застосування призведе до наслідків, несумісних з українським правопорядком, тобто публічним порядком.

Перш ніж почати розглядати один із видів обмеження у застосуванні іноземного права – публічний порядок, слід розібратися у відмінностях поняття «правопорядок» та близького, але не ідентичного йому поняття «громадський порядок». В теорії держави і права відокремлюють ці поняття. Як зазначає, Н. Н. Крестовська, правопорядок — це заснований на праві стан упорядкованості і організованості суспільного життя, що склався в результаті здійснення режиму законності. Правопорядок є метою і одночасно підсумком, результатом правового регулювання.

Як системне утворення він складається із взаємодіючих елементів, пов'язаних між собою відносинами взаємозалежності та взаємовпливу, до

яких належать: суб'єкти правопорядку; сукупність актів реалізації права; усі правові відносини і зв'язки між учасниками, їхніми властивостями, взаємні зв'язки прав, свобод і обов'язків, відповідальності; врегульована, упорядкована взаємодія названих елементів, які створюють єдиний погоджено діючий організм.

Правопорядку є властивими такі ознаки:

1) правопорядок є станом упорядкованості суспільних відносин, передбачених нормами права. Антиподом правопорядку є свавілля суб'єктів права один до одного, породжений свавіллям хаос;

2) правопорядок — це результат проведення в життя принципу законності та інших принципів права;

3) змістом правопорядку є правомірна поведінка суб'єктів права;

4) правопорядок забезпечується державою.

Правопорядок як система є складовою системи вищого рівня громадського порядку.

Як зазначають науковці, на відміну від правопорядку, громадський порядок утворюється під впливом не тільки правових, але й інших соціальних норм: норм моралі, звичаїв, корпоративних норм тощо. Отже, громадський порядок є станом врегульованості суспільних відносин, заснованим на реалізації усіх соціальних норм і принципів.

Між громадським і правовим порядком існує тісний взаємозв'язок, який має вираження в єдиній соціальній природі цих явищ. У той же час між правопорядком і громадським порядком існують відмінності. Вони мають різну соціально-нормативну основу: для правопорядку такою основою є право і законність, для громадського порядку — уся сукупність соціальних норм і засобів соціального впливу.

Отже, правопорядок і громадський порядок співвідносяться як частина і ціле. Стан громадського порядку багато в чому зумовлений станом правопорядку. Водночас неможливо підтримувати правопорядок, не

впливаючи на громадський порядок [106, с. 349]. Для того, щоб правопорядок здійснювався в масштабі усієї країни, необхідною є єдність правопорядку. Існування різних правопорядків у різних регіонах держави є неприпустимим. Проте на практиці такі випадки можуть виникати у певних сферах правового регулювання. Вони впливають із протиріччя у чинному законодавстві і різних його тлумаченнях, які і породжують колізії права. Не виключеними є також зловживання у сфері законності. Термін «зловживання» позначає соціально шкідливу поведінку суб'єкта, яке здійснюється в рамках правових норм і може завдати істотної шкоди охоронюваним правом інтересам. Для усунення фактів такого роду держава повинна використовувати засоби забезпечення законності, охорони і захисту правопорядку. Законність є однією з основних юридичних характеристик правопорядку, дає можливість визначити сторони його функціонування. Забезпечення правопорядку, охорона і захист його від порушень гарантуються державою. Не випадково одними з функцій держави є охорона і захист правопорядку і не тільки внутрішнього, але й зовнішнього.

Професор А.Ф. Крижановський у своїй дисертації «Правопорядок суверенної України: становлення та тенденції розвитку (загальнотеоретичне дослідження)» [107] обґрунтовує змістовну відмінність категорій «правопорядок» та «правовий порядок» та звертає увагу на те, що вони мають різне змістовне наповнення. Отже, категорія «правопорядок» обмежує свою змістовність «порядком у праві». Категорія «правовий порядок» є адекватною широкому розумінню правового упорядкування суспільної життєдіяльності та вказує на те, що правовий порядок існує й поза межами права, підкреслює, що правовий порядок – це фактично існуюча практика плину правових відносин і процесів, що виникають між людьми і соціальними групами у ході їхньої життєдіяльності. Він характеризує не те, що декларується, а переважно реально працюючі і сприйняті даним суспільством процедури і механізми правового буття. Саме у його рамках здійснюються права й обов'язки, якими

володіють суб'єкти права, тобто учасники правовідносин щодо морського перевезення пасажирів.

В теорії існує проблема формування світового правопорядку [13].

Науковці зазначають світовий правопорядок як систему суспільних планетарних відносин, що формуються на основі загально-гуманістичних і природно-правових засад і функціонують відповідно до загальновизнаних принципів і норм міжнародного і внутрішньодержавного права. Необхідність створення і зміцнення світового правопорядку зумовлена наявністю глобальних проблем, вирішення яких є можливим тільки за згоди та співпраці різних держав. Право, його загальнолюдські сутнісні якості забезпечують можливість становлення і розвитку світового правопорядку. Властивості права дозволяють взаємодіяти нормам національного і міжнародного права у формуванні світового правопорядку.

Світовий правопорядок — це складна і динамічна система взаємин різних держав, міжнародних організацій, соціальних і національних спільнот [141]. Світ постійно змінюється, змінюються й уявлення про нього, виникає необхідність в удосконаленні міжнародного і національного законодавства, у вирішенні таких нових проблем глобального характеру, як охорона природи, тероризм, піратство, боротьба з організованою злочинністю тощо.

Як зазначає, Н.Н. Крестовська, світовий правопорядок — це результат узгодження інтересів держав і народів. Кожна держава є самостійним суверенним утворенням і будує свої взаємини з іншими учасниками на принципах невтручання у внутрішні справи, територіальної цілісності держав, рівноправ'я і самовизначення народів.

Світовий правопорядок — це умова і гарантія успішної міжнародної співпраці в найрізноманітніших сферах життєдіяльності людей [106, с. 350]. Отже, слід розрізняти поняття «громадський порядок», «правапорядок», «світовий правопорядок». Не варто плутати ці поняття з поняттям «публічний порядок», який є загальновизнаним інститутом міжнародного приватного

права та відіграє важливу роль у механізмові регулювання приватно-правових відносин міжнародного характеру. Національне законодавство регламентує захист публічного порядку від порушення, вчиненого з метою, що суперечить інтересам держави і суспільства ст. 228 ЦК України. Частина 1 ст. 228 ЦК України визначає умови, за яких правочин вважається таким, що порушує публічний порядок, а саме: якщо його було спрямовано на порушення конституційних прав і свобод людини і громадянина, знищення, пошкодження майна фізичної або юридичної особи, незаконне заволодіння майна держави, Автономної Республіки Крим, територіальної громади.

Застереження про публічний порядок визначено у ст. 12 ЗУ «Про міжнародне приватне право». Стаття регламентує, що норма права іноземної держави не застосовується у випадках, якщо її застосування призводить до наслідків, явно несумісних з основами правопорядку, тобто публічним порядком України. У таких випадках застосовується право, яке має найбільш тісний зв'язок з правовідносинами, а якщо таке право визначити або застосувати неможливо, застосовується право України [70]. Слід зазначити, що відмова в застосуванні права іноземної держави не може ґрунтуватися лише на відмінності правової, політичної або економічної системи відповідної іноземної держави від правової, політичної або економічної системи України, про що свідчить ч. 2 ст. 12 ЗУ «Про міжнародне приватне право».

Застереження про публічний порядок є загальновизнаним інститутом міжнародного права. Воно відіграє важливу роль у механізмові регулювання приватно-правових відносин міжнародного характеру і є проявом суверенного характеру державної влади у межах її функціонування. Призначення застереження полягає у виключенні застосування іноземного закону, несумісного з публічним порядком країни суду. Як зазначає Н.Ю. Єрпілева, іноземне право, що підлягає застосуванню, не є заздалегідь відомим і може ґрунтуватися на принципах і доктринах, чужих правовій системі, яка існує у місці його застосування. У цій ситуації застереження про публічний порядок є

своєрідним фільтром, пройшовши через який іноземне право може бути реалізованим у навколишньому чужому йому середовищі [50, с.104].

Поняття *ordre public* – переклад з франц. «громадський порядок», уперше було використано у ст. 10 Декларації прав людини і громадянина 1789 р.: «Ніхто не може переслідуватися за свої погляди, навіть релігійні, якщо їх вираження не порушує громадського порядку, встановленого законом» [43]. Цей знаменитий документ є досі чинним, оскільки належить до складу Конституції Французької Республіки від 4 жовтня 1958 р. Як написав в одній зі своїх статей під назвою «Десять цікавих моментів щодо «громадського порядку» в міжнародному приватному і цивільному праві», директор інституту міжнародного приватного та порівняльного права, Д.Л. Давиденко: «Французи, як справжні «законодавці моди», ввели моду на використання правової категорії *order public*» [42].

У ході розвитку міжнародного права неодноразово робилися спроби обґрунтувати зміст поняття «публічний порядок». Однак виявилось неможливим раз і назавжди визначити чіткий зміст цієї категорії. Для сучасних фахівців у галузі міжнародного права більш прийнятно говорити не про публічний порядок взагалі, а про застереження, що обмежує дію іноземних законів і реалізацію іноземних рішень.

Пункт 3 ст. 796а Цивільного процесуального укладення Німеччини встановлює, що «в зверненні до виконання мирової угоди має бути відмовлено, якщо мирова угода є недійсною або його визнання порушило б публічний порядок» [196], що є прикладом використання застереження про публічний порядок в германській правовій системі міжнародного права.

Ідея застереження, її історія нерозривно пов'язані зі становленням двох концепцій суспільного порядку: позитивної і негативної. Позитивна концепція, яку називають за її походженням «франко-італійська», означає, що якась сукупність правових норм у силу їх особливої важливості не допускає застосування іноземного права незалежно від його властивостей. Негативна

концепція, витoki якої слід шукати в німецькій доктрині і Вступному законі до Німецького цивільного укладення, передбачає, що іноземне право не застосовується, а зобов'язання сторін, що виникли на його основі, не підлягають захистові, якщо таке застосування і такий захист суперечать публічному порядку даної держави. Таким чином, перша концепція ґрунтується на особливому характерові окремих норм і принципів внутрішнього законодавства, друга ж – на негативних властивостях іноземної норми. О.А. Алексеєва говорить про функції громадського порядку, які визначають існування двох концепцій цього правового інституту [50, с. 110]. Як зазначає автор: «основна відмінність цих двох функцій полягає в тому, що негативна функція є необхідною для відторгнення іноземних норм і судових рішень. Позитивна функція використовується для забезпечення імперативного застосування певних норм країни суду без звернення до колізійної норми для встановлення компетентного правопорядку. Негативна концепція знайшла свого законодавчого вираження майже в усіх європейських кодифікаціях. Позитивна концепція робить актуальним питання щодо її співвідношення з правовим інститутом імперативних норм. У теоретичному плані, як зазначає В.П. Звеков, потреба у застереженні обговорювалася стосовно випадків, коли колізійна норма відсилає до іноземного закону, що обмежує права і свободи громадян за ознаками соціальної, расової, національної, мовної чи релігійної приналежності [115, с.107].

Слід розуміти, що іноземне право застосовується в державі, де існує власний правопорядок, що неминує впливає на результат. Застосовувані норми іноземного права не мають порушувати основоположні принципи місцевого правопорядку, який є принципом міжнародного приватного права. Отже, застереження про публічний порядок (франц. – *ordre public*, англ. – *public policy*, нем. – *Vorbehaltsklausel*) – це особливий інститут міжнародного права, який переслідує таку мету: національне право допускає застосування іноземного права, встановлює порядок його застосування та одночасно

окреслює допустимі межі його застосування на своїй території [79, с. 87]. Застереження про публічний порядок є своєрідним захисним механізмом, оскільки відповідно до нього є можливою відмова від застосування іноземного права на тій підставі, що наслідки такого застосування будуть суперечити основам організації суспільства і держави.

У застосуванні застереження про публічний порядок слід звернути увагу на винятковість його застосування. Необхідно враховувати той факт, що часте звертання до нього судів може призвести до заперечення застосування іноземного права взагалі. За цим питанням писали такі автори, як М.М. Богуславський, В.А. Канашевський.

Із цього приводу М.М. Богуславський стверджує: «Якщо у будь-якій країні зловживати застосуванням цього застереження, необґрунтовано часто до нього вдаватися, тоді можна позбавити сенсу існування в цій країні міжнародного права взагалі, як системи норм, покликаної забезпечувати захист прав громадян і юридичних осіб, що виникли в силу застосування норм іноземного права» [86, с. 147].

Звернення до застереження про публічний порядок обумовлюється протиріччям самих іноземних норм права основам вітчизняного правопорядку, а наслідком їх застосування: суд має право застосувати застереження тільки тоді, коли застосування норм іноземного права може призвести до результату, що порушує публічний порядок. Цей аспект є присутнім в законах багатьох держав. Прикладом може бути Федеральний Закон Австрії про міжнародне приватне право, який регламентує, що положення іноземного права не підлягають застосуванню, якщо його застосування може призвести до результату, несумісного з основними цінностями австрійського правопорядку. У цій нормі чітко зафіксовано, що застереження про публічний порядок звернено не до самої норми іноземного права, а до наслідків її застосування [186]. Цей аспект можна побачити і в нормі, закріпленій у ст. 8 Закону Венесуели 1998 р. «Про міжнародне приватне

право» положення іноземного права, які повинні бути застосовані згідно із цим Законом, виключаються, тільки якщо їх застосування призвело б до наслідків, очевидним чином несумісних з істотними принципами венесуельського громадського порядку [56].

Статтю 6 Закону Республіки Польща 1965 р. «Про міжнародне приватне право» присвячено застереженню про публічний порядок: «Іноземне право не підлягає застосуванню, якщо його застосування призвело б до результатів, таких, що суперечать основним принципам правопорядку Республіки Польща» [58].

Стаття 9 Закону Республіки Румунія 1992 р. № 105 стосовно регулювання відносин міжнародного приватного права визначає публічний порядок так: «Права, придбані в іноземній державі, в Румунії дотримуються, якщо тільки вони не суперечать публічному порядку румунського міжнародного приватного права» [59].

Пункт 1 ст. 7 Указу Угорщини 1979 р. № 13 про міжнародне право регламентує, що іноземне право не застосовується, якщо це суперечить угорському публічному порядку.

Ще не менш важливий обмежувач застосування застереження про публічний порядок було введено п. 2 ст. 7 Указу Угорщини 1979 р. № 13 про міжнародне приватне право: «У застосуванні іноземного права не може бути відмовлено тільки на тій підставі, що суспільно-економічний лад іноземної держави відрізняється від угорського» [184]. Появу такої вказівки було пов'язано з поширеною в минулому практикою багатьох держав, спрямованою на незастосування заснованого на чужому або соціально-економічному устрої радянського права, а потім і права інших соціалістичних держав. Закріплення такої вказівки було спрямовано насамперед на захист свого права. Цей обмежувач уперше було введено у вищезгаданому указі [48, с.161]. Пункт 1 ст. 7 зазначеного Указу регламентує застереження про публічний порядок так:

«Іноземне право не застосовується, якщо це суперечить угорському публічному порядку».

Згідно з чинною ст. 6 Введеного закону до Німецького цивільного положення: «Будь-яка правова норма іншої держави не застосовується, якщо її застосування веде до результату, який явно є несумісним з істотними принципами німецького права. Вона особливо не застосовується, якщо це застосування є несумісним з основними правами» [52].

Правозастосовна практика різних держав має неоднакові підходи до встановлення обсягу та елементів змісту застереження про публічний порядок. Вищим арбітражним судом РФ на підставі розглянутих арбітражними судами справ в Інформаційному листі від 26 лютого 2013 р. № 156 «Огляд практики розгляду арбітражними судами справ про застосування застереження про публічний порядок як підстави відмови у визнанні та приведення у виконання іноземних судових і арбітражних рішень» сформовано таке визначення поняття «публічний порядок»: це фундаментальні правові засади (принципи), які мають вищу імперативність, універсальність, особливу громадську і публічну значущість, становлять основу побудови економічної, політичної, правової системи держави. До таких основ, зокрема, належить заборона на вчинення дій, прямо заборонених імперативними нормами законодавства РФ, якщо цими діями завдається шкода суверенітету або безпеці держави, зачіпаються інтереси великих соціальних груп, порушуються конституційні права і свободи приватних осіб (Вісник ВАС РФ 2013, № 5).

Пленум ВСУ у Постанові від 24. 12. 1999 р. «Про практику розгляду судами клопотань про визнання й виконання рішень іноземних судів та арбітражів і про скасування рішень, постановлених у порядку міжнародного комерційного арбітражу на території України» у порядку міжнародного комерційного арбітражу на території України спробував розшифрувати поняття «публічний порядок»: «Під публічним порядком у цьому та інших випадках, коли незаподіяння йому шкоди обумовлює можливість визнання й

виконання рішення, належить розуміти правопорядок держави, визначальні принципи і засади, які становлять основу існуючого в ній ладу (стосуються її незалежності, цілісності, самостійності й недоторканності, основних конституційних прав, свобод, гарантій тощо)» [154]. Отже, спираючись на таке визначення, все ж можна встановити окремі випадки, коли виконання іноземного арбітражного рішення буде не сумісним із публічним порядком України:

виконання рішень, що порушують основні конституційні права і свободи людини і громадянина;

виконання рішень, винесених з порушенням процесуальних прав відповідача;

виконання іноземних арбітражних рішень у випадках, коли таке виконання торкнеться імперативних норм національного публічного права.

На практиці звернення до публічного порядку відбувається у виняткових випадках, особливо в договірних відносинах. За кордоном до публічного порядку звертаються у випадках, коли мова йде про: конфіскацію без належної компенсації, контрабандні договори, підкуп посадових осіб, обхід імперативних норм іноземного права, наприклад, правил митного законодавства, а також із питань сімейного та спадкового права, визнання полігамних шлюбів. Зокрема, англійські суди відмовлялися визнавати контракти, що обмежують торгівлю або укладені під впливом або під примусом, контракти про торгівлю з ворогом або порушують закони дружньої країни; англійські суди також не визнають дискримінаційних наслідків, що виникли на підставі іноземного права, наприклад, статусу рабства або цивільної смерті [225].

Таким чином, досвід різних держав, у тому числі Української держави, свідчить, що законодавець, віддаючи належне значенню застереження про публічний порядок, обмежується найзагальнішим визначенням публічного порядку.

Крім поняття «public order» («публічний порядок») слід зазначити, що у Преамбулі Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, Конвенція ратифікована Україною [62], містяться такі поняття «a legal order» («правовий режим»), «an international economic order» («міжнародний економічний порядок»). Постає питання, про що йдеться, про режим чи про порядок. На теперішній час в юридичній літературі існує багато визначень до поняття «правовий режим». Найбільш вдалим є визначення, запропоноване С.С. Алексєєвим «Кожен правовий режим є саме «режим», і його поняття несе в собі основні відтінки цього слова ... ступінь жорсткості юридичного регулювання, наявність відомих обмежень і пілг, допустимий рівень активності суб'єктів, межі їх правової самостійності» [15].

На думку вчених В.К. Бабаєва, В.М. Баранова і В.І. Гоймана, правовий режим – якісно цілісна специфічна система засобів, прийомів, методів правового регулювання, що має вираження в особливостях нормативно-правових відносин та індивідуальних приписів, виникнення правовідносин, юридичних наслідків, способів забезпечення реалізації вимог права. Такий порядок регулювання має прояв у комплексі правових засобів, що створюють особливу спрямованість регулювання і характеризують особливе поєднання взаємодіючих дозволів, заборон, а також позитивних зобов'язувань [17].

Інші вчені характеризують правовий режим як традицію, основу якої становить сприйняття правового режиму як «порядку регулювання, вираженого у комплексі правових засобів, що характеризують особливе поєднання взаємодіючих між собою дозволів, заборон, а також позитивних зобов'язувань і створюють особливу спрямованість регулювання» [14].

На нашу думку, серед недоліків наведеного визначення є використання визначеного терміна «порядок» – багато хто ототожнює терміни «режим» і «порядок». Адже, поняття «порядок» розуміється, як стан упорядкованості, налагодженості й організованості при протиставленні його безладу і хаосу відповідно до словника. Виходячи із цього, вважаємо, що правовий режим –

це процес, спрямований на встановлення публічного порядку. З точки зору національного права саме галузь адміністративного права є спрямованою на захист публічного порядку. Завдяки цій властивості, як одній з найголовніших, вона є публічною за своїм характером [136]. Так, держава через свої органи та державні інституції є гарантом публічного порядку, встановлюючи норми, які мають назву «надімперативні норми» у міжнародному приватному праві, та з точки зору адміністративного права – це імперативні норми внутрішнього публічного права, спрямовані на забезпечення захисту прав учасників правовідносин і забезпечення їх реалізації можливістю застосування державного примусу при реалізації прав та обов'язків суб'єктами приватних відносин [86, с.153], а також підтримання публічного порядку.

Крім поняття «публічний порядок», виокремлюють категорію «міжнародний публічний порядок». В.А. Канашевській у своїй роботі наводить його визначення. Дж. Лью визначає це поняття так: «Доктрина міжнародного публічного порядку охоплює випадки заперечення рабства, неприйняття расової, релігійної та сексуальної дискримінації, викрадення дітей, піратство, тероризм. Останні перераховані два злочини становлять загрозу безпеці морського судноплавства, оскільки піратство і тероризм дорого обходяться сфері міжнародних морських перевезень пасажирів, являють собою загрозу життю і здоров'ю фізичних осіб, які перебувають на судні. Цю доктрину спрямовано проти будь-якої спроби повалити або уникнути застосування імперативних норм суверенної держави; дотримується основоположних прав людини, як вони декларовані у Загальній декларації ООН прав людини, та базових стандартів сумлінності; вона містить певні норми і правила, що містяться в головних і широко прийнятих однакових законах і міжнародних кодексах поведінки» [86, с. 147].

Міжнародний публічний порядок має транскордонний характер, метою якого є захист певних міжнародних цінностей, на відміну від публічного порядку країни суду, який захищає правопорядок тільки країни суду, що є

дуже важливим для безпеки судноплавної галузі від загроз, що впливають з піратства і тероризму, які давно є проблемою, що викликає занепокоєння у світі¹ та становить загрозу здоров'ю та життю пасажирів.

Прикладом порушення публічного порядку у сфері морських перевезень може бути справа про акт морського тероризму судна під назвою «Achille Lauro».

Судно «Achille Lauro» стало відомим на весь світ, ставши об'єктом захоплення терористами 7 жовтня 1985 р. Фабула справи полягає в такому:

«Під час 12-денного круїзу по Середземному морю з 680 пасажирями на борту і приблизно 350 членами екіпажу, що складався переважно з італійців і португальців, судно прямувало з Олександрії у Порт Саїд на північному сході Єгипту і було захоплено чотирма палестинськими терористами. 7 жовтня 1985 р. четверо терористів фронту звільнення Палестини Palestine Liberation Front захопили круїзний лайнер «Achille Lauro» в Середземному морі поблизу Єгипту. Терористи почали операцію раніше запланованого часу, їх злякав член екіпажу. Однак вони зуміли взяти лайнер під контроль, після чого наказали прямувати в Тартус, Сирія. Вимога – звільнити 50 палестинців, що перебували у в'язницях Ізраїлю. Ізраїль відмовився звільнити заарештованих, а Сирія відмовила в заході в Тартус. Тоді терористи застрелили пасажиря, громадянина США Леона Клінгхоффера, інваліда, який постійно знаходився у колясці. Причому після вбивства вони викинули тіло жертви, разом з коляскою, за борт. Причина вбивства саме цієї людини – його національність – єврей. Лайнер попрямував у Порт Саїд, Єгипет. Два дня велися переговори, і в кінці кінців єгипетська влада домовилися з терористами. Вони залишили лайнер, в обмін на проліт до Тунісу на борту єгипетського пасажирського літака. 10 жовтня борці за свободу сіли на літак і відправилися в Туніс, проте

¹ Питаннями безпеки в судноплавній галузі та недопущення забруднення морського середовища судами займається спеціалізоване агентство ООН – Міжнародна Морська Організація (ІМО).

номер не пройшов. Лайнер перехопили винищувачі ВПС США і змусили його приземлитися на базі НАТО в Сігонелла, Сицилія, де терористи заарештували італійську поліцію, після розбіжностей з американцями. Літак відпустили – він був рейсовим, пасажиром принесли вибачення. Разом із пасажиром полетів і Абу Аббас. Єгипет пізніше зажадав від США вибачень за перехоплення лайнера і насильницьке приземлення».

Цей інцидент спонукав Генеральну Асамблею Об'єднаних Націй (ООН) своєю резолюцією А.40/61 визнати нагальну необхідність вироблення заходів щодо запобігання міжнародного тероризму.

20 листопада 1985 р. було прийнято резолюцію А.584 (14) «Заходи щодо запобігання протиправним діям, які загрожують безпеці суден, а також їх пасажирів і екіпажу». Асамблея закликала держави-члени, портові адміністрації, морські адміністрації, судновласників і операторів суден, капітанів і екіпажі якнайшвидшим чином зробити кроки щодо удосконалення охорони порту та організувати захист судна. Комітету з безпеки на морі (КБМ) доручалося розробити детальні технічні заходи у цій галузі [116].

На 58-й сесії Ради ІМО в 1986 р. було схвалено план проведення конференції щодо припинення незаконних актів проти безпеки морського судноплавства. За підсумками римської конференції 1988 р. було прийнято два міжнародні договори – Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства та Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі. Обидва документи є необхідною частиною Заключного Акта Конференції. Крім текстів конвенції і протоколу, прийнятих за основу для роботи, Конференція розглянула документ Юридичного комітету ІМО з його коментарями, а також ряд документів від урядів і зацікавлених організацій з коментарями, зауваженнями і поправками до проектів.

Умови вступу в силу Конвенції 1988 р. було виконано 2 грудня 1991 р., останню з 15 необхідних ратифікацій оформила Франція; відповідно до ст. 18 Римської конвенції 1988 р. цей договір набув чинності 1 березня 1992 р. одночасно вступив у силу і Протокол 1988 р. [116].

Отже, навмисні насильницькі акти проти торгових суден: озброєний розбій на морі, піратство або тероризм з боку окремих осіб, організацій завжди порушували принципи свободи мореплавства і являли собою загрозу міжнародному і національному судноплавству [77, с. 75].

Дії із захоплення морського судна, його пограбування із застосуванням насильства чи загрози насильства і ворожих дій стосовно екіпажу або пасажирів, вчинені у внутрішніх водах або у територіальному морі держави, кваліфікуються як озброєний розбій на морі. Визначення збройного розбою на морі міститься у Кодексі практики з розслідування злочинів піратства і озброєного розбою проти суден (Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships of the International Maritime Organization) [91] – це злочин в територіальному морі, внутрішніх або архіпелажних водах прибережних держав і здійснюваного у ті ж способи і з тією же метою, що і при піратстві – злочин у відкритому морі або в місці, що знаходиться за межами юрисдикції будь-якої держави.

Визначення піратства міститься у ст. 101 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. – піратством є будь-який із перерахованих нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-який грабіж, який чинять з особистими цілями екіпажу чи пасажирів будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарату і спрямований:

у відкритому морі проти іншого судна або літального апарату або проти осіб або майна, які перебувають на їхньому борту;

проти будь-якого судна або літального апарату, осіб або майна у місці поза юрисдикцією будь-якої держави;

б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарату, досконалий, із знанням обставин, у силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом;

с) будь-яке діяння, що є підбурюванням або свідомим сприянням здійсненню дії, передбаченої у підпункті «а» або «б» [98].

Гаазькою декларацією Міжпарламентської конференції по туризму від 14. 04. 1989 р. [27] закріплюється принцип, відповідно до якого тероризм є реальною загрозою туризму і туристським пересуванням. До терористів необхідно ставитися як до будь-яких інших кримінальних елементів, і їх необхідно переслідувати і карати без застосування стосовно них терміну давності, з метою, щоб жодна країна не стала для терористів безпечним притулком.

Отже, незаконні акти, спрямовані проти безпеки морського судноплавства, загрожують безпеці людей і майна, серйозно порушують морське сполучення і підривають віру в безпеку морського судноплавства [95].

Озброєний розбій на морі, піратство або тероризм – це незаконні акти, спрямовані проти безпеки морського судноплавства, порушення основоположних прав людини.

Тероризм, расова дискримінація, порушення основоположних прав людини – все це міжнародні цінності, з метою захисту яких діє міжнародний публічний порядок.

Сфера прав людини дозволяє окреслити більш чітко межі інституту «публічний порядок» [124, с. 11], що залишається недооціненим у сучасному міжнародному праві України. Це має прояв тоді, коли наслідки застосування норми компетентного іноземного закону або наслідку проведення у виконання або визнання іноземного судового або арбітражного рішення суперечитимуть публічному порядку України, якщо тільки вони мають розбіжність із правами

і свободами людини, закріпленими в Україні або міжнародному договорі України. Тому, застереження про публічний порядок є проявом суверенного характеру державної влади у межах її функціонування. Держава опосередковано здійснює охорону і захист приватних інтересів, а саме захист прав людини і громадянина і є своєрідним гарантом публічного правопорядку [180], встановлюючи норми, спрямовані на його підтримання та забезпечує їх реалізацію можливістю застосування державного примусу та здійснює захист національного правопорядку держави в цілому за допомогою імперативних норм та свідчить про наявність публічного інтересу у приватно-правових відносинах, тобто відбувається адміністративне забезпечення публічного правопорядку.

1.4. Правовий статус суб'єктів морських перевезень пасажирів як об'єкт адміністративно-правового регулювання

В юридичній літературі таке поняття як суб'єкт права пов'язують із поняттям правосуб'єктності, тому що, «щоб стати повноправним суб'єктом цивільних або адміністративних правовідносин, кожна особа повинна мати правосуб'єктність» [189].

Правосуб'єктність належить до умов набуття правового статусу. До правосуб'єктності належать: правоздатність; дієздатність; діликтоздатність. Правоздатність укладено у здатності особи мати права і виконувати обов'язки, нести відповідальність. Без правосуб'єктності неможливо визначити правовий статус конкретної особи. Правосуб'єктність означає, що права й обов'язки знаходяться у самому суб'єктові права, а не впливають виключно з норм об'єктивного, саме позитивного права. Вона сприяє встановленню відмінності правового статусу від інших соціальних статусів – економічного, політичного, етнічного тощо. Нарешті, вона має конкретизований (правовий) характер і тим самим визначає галузевий статус особи.

В літературі визначають спеціальну, тобто професійну або посадову правосуб'єктність, яка потребує спеціальних знань, є властивою для осіб, які мають певні посади [193], наприклад, капітан судна. Таку правосуб'єктність визначають як «адміністративну правосуб'єктність», тому що мається на увазі компетенція. Вважається, що компетенція – це сукупність владних повноважень, предмета ведення та юридичної відповідальності.

Правосуб'єктність у сфері публічного права і приватного права не є однаковою, оскільки у сфері публічного права – це питання субординації і підпорядкування однієї особи іншій, з одного боку, це питання компетенції посадових осіб, а з іншого – це правосуб'єктність [176], як правило пасивна, підпорядкованих осіб, їхніх обов'язків та відповідальності, у сфері приватного права однакова правосуб'єктність учасників цивільних відносин, основою якої є рівність, свобода волі учасників та ініціативність при встановленні правовідносин, а також реалізації ними суб'єктивних прав і обов'язків.

Тому, правосуб'єктність як важливий опорний фундамент набуття правового статусу належить до предстатусного складу правового становища громадянина [168, с. 619]. Правове становище громадянина містить предстатусні елементи: правосуб'єктність, громадянство. Статусні елементи правового становища громадянина: суб'єктивні права, законні інтереси та юридичні обов'язки. Постстатусні елементи правового становища громадянина: юридична відповідальність, гарантії здійснення прав та обов'язків, а також покладання юридичної відповідальності.

Отже, правовий статус особи – це стабільний правовий стан суб'єкта, а правове становище змінюється залежно від правовідносин, в які він вступає. Саме у правовому статусі відображено та виражено волю держави, зміст правового статусу змінюється з волі законодавця [133].

В теорії права до питання про сутність правового статусу існують різні підходи [53]. До структури правового статусу належать різноманітні елементи: права, обов'язки, відповідальність, громадянство, правосуб'єктність тощо.

Правовий статус конкретної фізичної особи може розглядатися як сума загального та спеціального статусів, співвідношення яких варіюються у залежності від конкретних ситуацій. Виокремлюють два види правового статусу особистості: загальний – статус особи як громадянина держави, якого закріплено у Конституції і конституційних законах. Він є загальним, узагальненим і однаковим для всіх незалежно від національності, релігійних переконань, соціального стану, характеризується стабільністю і визначеністю; передбачає рівність прав і обов'язків громадян, рівність їх перед законом; є базовим для всіх інших; служить основою для придбання конкретних суб'єктивних прав, покладання обов'язків і несення відповідальності. Спеціальний статус особи як представника тієї чи іншої соціальної групи, відокремленої за певним юридично значущим початком, тобто родом діяльності, віком, якого наділено відповідно до законів та інших нормативних актів спеціальними, додатковими правами й обов'язками. Він обумовлений особливостями становища особи і потребами її функціональної спеціальної активності, наприклад, це пасажир, учасник круїзу, турист, перевізник, студент, інвалід та ін. та є загальним для певного кола осіб. На відміну від загального статусу, який є постійним, спеціальний статус зазнає змін та має тимчасовий характер. Від правового статусу слід відрізняти правове становище та правовий зв'язок [54].

Правове становище – це передбачена законодавством система взаємопов'язаних суб'єктивних прав, юридичних обов'язків, юридичної відповідальності, громадянства, правосуб'єктності, гарантій здійснення прав і обов'язків, тобто під правовим становищем суб'єкта права розуміється конкретне правове становище, яке визначається як правовим статусом, так і сукупністю правових зв'язків, в яких він складається [149]. Правовий зв'язок – це взаємодія уповноваженої особи не тільки з конкретною зобов'язаною особою як у правовідносинах, але усіма членами суспільства, в тому числі і з тими, хто не зобов'язаний вести себе активно, тобто правовий зв'язок є

складним комплексом зв'язків, більш широким, ніж правовідносини, де є конкретний правовий зв'язок – право однієї особи строго пов'язано з обов'язком іншої. Відмінною рисою правового становища іноземців є їх подвійне правове підпорядкування – праву своєї держави і праву країни перебування. Знаходження за межами своєї держави не припиняє правового зв'язку громадянина зі своєю державою.

Відповідно до положень ст. 1 ЗУ «Про громадянство України» [65], громадянин України – фізична особа, яка набула громадянство України у порядку, передбаченому законами України та міжнародними договорами України; іноземець – фізична особа, яка не перебуває у громадянстві України і є громадянином іншої держави або держав; особа без громадянства – фізична особа, яку жодна держава відповідно до свого законодавства не вважає своїм громадянином. Правовий статус громадянина ґрунтується на правовому зв'язку з державою. Зв'язок українського громадянина з українським правом має прояв також і в інституті дипломатичного захисту державою своїх громадян, які перебувають за кордоном, яке особливо стає актуальним у правовідносинах щодо морських перевезень пасажирів. Так, ст. 72 КТМ України, яка визначає, що взаємовідносини капітана судна та інших осіб суднового екіпажу з консулами України регулюються Консульським статутом України; Указ Президента України «Про Консульський статут України» [185], Віденська конвенція про дипломатичні зносини 1961 р. [24] визначають функції дипломатичних представництв з позиції міжнародного права. Правовий статус консульських посадових осіб визначається Віденською конвенцією про консульські зносини 1963 р. [25].

Правовий статус іноземного громадянина ґрунтується на подвійному правовому зв'язку: з державою, громадянином якої він є; з державою, на території якої він перебуває. Статус іноземця є обмеженим у порівнянні зі статусом громадянина цієї держави. Правовий статус особи без громадянства

ґрунтується на правовому зв'язку з державою, на території якої вона перебуває.

Статусними елементами правового становища громадянина є суб'єктивні права, законні інтереси та юридичні обов'язки. Тут слід звернутися до теорії держави та права та згадати визначення цих категорій. Суб'єктивні права – це можливість індивіда досягати володіння і користування благом, адекватним змістом суб'єктивного права, заради якого право людини й існує. Під юридичним обов'язком розуміється вимога здійснювати якісь дії. Суб'єктивне право – це вид і міра можливої (дозволеної) поведінки суб'єкта права, яких встановлено юридичними нормами для задоволення інтересів уповноваженої особи, та які забезпечуються державою. Носій суб'єктивного права – уповноважений. Юридичний обов'язок – це вид і міра належної (запланованої) поведінки суб'єкта права, яка встановлена юридичними нормами для задоволення інтересів уповноваженої особи і забезпечуються державою. Носій юридичного обов'язку – правозобов'язаний [141]. Права й обов'язки існують постійно і незалежно від волі окремих осіб до тих пір, поки їх визначено правом як явище об'єктивне стосовно суб'єктів права. Коли ж йдеться про правовий статус конкретного суб'єкта права, вони являють собою уже не обов'язкові для всіх масштаби поведінки, а зовсім конкретну міру поведінки певного суб'єкта права [170].

Як уже зазначалося, правосуб'єктність містить правоздатність і дієздатність [114, с.123]. Правоздатність визначається як здатність особи мати права й обов'язки. Правоздатність мають усі громадяни без винятку, вона виникає в момент народження та припиняється смертю. Як зазначає, А.Ф. Черданцев, правоздатність не природна, а суспільно-правова властивість суб'єктів, що виникає з міжнародно-правових пактів про права людини, засад гуманізму, свободи, справедливості. Головним у правоздатності є не наявність конкретного права, а принципова можливість мати суб'єктивне право [198, с. 298]. Проте, правоздатність сама по собі жодних конкретних суб'єктивних

прав не створює. Це своєрідне «право на право», як пише Е.А. Флейшиц, тобто можливість мати суб'єктивні права. З точки зору оцінки значення правоздатності для виникнення правовідносин її можна охарактеризувати як установлену (закріплену або визнану) нормою об'єктивного права можливість для особи бути учасником правовідносин [188, с. 275].

Правоздатність є категорією, що є загальною стосовно всіх суб'єктів права. Загальність правоздатності означає, що держава від самого початку створення правових норм, які визначають основи публічного правопорядку, наділяє громадян загальною властивістю – юридично закріпленою і підтвердженою здатністю бути носіями відповідних юридичних (суб'єктивних) прав та обов'язків. Проте, як зазначає О.І. Харитонova: «...та обставина, що правоздатність є загальною, не заважає їй неоднаково має прояв у різних галузях права. Тому доцільно розрізняти загальну, галузеву та спеціальну правоздатність». [191, с. 77 – 78]. До загальної правоздатності належать будь-які права та обов'язки, яких передбачено чинним законодавством. Спеціальна правоздатність (професійна, посадова) потребує наявності спеціальних знань, іноді – певних особистих якостей. Зокрема, вона є властивою для державних службовців, осіб, які займають певні посади [193]. Галузева правоздатність формується з положень будь-якої галузі українського законодавства та наділяє суб'єкта правами у відповідній галузі права.

Суб'єктивні права залежать від характеру правовідносин: приватно-правових або публічно-правових. Відповідно від цього, виділяють приватно-правовий та публічно-правовий підходи. Основа приватно-правового підходу це визнання природних, невідчужуваних прав особистості, які визнаються нормами законодавства. Основа публічно-правового підходу це те, що держава створює права особистості, наділяючи ними окремих громадян та визнає обсяг правоздатності, а саме суб'єктивними правами, які можуть бути зменшені або збільшені тільки на розсуд держави [192]. Суб'єктивні права приватної особи є одним з елементів структури адміністративно-правового

статусу особи, реалізація яких здійснюється через систему суб'єктивних публічних прав та обов'язків приватних осіб. Саме нормами публічного права, тобто адміністративного, регулюються права та свободи приватної особи як громадянина та має прояв у данному випадку, у праві на звернення, пов'язаному з можливістю захисту своїх прав і свобод.

Отже, публічно-правова сфера враховує публічні інтереси, тобто державні, сама держава визначає публічний інтерес [104]. Публічний інтерес є не чим іншим, як певною сукупністю приватних інтересів [1]. Головне, щоб суб'єкт публічного управління діяв відповідно до принципу законності та не відстоював приватних особистих та третіх пов'язаних із ним осіб і корпоративних інтересів. На думку Р. Мельника, публічний інтерес – це категорія, яка виходить за межі особистості, перебуваючи на рівні суспільного інтересу, та об'єктивний інтерес усього суспільства є основою публічного інтересу [118]. Отже, як визначають науковці, публічний інтерес – це важливі потреби для значної кількості фізичних і юридичних осіб, які забезпечуються суб'єктами публічної адміністрації відповідно до законодавчо встановленої компетенції [30].

Що стосується юридичного обов'язку як одного з елементів змісту правовідношення, то це установлена законом міра належної поведінки особи. Юридичний обов'язок встановлюється як в інтересах суспільства та держави, так і в інтересах уповноваженої особи, і характерною властивістю є його однозначність за змістом, імперативність, наявність в іншій особі або осіб права вимоги виконання обов'язку, яке виникає при невиконанні або неналежному виконанні обов'язку. Варто звернути увагу на ту обставину, що таке розуміння юридичного обов'язку належить до галузі публічного права, де зміст правовідносин (тобто межі прав та обов'язків учасників правовідносин) чітко регламентуються нормами законодавства та визначаються в адміністративному праві як суб'єктивні адміністративно-правові обов'язки.

Отже, КТМ України наділяє суб'єктів правовідносин з морського перевезення такими правами відповідно до їх правового статусу. Відповідно до виокремленої нами класифікації суб'єктів правовідносин у сфері морського перевезення, які перебувають на судні, перший вид – це фізичні особи, які є членами екіпажу, які беруть участь в експлуатації цього судна. Правовий статус екіпажу судна визначений ст. 48 КТМ України. Правовий статус екіпажу судна, що плаває під прапором України, відносини між членами екіпажу, що беруть участь в експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником регламентуються відповідно до законодавства України. Правовий статус екіпажу морського судна регламентується міжнародними договорами, які, відповідно до Конституції України, є частиною національного законодавства. Слід відзначити Конвенцію про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р. [97] та Міжнародну Конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. [120].

До другого виду можна віднести пасажирів і учасників круїзу, тобто осіб, які не є членами екіпажу. У цьому аспекті, правовий статус цих осіб є однаковим, але, вступаючи у правовідносини, де учасник круїзу укладає договір морського круїзу з організатором круїзу, особа набуває спеціального статусу учасника конкретних правовідносин щодо морського круїзу. З точки зору теорії цивільного права, з'ясування властивостей і характеру цих правовідносин належить до числа спірних питань.

Частина 1 ст. 190 КТМ України визначає загальні права пасажирів, які користуються послугами морського транспорту, головна особливість цієї норми полягає в імперативності, яка забороняє, згідно з ч. 2 ст. 185 КТМ України, перевізникові обмежувати права пасажирів порівняно з тими, яких визначено кодексом. Загальні права для пасажирів співпадають з нормами права, які містяться у ст. 911 ЦК України.

Відповідно до КТМ України, «пасажир має право:

1) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця, купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;

2) перевозити з собою каютний багаж безкоштовно в межах установлених норм;

3) здавати для перевезення багаж за плату за тарифом. ...».

Адміністративно-правові обов'язки пасажирів регламентовано ч. 2 ст. 190 КТМ України, відповідно до них пасажир несе відповідальність за дотримання паспортних, візових, митних, санітарних норм і правил.

Отже, передбачаються адміністративні обмеження владою інших держав щодо відвідування їх громадянами країни, а саме візові вимоги для громадян України, яких вони повинні дотримуватися.

В'їзд у країну перебування потребує отримання візи. Віза (лат. *visa*, мн. ч. від *visum* – переглянуте) – дозвіл, наданий уповноваженим органом України в установленій законодавством формі, необхідний для в'їзду або для транзитного проїзду територією України протягом відповідного строку [72]. Дозвіл може бути проставлено у паспорті або являти собою окремий документ.

Візи бувають: одноразові і багаторазові, індивідуальні та групові: студентські, в'їзні, транзитні, виїзні, шенгенські тощо. Для отримання візи, як правило, заповнюються візові анкети (з фотографією) і сплачуються консульські збори. У деяких випадках (наприклад, при поїзді в Англію, США) заявника може бути запрошено до консульства на співбесіду.

Мінімальний термін звернення за візою залежить від міждержавних угод, сформованої практики, виду паспорта, цілей поїздки та її тривалості.

Наказом Міністерства Закордонних справ України, Міністерства Внутрішніх справ України, Службою безпеки України від 30.10.2017 р. № 469/897/605 «Про затвердження Вимог до організації роботи з оформлення віз для в'їзду в Україну і транзитного проїзду через її територію» [125] затверджено правила, які визначають процедуру оформлення іноземцям та

особам без громадянства віз для в'їзду в Україну і транзитного проїзду її територією.

В'їзд (виїзд) іноземців в Україну регулюється Законом України «Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства» [72], Правилами оформлення візових документів для в'їзду в Україну, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів від 20.02.1999 р. № 227, які визначають процедуру оформлення іноземцям та особам без громадянства віз для в'їзду в Україну і транзитного проїзду її територією.

У разі завдання шкоди перевізникові пасажир зобов'язаний відшкодувати завдані збитки. На всіх пасажирів покладається обов'язок дотримуватися порядку, що діє на морському транспорті, а також правил техніки безпеки та пожежної безпеки.

Частина 2 ст. 190 КТМ України передбачає обов'язок пасажир направити письмове повідомлення перевізникові або його агентів у разі втрати або пошкодження його багажу у строки, що визначені цією статтею (окрім випадку, коли стан багажу було спільно визначено або перевірено в момент його отримання). Указані у цій статті строки відповідають строкам, яких визначено ст. 15 Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. Цей обов'язок пасажир пов'язаний із правом пасажир на отримання відшкодування за втрату або пошкодження його багажу. Однак, таке право може бути втрачено пасажиром у разі недотримання ним встановленого законодавством порядку, що визначений цією статтею та який діє і на інших видах транспорту. Тільки після складання відповідного акта (комерційного або акта загальної форми) пасажир наділяється правом на представлення до перевізника претензії та позову з приводу втрати або пошкодження його багажу. Відповідно до ст. 188 КТМ України, пасажир має право у будь-який час, як до початку рейсу, так і після, у будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів відмовитися від договору морського перевезення.

Розмір плати за проїзд у такому разі буде залежати безпосередньо від декількох факторів:

- а) від часу відмови (до відходу судна або після, за скільки часу до відходу або по тому, скільки після відходу);
- б) від причини відмови (хвороба пасажирів, перенесення часу відходу судна).

Порядок і терміни повернення цієї плати встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України, згідно з Наказом № 450 Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті» [129].

Права перевізника визначено у ч. 1-4 ст. 156 КТМ України, відповідно до яких, перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажирів при настанні таких обставин:

- воєнні або інші дії, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;
- блокада порту відправлення або призначення;
- затримання судна за розпорядженням властей із причин, що не залежать від сторін договору;
- залучення судна для спеціальних потреб держави.

Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажирів, якщо такі дії будуть необхідними внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажирів.

Національний законодавець визначає обов'язки перевізника, які впливають із самої суті договору, це безпечна доставка до пункту призначення пасажирів разом із його багажем, якщо такий є. Із цього обов'язку випливає інший, не менш важливий обов'язок – приведення судна в належний

морехідний стан. У поняття «морехідний стан» слід вкладати не тільки здатність судна пересуватися у відкритому морі з гарантією остійності і непотоплюваності, але й вживати заходів щодо запобігання небезпеки від впливу зовнішніх сил стосовно судна, укомплектування його екіпажем тощо.

Відповідно до ст. 192 КТМ України для належного виконання договору морського перевезення пасажирів законодавець покладає на перевізника обов'язок (який кореспондується капітанові відповідного судна) забезпечити судно усім необхідним, укомплектувати екіпажем, а також привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів і підтримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів, тобто судно має відповідати вимогам безпеки мореплавства. Капітан судна несе виключну відповідальність за безпечність судна, його пасажирів, вантажу, екіпажу, а також за охорону навколишнього природного середовища від забруднення з судна.

Міжнародною морською організацією, Резолюцією А.443(X1) [214] визнається важлива роль капітана та визначає, що безпека на морі і захист морського середовища мають бути предметом первинної задачі капітана судна, і економічний та інший тиск на капітана не можуть впливати на рішення, які він повинен приймати із цих питань, а інструкції, що надаються капітанові судновласником, не мають завдавати неналежного впливу на вирішення цих питань. Капітан судна, незважаючи на те, що юридично він є тільки найманим працівником судновласника, наділений законодавством особливими правами стосовно осіб та майна, що знаходяться на судні, і здійснює певні функції, які притамані лише державним органам. Капітан судна як уповноважена особа на судні має діяти у законний спосіб, дотримуватися прав громадян та людини при здійсненні управлінських повноважень, тобто є певний набір вимог до носіїв влади діяти у спосіб, що відповідає діючому законодавству та розглядається як адміністративний стандарт, який використовується як інструмент підвищення результативності державного

управління. Концепція адміністративної реформи [2] в Україні підкреслила особливе значення осмислення і запровадження до сфери публічного адміністрування європейських принципів адміністративного права як пріоритетних стандартів щодо реалізації євроінтеграційного курсу країни. Термін «стандарт» (від англ. standard – норма, зразок) – це ознаки певного явища, що встановлені компетентним органом, звичаєм або за загальною згодою як модель чи приклад [131]. Європейські принципи адміністративного права є базовим підґрунтям детермінації, осмислення, запровадження у практику публічного адміністрування похідних від них стандартів, а саме, забезпечення прав людини.

Європейські стандарти щодо забезпечення прав людини — це загальновизнані принципи і норми міжнародного права, втілені у міжнародно-правових документах (універсальних, регіональних міжнародних договорах, документах недоговірного характеру, рішеннях міжнародних судів, зокрема Європейського суду з прав людини).

Запровадження європейських стандартів адміністративного права у практику діяльності публічної адміністрації є запорукою розвитку правової держави і громадянського суспільства, утвердження верховенства права і закону, забезпечення ефективної охорони та захисту прав людини і громадянина.

Капітан судна має комплекс прав і обов'язків, пов'язаних з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень.

Капітана судна наділено законодавством особливими правами стосовно осіб та майна, що знаходяться на судні, він виконує певні функції, які притамані лише державним органам, незважаючи на те, що юридично він є тільки найманим працівником судновласника.

Відповідно до ст. 519 Кримінально-процесуального кодексу України та ст. 67 Кодексу торговельного мореплавства України, капітан судна України у разі вчинення кримінального правопорушення на судні є службовою особою,

уповноваженою на вчинення процесуальних дій у порядку, передбаченому кримінальним процесуальним законодавством України [84].

Капітан судна (уповноважена особа) після реєстрації заяви, повідомлення або рапорту, складеного у порядку, передбаченому п. 2.6 Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, зобов'язаний невідкладно провести процесуальні дії, передбачені ч. 2 ст. 520 КПК України. Вони мають бути спрямованими на попередження кримінального правопорушення (у разі, якщо є відомості про готування до нього); припинення кримінального правопорушення; запобігання завданню шкоди людям, судну, вантажу, що перебувають на ньому, та організацію допомоги потерпілим, інших заходів щодо запобігання загрозі затоплення судна, втрати його морехідних якостей, настання екологічної катастрофи через виливи паливно-мастильних матеріалів, шкідливих речовин, інших тяжких наслідків.

Обов'язком перевізника є здійснення перевезення певним судном відповідно до розкладу. Якщо з особливих непередбачених причин судно не зайде у порт, зазначений у розкладі, перевізник зобов'язаний доставити пасажирів в найближчий порт, а потім – судном або іншим видом транспорту відправити його безкоштовно у порт призначення. Відхилення від маршруту і розкладу перевізник може зробити лише за згодою пасажирів.

Перевізник зобов'язаний забезпечити пасажирів безпечною посадкою і висадкою з судна, а також безпечне перебування на судні. Це досягається не тільки справністю самого судна та його механізмом, але й підтримкою певного порядку, дотриманням правил техніки безпеки.

Перевізник зобов'язаний надати пасажирів не тільки указане у квитку судно і певне місце на ньому, але й усі зручності, передбачені договором.

Наприклад, договором може бути передбачено додаткове обслуговування пасажирів у дорозі (організоване харчування, побутові послуги, екскурсії).

На перевізника покладається обов'язок, відповідно до ст. 191 КТМ України, застрахувати пасажирів від нещасного випадку. Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Страхувальний збір входить у вартість квитка. Якщо страхувальний збір з пасажирів з яких-небудь причин не був отриманий, ця обставина не звільняє перевізника від обов'язку застрахувати пасажирів.

Що стосується суб'єктів щодо відносин із договору морського круїзу, а саме, учасника круїзу, його права регламентуються нормою права, яка визначає права пасажирів, відповідно до ст. 197 КТМ України, встановлює заборону на обмеження прав учасників круїзу будь-якою угодою сторін. Стаття 199 КТМ України встановлює право відмови від договору учасника круїзу та надає можливість одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і терміні, встановлених договором морського круїзу.

В обов'язки організатора круїзу входять додатково, окрім морського перевезення, надання додаткових послуг: харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо, відповідно до ст. 195 КТМ України.

Виходячи з норм права КТМ України, можна зробити висновок, що правовідносини з договору морського круїзу мають дещо інший характер взаємовідносин суб'єктів на відміну від взаємовідносин суб'єктів із договору морського перевезення пасажирів, відмінність яких полягає в елементах структури правовідносин:

- в суб'єктах цивільних правовідносин;
- в об'єкті цивільних правовідносин;
- у змісті цивільних правовідносин [20].

Але це положення має спірні підстави. Стосовно суб'єктів цивільних правовідносин з договору морського круїзу, відповідно до КТМ України, це

учасник круїзу – один із суб'єктів правовідносин морського круїзу, елементи правового статусу якого дещо відрізняються від пасажирів, оскільки український законодавець виокремлював зазначених суб'єктів правовідносин, які виникають із договору морського круїзу. Але, при цьому будь-які норми права в законодавстві з приводу правового положення вказаних сторін договору морського круїзу є відсутніми, та згідно з правовим статусом пасажирів та перевізника, виходячи із загальних норм права, визначених українським законодавцем у КТМ України та ЦК України.

В об'єкті цивільних правовідносин – відмінність полягає у послугі. Послуга – це діяльність виконавця з надання (передачі) споживачеві певного визначеного договором матеріального чи нематеріального блага, що здійснюється за індивідуальним замовленням споживача для задоволення його особистих потреб відповідно до ЗУ «Про захист прав споживачів» [68], тобто пасажир можна вважати споживачем послуг, і це означає, що на пасажирів поширюється дія ЗУ «Про захист прав споживачів». Пасажир як споживач послуг має право на надання йому як послуг, пов'язаних з перевезенням стосовно морського перевезення, так і інших послуг з перевезенням разом з іншими послугами, стосовно перевезення у морському круїзі, яких визначено відповідно до ЗУ «Про туризм» як туристичні послуги – послуги, призначені для задоволення потреб споживачів, у формі туристичного продукту, тобто попередньо розробленого комплексу туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції тощо).

Отже, послуги у морському перевезенні можна поділити на основні, які мають прояв у формі перевезення пасажирів, та додаткові, які надаються

пасажирів за визначеною ціною, а саме, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо.

Відмінність у змісті цивільних правовідносин також має вираження у тому, що крім прав та обов'язків, яких визначено національним законодавцем як загальні (згідно з ЦК України та КТМ України), суб'єктам правовідносин щодо морського круїзу згідно з КТМ України, надаються додаткові права та обов'язки, які виникають із додаткових угод між організатором круїзу та учасником круїзу.

Отже, ґрунтуючись на правових нормах, зазначених у КТМ України та відповідно до норм права, встановлених ЦК України, які регулюють початок рівності правового статусу правовідносин суб'єктів щодо морського перевезення пасажирів, можна прирівняти правовий статус суб'єктів щодо морського круїзу до правового статусу суб'єктів щодо морського перевезення пасажирів, та визначити правовідносини щодо морського круїзу як вид правовідносин щодо морського перевезення.

Особливістю правового статусу суб'єктів правовідносин з морського перевезення є те, що критерії визначення правового статусу фізичної особи у транскордонній цивільно-правовій сфері будуть кардинально відрізнятися від правового статусу і правового становища фізичної особи в цивільно - правовій сфері.

У цій сфері законодавець накладає деякі обмеження щодо прав іноземців у торговельному мореплаванні, тобто застосовує імперативні норми щодо зазначених правовідносин. Наприклад, відповідно до ст. 53 КТМ України, іноземці не мають права заміщати посаду капітана судна, ним може бути виключно тільки громадянин України. Стаття 16 ЗУ «Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства» [72] регламентує реєстрацію іноземців та осіб без громадянства, які в'їжджають в Україну або перебувають на території України та визначає, які саме іноземці та особи без громадянства звільняються від реєстрації, стосовно відносин щодо морських перевезень – це іноземні

туристи, які здійснюють круїз відповідно до закону. Крім цього, звільняються від реєстрації глави держав і урядів зарубіжних країн, члени парламентських та урядових делегацій, технічний персонал, який обслуговує такі делегації (осіб) і членів їх сімей, які прибули в Україну на запрошення Президента України, Верховної Ради України чи Кабінету Міністрів України, Верховної Ради Автономної Республіки Крим чи Ради міністрів Автономної Республіки Крим, міністерств, інших центральних органів виконавчої влади України; особи та члени сімей осіб, які прибули в Україну за посвідченнями ООН та організацій системи ООН; іноземці або особи без громадянства, які не досягли вісімнадцятирічного віку. Взагалі, в міжнародному праві іноземних громадян та осіб без громадянства прийнято позначати єдиним терміном – «іноземці».

Міжнародне право регулює становище фізичних осіб переважно у двох взаємопов'язаних аспектах: правове становище іноземців в Україні та правове становище українських громадян за кордоном, які там виступають в якості іноземців, що є дуже актуальним питанням у процесі розгляду відносин щодо міжнародних морських перевезень пасажирів.

Отже, будучи певним політико-юридичним станом, громадянство є підставою для набуття особистістю правового статусу громадянина будь-якої держави у повному обсязі. Якщо цивільне право регламентує правове становище, статус фізичної особи у цивільно-правовій сфері, то міжнародне право звертається до питань правового статусу фізичної особи у транскордонній цивільно-правовій сфері. Слід звернути увагу та виокремити кілька загальних положень, що характеризують особливості правового статусу фізичних осіб у міжнародному приватному праві.

Згідно зі ст. 16 ЗУ «Про міжнародне приватне право» закон громадянства є головним критерієм визначення особистого закону. Особистий закон – *lex personalis*, є широко застосовуваним у міжнародному праві колізійним принципом. Головним критерієм визначення особистого закону є громадянство фізичної особи, під яким розуміється стійкий правовий зв'язок

особи з державою, що має вираження в сукупності їх взаємних прав та обов'язків. Стійкість зв'язку обумовлює звернення до громадянства фізичної особи як основного варіанту особистого закону: «Особистим законом фізичної особи вважається право держави, громадянином якої вона є. Якщо фізична особа є громадянином двох або більше держав, її особистим законом вважається право тієї з держав, з якою особа має найбільш тісний зв'язок, зокрема, має місце проживання або займається основною діяльністю. При визначенні особистого закону вважається, що якщо недієздатна особа змінила місце свого проживання без згоди свого законного представника, то така зміна не спричиняє зміну особистого закону такої особи» (ст. 16 ЗУ «Про міжнародне приватне право»).

Необхідно додатково зупинитися на такому елементі змісту правоздатності, як можливість фізичної особи займатися підприємницькою діяльністю, а саме можливість займатися перевезеннями пасажирів. Ця можливість не підпорядковується ні особистому закону особи, ні національному режимові. Стаття 19 ЗУ «Про міжнародне приватне право» визначає право фізичної особи на здійснення підприємницької діяльності як право держави, в якій фізичну особу зареєстровано як підприємця. За відсутності в державі вимог щодо обов'язкової реєстрації застосовується право держави основного місця здійснення підприємницької діяльності. Стаття 42 ГК України регламентує підприємництво як вид господарської діяльності та надає визначення підприємництва – це самостійна, ініціативна, систематична, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку.

Діяльність іноземних підприємців в Україні регулюється ст. 50 ГК України та зазначає особливості здійснення підприємницької діяльності на території України, на її континентальному шельфі та у виключній (морській) економічній зоні іноземними юридичними особами, громадянами [39].

Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, є ліцензування. Термін «ліцензування» – засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямований на забезпечення безпеки та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства, прав та законних інтересів, життя і здоров'я людини, екологічної безпеки та охорони навколишнього природного середовища. Охоплює діяльність органів ліцензування, пов'язану з видачею, переоформленням та анулюванням ліцензій, видачею дубліката ліцензій, веденням ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контролем за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видачею розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Відповідно до ст. 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» перевезення пасажирів річковим і морським транспортом підлягає ліцензуванню. Отже, суб'єкти підприємницької діяльності будь-якої форми власності, як юридичні, так і фізичні особи, можуть займатися перевезенням пасажирів цими видами транспорту за умови наявності ліцензії.

Ліцензія – це документ, що надається органом ліцензування, на право провадження суб'єктом господарювання визначеного ним виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, в електронному вигляді (запис про наявність ліцензії у такого суб'єкта господарювання в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців) або на паперовому носії. Ліцензія на право перевезення пасажирів морським транспортом є безстроковою і діє на всій території України. Ліцензія видається окремо на кожний вид господарської діяльності. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом затверджені Постановою КМУ від 23 грудня 2015 р. № 1186 «Про затвердження

Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом» [151], встановлюють вичерпний перелік документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії, а також організаційні, кадрові та технологічні вимоги, обов'язкові для виконання суб'єктами господарювання, які здійснюють господарську діяльність з перевезення пасажирів морським транспортом та є обов'язковими для виконання усіма суб'єктами господарювання (незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності), які провадять або мають намір провадити господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності.

Ліцензійні умови визначаються як нормативно-правовий акт Кабінету Міністрів України, положення якого встановлюють вичерпний перелік вимог до провадження господарської діяльності, обов'язкових для виконання ліцензіатом, та вичерпний перелік документів, що додаються до заяви про отримання ліцензії.

Згідно з умовами, ліцензіат повинен впровадити та забезпечити подальше підтримання та оновлення системи управління безпекою судноплавства у порядку, визначеному Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті [128], затвердженим Мінінфраструктури та забезпечити на судах безпечні умови. Система управління безпекою судноплавства охоплює: захист людини – захист її життя, здоров'я, майна, її прав щодо використання територіального моря, внутрішніх вод та інших водойм загального користування для праці, відпочинку, спорту, використання водних ресурсів, у тому числі і для судноплавства; захист довкілля – його захист від негативного впливу судноплавства; судна – їх стан, умови плавання та перебування на них людини; водні шляхи – їх придатність до використання, умови плавання ними; берегові

об'єкти – їх відповідність стандартам безпеки судноплавства, готовність і надійність, тобто безпека судноплавства – це стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, завданням шкоди довкіллю або матеріальних збитків.

Ліцензіат, що є судовласником морських пасажирських суден, у тому числі високошвидкісних, морських вантажних суден валовою місткістю 500 і більше або морських пересувних бурових установок, повинен відповідно до міжнародних договорів України мати у складі берегового персоналу та судового екіпажу спеціалістів з охорони [151].

При здійсненні даної діяльності важливо пам'ятати, що перевезення пасажирів морським транспортом регулюється насамперед численними міжнародними правовими актами.

За здійснення ліцензійної діяльності без ліцензії законодавець передбачив адміністративну відповідальність. Статтею 164 Кодексу України про адміністративні правопорушення встановлено, що провадження господарської діяльності без державної реєстрації як суб'єкта господарювання або без одержання ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону, чи здійснення таких видів господарської діяльності з порушенням умов ліцензування, а так само без одержання дозволу, іншого документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом (крім випадків застосування принципу мовчазної згоди), тягне за собою накладення штрафу від однієї тисячі до двох тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (від 17000 до 34000 грн) з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва, сировини і грошей, одержаних внаслідок вчинення цього адміністративного правопорушення чи без такої конфіскації [92].

Стаття 20 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» [69] регламентує відповідальність за порушення законодавства у сфері

ліцензування під час провадження виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню, без ліцензії чи у період зупинення дії ліцензії повністю або частково, невиконання ліцензіатом розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов, порушення ліцензіатом строку повідомлення про всі зміни даних, зазначених у заяві та документах, а також за наявності контролю за діяльністю ліцензіата у значенні, наведеному у ст. 1 ЗУ «Про захист економічної конкуренції», резидентами держав, що здійснюють збройну агресію проти України, у значенні, наведеному у ст. 1 ЗУ «Про оборону України», суб'єкти господарювання притягуються до адміністративної відповідальності, передбаченої Кодексом України про адміністративні правопорушення.

За порушення законодавства у сфері ліцензування посадові особи органу ліцензування несуть адміністративну, матеріальну або дисциплінарну відповідальність. Стаття 4 ЗУ «Про ЗЄД» присвячена видам зовнішньоекономічної діяльності, згідно з якою до видів зовнішньоекономічної діяльності, які здійснюють в Україні суб'єкти цієї діяльності, належать: надання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України туристських послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності. Стаття 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» має імперативний характер та визначає, що перевезення пасажирів та туроператорська діяльність підлягають ліцензуванню, та визначаються як вид господарської діяльності, яка має вираження у наданні суб'єктами господарської діяльності України туристичних послуг.

Іноземні суб'єкти господарської діяльності, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність на території України, мають право на відкриття своїх представництв на території України. Реєстрацію представництв інших іноземних суб'єктів господарської діяльності здійснює центральний орган виконавчої влади з питань економічної політики протягом

шістдесяти робочих днів з дня подання іноземним суб'єктом господарської діяльності документів на реєстрацію.

Господарська, у тому числі зовнішньоекономічна діяльність іноземних суб'єктів господарської діяльності на території України, регулюється законами України щодо порядку здійснення іноземними особами господарської діяльності на території України [61]. Порядок реєстрації представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні здійснюється згідно з правилами «Інструкції про порядок реєстрації представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні» [85].

Як уже зазначалося, однією із сторін договору перевезення – це перевізник, яким часто може бути юридична особа. Юридичні особи як особливі утворення, характеризуються набором певних ознак, що підтверджують їх правосуб'єктність, та які створюються і припиняються у спеціальному порядку. Господарська діяльність юридичних осіб в транскордонних перевезеннях виходить за межі однієї держави і охоплює своєю діяльністю багато держав, що породжує безліч спірних ситуацій, дозволених за допомогою міжнародного права. ЗУ «Про зовнішньоекономічну діяльність» надає визначення господарської діяльності з іноземними суб'єктами: «Спільна підприємницька (господарська) діяльність – діяльність, що базується на співробітництві між суб'єктами господарської діяльності України та іноземними суб'єктами господарської діяльності і на спільному розподілі результатів та ризиків від її здійснення [61]. Згідно із зазначеним законом господарська діяльність – це будь-яка діяльність, у тому числі підприємницька, пов'язана з виробництвом та обміном матеріальних та нематеріальних благ, що виступають у формі товару. ЗУ «Про ЗЄД» визначає, що саме мається на увазі під товаром – це будь-яка продукція, послуги, роботи, права інтелектуальної власності та інші немайнові права, призначені для продажу (оплатної передачі). Як зазначає Г.К. Дмитрієва, правове становище юридичних осіб у міжнародній господарській діяльності має вираження в

чотирьох правових категоріях: особистий закон, національність, допуск до господарської діяльності, правові режими [48].

Для участі іноземної юридичної особи в господарській діяльності важливе значення має визнання її як юридичної особи, тобто правосуб'єктності і допуску іноземця до господарської діяльності. Згідно зі ст. 5 ЗУ «Про ЗЄД» надається право на здійснення зовнішньоекономічної діяльності іноземним суб'єктам господарської діяльності [61]. Іноземні суб'єкти господарської діяльності, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність на території України, мають право на відкриття своїх представництв на території України. Господарська, у тому числі зовнішньоекономічна діяльність іноземних суб'єктів господарської діяльності на території України, регулюється законами України щодо порядку здійснення іноземними особами господарської діяльності на території України. Визнання іноземної юридичної особи не означає, що воно стає місцевим; в результаті визнання воно лише розглядається у приймаючій державі як юридична особа, тобто суб'єкт правових відносин. Визнання і допуск є також підставами для іноземної юридичної особи користуватися правовим режимом, передбаченим в законодавстві приймаючої держави у сфері економічної діяльності в цілому або в окремих видах діяльності. Іноземна юридична особа перебуває під подвійним підпорядкуванням, підпорядковується праву країни, де її засновано, і підпорядковується праву країни, на території якої здійснює цивільно-правову діяльність. Умови господарської діяльності іноземної юридичної особи багато в чому визначаються правовим режимом, який йому надається приймаючою державою. В Україні застосовуються такі види правового режиму: національний режим і режим найбільшого сприяння. Стаття 29 ЗУ «Про ЗЄД» регламентує національний режим діяльності іноземних юридичних осіб в Україні та визначає, що підприємницька та інша діяльність іноземних

юридичних осіб в Україні регулюються законодавством України щодо юридичних осіб України, якщо інше не встановлено законом.

Стаття 7 ЗУ «Про ЗЄД» визначає основи регулювання зовнішньоекономічної діяльності, та запроваджує правові режими для іноземних суб'єктів господарської діяльності на території України:

національний режим, який означає, що іноземні суб'єкти господарської діяльності мають обсяг прав та обов'язків не менший, ніж суб'єкти господарської діяльності України. Національний режим застосовується щодо всіх видів господарської діяльності іноземних суб'єктів цієї діяльності, пов'язаної з їх інвестиціями на території України, а також щодо експортно-імпортних операцій іноземних суб'єктів господарської діяльності тих країн, які належать разом з Україною до економічних союзів;

режим найбільшого сприяння, який означає, що іноземні суб'єкти господарської діяльності мають обсяг прав, преференцій та пільг щодо мит, податків та зборів, якими користується або буде користуватися іноземний суб'єкт господарської діяльності будь-якої іншої держави, якій надано згаданий режим, за винятком випадків, коли зазначені мита, податки, збори та пільги по них встановлюються в рамках спеціального режиму, визначеного нижче. Режим найбільшого сприяння надається на основі взаємної угоди суб'єктам господарської діяльності інших держав згідно з відповідними договорами України та застосовується у сфері зовнішньої торгівлі;

спеціальний режим, який застосовується до територій спеціальних економічних зон, а також до територій митних союзів, до яких належить Україна, і в разі встановлення будь-якого спеціального режиму згідно з міжнародними договорами за участю України. Іноземним юридичним особам надано національний режим, в силу якого вони можуть набувати ті ж права і нести ті ж обов'язки, що й українські учасники відповідних відносин, але порушення вищевказаних положень в зазначених нормативно-правових актах буде вважатися як порушення публічного порядку. Отже, можливість мати

права й обов'язки, як було розглянуто вище, належить до категорії правоздатності юридичної особи, а правоздатність, її зміст відповідно до ст. 26 ЗУ «Про міжнародне приватне право» визначається особистим законом юридичної особи, тобто правом держави, де його засновано. Звідси при визначенні правоздатності юридичної особи виникає запитання про співвідношення іноземного права і українського права, тобто якщо юридичну особу засновано за кордоном – діє особистий закон, та застосування українського права впливає з національного режиму. Особистий закон встановлює межі правоздатності. Якщо іноземна юридична особа за особистим законом має спеціальну обмежену правоздатність, то за цими межами особа не має права здобувати будь-які права, укласти будь-які угоди. У межах правоздатності, встановлених особистим законом, юридична особа в Україні може набувати права, встановлені українським правом.

Наприклад, якщо перевізник, юридична особа італійського права, правове положення якого визначається за законом інкорпорації, згідно зі ст. 25 Закону Італії 1995 р. № 218 «Реформа італійської системи міжнародного приватного права»: «Суспільства, товариства, асоціації, фонди, а також будь-які інші правові освіти, як відкриті, так і закриті, навіть якщо вони не мають характеру юридичної особи, регулюються правом країни, на території якої було завершено процес їх установи...» [57], створено для здійснення перевезень пасажирів, і за італійським правом його правоздатність є обмеженою, то в Україні ця особа має право займатися тільки діяльністю, пов'язаною з перевезеннями пасажирів і набувати права, необхідні тільки для здійснення цієї діяльності. Але які конкретні права при цьому італійська юридична особа матиме в Україні, буде визначатися українським правом. А саме, наприклад, обов'язковою вимогою для здійснення перевезення пасажирів на морському транспорті є наявність у перевізника відповідного дозволу – ліцензії на здійснення такого роду діяльності відповідно до п. 19 ст. 7 ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності» [69] від 02. 03. 2015 р. Для

організації туристичної діяльності, відповідно до ст. 17 ЗУ «Про туризм» [74], з метою створення рівних можливостей суб'єктам туристичної діяльності на ринку туристичних послуг та забезпечення захисту прав і законних інтересів громадян, захисту навколишнього природного середовища, підвищення рівня туристичного обслуговування також здійснюється ліцензування туроператорської діяльності. Звідси виникає багато запитань щодо виду діяльності перевезення з морського круїзу та щодо виду ліцензії організатора круїзу, яку повинен мати для здійснення туроператорської діяльності або ліцензію на здійснення перевезення пасажирів та багато інших запитань, яким законодавцеві слід приділити увагу.

Отже, враховуючи вищевказане, можна дійти висновку, що розглянуті суб'єкти, а саме недержавні суб'єкти наділені адміністративно-правовим статусом і є суб'єктами публічного адміністрування сфери морських перевезень пасажирів, правосуб'єктність яких у цьому аспекті визначається Кодексом торговельного мореплавства України, та їх діяльність можна визначити правозастосовною [143, с.17].

Таким чином, адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів являє собою цілеспрямований вплив правових норм, прийнятих державою, і постає як відповідний адміністративний засіб забезпечення прав та законних інтересів фізичних, юридичних осіб та держави у відносинах у сфері морських перевезень пасажирів, які містять публічні елементи з метою підпорядкування їх юридично встановленому правопорядку, тобто правовому режимові, якого повинні дотримуватися усі суб'єкти морських перевезень пасажирів.

РОЗДІЛ 2

КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

2.1. Правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів

Контрольна процедура у сфері забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів як офіційно встановлений порядок здійснення, оформлення належним чином вимог законодавства державними та недержавними суб'єктами, уповноваженими законом, тобто суб'єктами адміністрування, з метою підпорядкування юридично встановленому правовому режимові, якого повинні дотримуватися усі суб'єкти морських пасажирських перевезень, та забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень.

Правове забезпечення безпеки торговельного мореплавства нерозривно пов'язано з його ефективністю. На теперішній час необхідним є впровадження нових принципів формування та координації державної політики в транспортній галузі, створення умов для забезпечення здійснення контролю за якістю виконання функцій відповідних органів виконавчої влади. Саме державну морську політику спрямовано на реалізацію національних інтересів на морі, вона містить систему цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі [123], до яких належать задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, а також забезпечення безпеки.

Відповідно до ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» державний нагляд (контроль) визначається як діяльність уповноважених законом центральних органів виконавчої влади, їх територіальних органів, державних колегіальних органів, органів виконавчої

влади Автономної Республіки Крим, місцевих державних адміністрацій, органів місцевого самоврядування [далі – органи державного нагляду (контролю)] в межах повноважень, передбачених законом, щодо виявлення та запобігання порушенням вимог законодавства суб'єктами господарювання та забезпечення інтересів суспільства, зокрема належної якості продукції, робіт та послуг, допустимого рівня небезпеки для населення, навколишнього природного середовища [71].

Контрольна процедура, у свою чергу, – це система взаємодії на суб'єкти й об'єкти господарської діяльності, що здійснюються органами управління під час здійснення контролю [5].

Основною метою, з якою здійснюється контроль (нагляд) з боку держави за господарською діяльністю, є захист життя і здоров'я людини.

Правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень охоплюють нормативно-правову базу з безпеки морських пасажирських перевезень та увесь правовий механізм реалізації юридичних норм, що регулюють безпеку морських пасажирських перевезень та формують правовий режим цих перевезень.

Забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень вимагає постійного удосконалення співпраці і координації на всіх рівнях: на міжнародному для забезпечення того, щоб усі компетентні міжнародні організації координували свої дії, і на національному, щоб спонукати держави використовувати відповідну національну політику і за рахунок прийняття необхідних законодавчих та практичних заходів забезпечувати, щоб усі міжнародні договори, в яких вони беруть участь, виконувалися. Тому, масив правових норм із забезпечення безпеки перевезень можна поділити на: міжнародні та національні.

Положення Конвенції про відкрите море 1958 р. визначає правові підстави здійснення державою прапора своєї юрисдикції та містять підстави для здійснення державою прапора юрисдикції стосовно судна своєї

національності. Національність судна означає його належність до певної держави. Підтверджується національність судна його реєстрацією в судовому реєстрі та видачею відповідних документів. Зовнішнім проявом національності є прапор.

Так, відповідно до ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р. кожна держава визначає умови надання своєї національності судам, реєстрації суден на його території і права плавати під її прапором [99]. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати. Між даними держави і даними судна має існувати реальний зв'язок, зокрема, держава повинна ефективно здійснювати у технічній, адміністративній та соціальній сферах свою юрисдикцію і свій контроль над судами, що плавають під її прапором.

Статтею 10 Конвенції визначено заходи, необхідні для забезпечення безпеки у морі суден, що плавають під прапором держави, яких кожна держава зобов'язана вживати, зокрема, у тому, що стосується користування сигналами, підтримки зв'язку та попередження зіткнення і комплектування та умов праці екіпажів суден, з урахуванням, що вони підлягають застосуванню міжнародних актів, що стосуються питань праці, конструкції, оснащення суден та їх морехідних якостей. Але при цьому, наказуючи ці заходи, держава зобов'язана дотримуватися загальноприйнятих міжнародних норм і вживати всіх необхідних заходів щодо забезпечення їх дотримання.

До пріоритетних національних інтересів на морі належить забезпечення безпеки шляхом забезпечення в територіальному морі та внутрішніх морських водах режиму судноплавства, що встановлений Конвенцією ООН з морського права.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. більш детально визначила обов'язки держави прапора судна, виходячи з деталізації нею внутрішньоправових заходів технічного, адміністративного та соціального характеру [145].

Встановлюються необхідні заходи, яких держава прапора має

впроваджувати для того, щоб її судна забезпечували безпеку на морі. Судна зобов'язані дотримуватися загальновизнаних міжнародних правил, процедур і практик, що регулюють конструкцію, обладнання та готовність до плавання суден, і вони повинні підлягати оглядові до реєстрації і в наступний період через певні проміжки часу. Держава прапора зобов'язана враховувати застосовні міжнародні документи, що регулюють комплектування екіпажів суден, умови їх праці та їх навчання. Вона несе відповідальність за забезпечення того, щоб капітан, офіцери та екіпаж судна дотримувалися застосовних міжнародних постанов щодо охорони людського життя на морі, запобігання зіткнень, запобігання, скорочення забруднення і збереження його під контролем, а також підтримки зв'язку.

Не викликає сумніву той факт, що дотримання норм щодо безпеки суден, безпеки судноплавства і запобігання забрудненню із суден є взаємопов'язаними. Згідно зі ст. 94 UNCLOS'82, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, повинна вживати заходів щодо забезпечення безпеки на морі, зокрема, в тому, що стосується: а) конструкції, устаткування й придатності суден до плавання; б) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; в) користування сигналами, підтримання зв'язку й попередження зіткнення. Серед цих заходів слід назвати такі: кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу має інспектуватися кваліфікованими судовими інспекторами; мати на борту карти, навігаційні посібники та прилади, необхідні для забезпечення безпечного плавання судна; кожне судно має бути кероване капітаном та офіцерами відповідної кваліфікації, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю відповідати типові, розмірам, механізмам і устаткуванню судна [3].

Збільшення кількості суден, що плавають під прапорами країн відкритого реєстра, послаблює принцип юрисдикції держави прапора, на дотримання якого спрямовано передбачену міжнародними правовими

нормами діяльність щодо дотримання норм. Контроль з метою безпеки з боку держави порту і юрисдикція прибережної держави є правозастосовним механізмом у боротьбі зі зміною прапора. Державний портовий контроль є ефективним інструментом, що забезпечує виконання суднами міжнародних вимог, норм і стандартів у сфері безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі та запобігання забрудненню навколишнього середовища.

Отже, виконання умов конвенцій, які регулюють відносини з приводу безпеки мореплавства, мають контролюватися портовими властями, інакше, зусилля міжнародного співтовариства щодо забезпечення безпеки мореплавства не дадуть результату. Контроль за суднами у портах не замінює контроль держави прапора, він має допоміжний характер. Відповідно до ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р., держава прапора здійснює контроль над суднами в технічному і соціально-правовому відношенні. Однак контроль з боку держави, у порт якого зайшло торгове судно, має дуже важливе значення, зокрема, тому що виявляє недоліки, допущені морськими властями держави прапора, який несе судно. І в таких випадках прибережна держава зацікавлена в тому, щоби біля його узбережжя не стався інцидент з тяжкими наслідками. Практика портового контролю, який здійснюється владою прибережної держави, в деяких випадках може навіть нейтралізувати упущення, допущені державою прапора. Основна причина розвитку системи контролю держави порту полягає в тому, що прибережні держави втратили віру в те, що держави прапора належним чином виконують свої зобов'язання у питаннях технічного нагляду за суднами і комплектуванням екіпажу [201]. У той же час, здійснення портового контролю не має бути занадто обтяжливим, оскільки невинуватена затримка відходу судна може спричинити обов'язок відшкодування шкоди.

Контроль за суднами з боку держави порту має свій історичний розвиток. Портовий контроль майже до останніх десятиліть XX ст. з боку прибережних держав мав досить формальний характер. Так, до 1982 р.

контроль держави порту за морськими суднами став відігравати більш значну роль. Роль інспекторів контролю держави порту було розширено до контролю вимог до експлуатації, компетенції офіцерського складу та команди, а також належного впровадження системи управління на борту судна. У січні 1982 р., у Парижі морськими адміністраціями 14 держав були прийнято Меморандум щодо взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в портах європейських держав і держав Північної Атлантики (Паризький меморандум), який вступив у чинність 1 липня 1982 р., що сприяло збільшенню постійного зростання міжнародного визнання процедур контролю з боку держави порту за торговим флотом, введених відповідно до Паризького меморандума. Так, керуючі накази щодо контролю виконання експлуатаційних вимог було представлено в ІМО і в підсумку, в листопаді 1991 р. прийнято резолюцію А. 681 (17) [214].

З 1999 р. Паризький меморандум, який відображає рівень виконання вимог з безпеки судноплавства, публікує 3 списки держав прапора, що містяться в річних звітах:

білий список, до складу якого належать держави прапора, судна, які, як правило, відповідають міжнародним стандартам;

сірий список, що містить держави прапора, які мають середні дані з перевірок контролю держави порту;

чорний список, що складається з держав прапора, суден, які мають низькі показники з безпеки.

Заходи, вжиті відповідно до Меморандуму, які були досить жорсткими, виявилися ефективними у вирішенні проблем боротьби з субстандартним судноплавством (субстандартне судноплавство, «Sub-Standard Ship» – це судно, в якого корпус, механізми, устаткування або безпека експлуатації є істотно нижчими за норми, відсутність дійсних дипломів, необхідних згідно з вимогами відповідних конвенцій, або в якого кількість членів екіпажу не відповідає «Свідоцтву про мінімальний склад екіпажу»), після чого значною

мірою зменшився тягар, що лежить на суднах, які перебувають на хорошому рахунку з точки зору безпеки мореплавання, і підвищилася ефективність використання ресурсів для здійснення перевірок морських суден, що перебувають у чорному списку, яке забезпечується шляхом визначення коефіцієнта націлювання. Таким чином, судна, які можуть перебувати у потенційно субстандартному стані, отримують більш високий пріоритет і привертають до себе підвищену увагу з боку влади держави порту. Паризький меморандум з 2005 р. став міжурядовою організацією.

Успішність заходів, прийнятих проти субстандартного судноплавства в рамках Паризького меморандуму, надихнула прийняття інших регіональних угод, що мають таку ж спрямованість, до яких належить Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в регіоні Чорного моря (Чорноморський меморандум) [119].

За необхідністю підвищення безпеки на морі, захисту морського середовища і важливістю поліпшення умов проживання і праці на суднах та відповідно до Плану стратегічних дій з реабілітації і захисту Чорного моря Меморандум було підписано у Стамбулі 7 квітня 2000 р. представниками морських адміністрацій Болгарії, Грузії, Румунії, Російської Федерації, Туреччини та України.

Один з головних меморандумів – Паризький меморандум. За підсумками роботи в 2005 – 2007 рр. на підставі перевірок державами Паризького меморандуму в черговий раз складено списки держав прапора, в яких держави отримують рейтинг відповідно до коефіцієнта націлювання, що виражає відношення кількості затримань суден до кількості інспекцій з боку держави порту відповідного флоту, так що зростання кількості перевірок покращує рейтинг, а зростання кількості затримань субстандартних погіршує його, причому перевірки підлягають торгові судна під прапором будь-якої країни, а не тільки держав-членів Паризького меморандуму. Пріоритет, який присвоєно

КНДР і Болівії, зараховує морські судна під прапором цих держав до зони дуже високого ризику.

Замикає Чорний список Україна, яка перебуває між Монголією і Домінікою, що займає місце, яке відкриває Сірий список. У порівнянні з попередньою редакцією списків, рейтинг України знизився, що свідчить про погіршення якості торгового флоту під українським прапором [38].

Стан торгового флоту залежить від держави прапора, під яким ходять судна, і, тому посилення контролю суден з боку держави порту є необхідним і сприяє його якісному стану.

Знаходження країни в Чорному списку Паризького меморандуму негативно впливає на імідж флоту цієї країни, явно не сприяє зміцненню міжнародного авторитету держави прапора, а сприяє більш приватним і ретельно, таким чином, тривалим і обтяжливим інспекціям торгового флоту. Країни, які є членами Паризького меморандуму і які ведуть активну боротьбу із субстандартним судноплавством, займають місце у Білому списку. Державний контроль порту є ефективним інструментом примусу до виконання судами міжнародних вимог, норм, стандартів у сфері безпеки мореплавання і запобігання забрудненню навколишнього середовища, а також – інструментом виявлення субстандартних компаній, прапорів, класифікаційних товариств.

З метою забезпечення розвитку водного транспорту, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., законодавче та інституціональне забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до міжнародних договорів України і законодавства ЄС, належать до переліку завдань, яких необхідно виконати.

Процедура державного контролю порту здійснюється відповідно до Резолюції ІМО А.787 (19) Процедури контролю суден Державою Порту (13 Nov. 1995 Procedures for Port State Control) і Резолюції А.882 (21) Поправки до

Процедур контролю суден державою порту (до рез. А.787 (19)) (Nov. 1999 Amendments to the procedures for port State control (resolution A.787 (19))).

Як правило, відповідальність за виконання міжнародних конвенцій несуть держави, які їх ратифікували. Уряд, який ратифікує міжнародні документи, зобов'язаний внести ці положення до свого національного законодавства. Однак на практиці забезпечення дотримання міжнародних конвенцій породжує багато проблем. Вони можуть зайняти багато часу для внесення до національної правової системи кожної держави. Вступ в силу конвенції не обов'язково означає її ефективне виконання.

Протягом значного періоду часу судноплавне співтовариство належало до держави прапора для забезпечення загального контролю. Цього було дуже важко досягти, особливо з появою зручних прапорів. Держави прапора також поступово все більше покладаються на класифікаційні суспільства для регулювання і контролю стандартів, встановлених ІМО. Проте, контрольні механізми, які застосовуються державою прапора і класифікаційними товариствами, виявилися недостатньо хорошими, щоб вивести усі неякісні судна із галузі.

Намір контролю з боку держави порту не переслідує нав'язування іноземним торговим перевізникам будь-які вимоги, що виходять за рамки вимог конвенції.

Державний контроль порту – це відповідність судна міжнародним конвенціям, який являє собою інспектування іноземних суден в національних портах, щоб переконатися, що стан судна та його обладнання відповідає вимогам міжнародних конвенцій. Отже, контроль держави порту охоплює основні конвенції, які перераховуються в меморандумах. І в той же час, меморандуми не продовжують сферу контролю держави порту за межі вимог міжнародних конвенцій:

а) основна відповідальність за дотримання вимог, викладених в міжнародних морських конвенціях, лежить на судновласникові/операторі.

Відповідальність за забезпечення такої відповідності лежить на державі прапора;

b) кожен морський орган виконує положення відповідних меморандумів про взаєморозуміння;

c) «кожен орган повинен забезпечити, щоб іноземні торгові судна, які відвідують його порти, відповідали стандартам, викладеним у відповідних конвенціях, і всім чинним поправкам до них» [213];

d) участь морської адміністрації, яка розглядає судно під прапором іншої держави-члена як іноземне судно;

e) Меморандуми про взаєморозуміння передбачають загальну кількість інспекцій, виражених у відсотках, які мають бути проведені кожною державою-учасницею відповідного Меморандуму. Відповідно до Паризького меморандуму про взаєморозуміння, держави-члени погодилися перевірити 25% оціночної кількості окремих іноземних торгових суден, які заходять в їх порти протягом 12 місяців.

Як зазначають, цей відсоток відрізняється в інших Меморандумів про взаєморозуміння. Токійський меморандум про взаєморозуміння належить до 75% вартості і Меморандум про взаєморозуміння в Індійському океані належить до 10% вартості, тоді як в меморандумах про Вина-дель-Мар, Карибському басейні, Середземномор'ї, Західній і Центральній Африці і Чорноморському регіоні відзначається мінімум 15% річних перевірок.

Сфера забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень регламентується Конвенцією з охорони людського життя на морі, яка зазвичай розглядається як найважливіша з усіх міжнародних договорів, які стосуються безпеки торгових суден. Конвенція постійно змінюється, доповнюється і розширюється.

Існують такі процедури внесення змін. Відповідно до ст. VIII Конвенції СОЛАС-74 наказує, що поправки до її тексту можуть бути внесені так:

по-перше, шляхом розгляду на Конференції: Конференція Договірних

урядів може бути скликана, якщо її проведення запросило хоча б одне з Договірних урядів на підставі того, що правовими нормами Конвенції, вони уповноважені інспектувати судна, що ходять під прапорами інших держав, особливо якщо існують підстави для сумнівів, що судно і/або його обладнання суттєво не виконують вимоги Конвенції під час контролю держави порту. При цьому, принаймні, третина Договірних урядів має бути згодна на її проведення. Поправки можуть бути прийнятими, якщо будуть схвалені більшістю в дві третини присутніх і мають право голосу Договірних урядів;

по-друге, шляхом розгляду в ІМО: у цьому випадку зміни, запропоновані договірним урядом, розсилаються не менше ніж за шість місяців до їх розгляду на Комітеті з безпеки на морі (КБМ). Останній, у свою чергу, може передати їх для обговорення однієї або декількох підкомісій ІМО. Поправки будуть прийняті більшістю в дві третини присутніх Договірних урядів, які мають право голосу на КБМ. При цьому, договірні уряди Конвенції СОЛАС мають право брати участь у розгляді поправок на так званому «розширеному КБМ», незалежно від того, є вони чи ні членами ІМО.

Процедуру внесення поправок до додатків до міжнародних конвенцій розроблено з метою полегшення процедури внесення змін до універсальних міжнародних договорів та спрощення їх імплементації в національні правові системи. Однак для правової системи України зазначені міжнародно-правові механізми виявилися не здатними забезпечити динамічну імплементацію міжнародних стандартів у сфері морського права, що вимагає дослідження сутності зазначених механізмів забезпечення динамічності міжнародного морського права та з'ясування причин їх неефективності в Українській державі [203].

З метою забезпечення розвитку водного транспорту, відповідно до Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р., законодавче та інституціональне забезпечення виконання Україною своїх зобов'язань як держави прапора, держави порту та прибережної держави відповідно до

міжнародних договорів України і законодавства ЄС (міжнародні угоди, циркулярні листи, резолюції з питань безпеки) належить до переліку завдань, що необхідно виконати.

У Резолюціях асамблеї ІМО і циркулярах із питань безпеки, Циркулярний лист ІМО від 26 травня 2006 р. MSC.1/Circ.1206 визначає вимоги до обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань персоналу пасажирських суден, яких затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 р. № 491 [127], що застосовуються до комплексу обладнання з підготовки персоналу пасажирських суден підприємств, організацій та установ, що проводять спеціальну підготовку за напрямками «Підготовка з управління неорганізованими масами людей», «Підготовка з питань безпеки для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях», «Підготовка з управління та поведінки людей у кризових ситуаціях», «Підготовка з питань безпеки пасажирів, вантажу та водонепроникності корпусу судна» або «Підготовка персоналу пасажирських суден» відповідно до вимог Правила V/2 Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (Конвенція ПДНВ), розділів А-V/2 та В-V/2 Кодексу з підготовки, дипломування моряків і несення вахти (Кодекс ПДНВ) та відповідних національних вимог (навчально-тренажерний заклад (НТЗ)), інструкторів та слухачів, які використовують цей тренажер з метою навчання.

Ці Вимоги встановлюють єдині стандарти щодо устаткування, засобів, документації обладнання, вимог до робочих місць інструкторів та слухачів, до інструкторського складу для усіх НТЗ, що здійснюють підготовку персоналу пасажирських суден, яка здійснюється з метою:

1) отримання знань та відпрацювання практичних навичок для досягнення слухачами необхідних стандартів компетентності з:

управління неорганізованими масами людей – для капітанів, осіб командного та рядового складу та інших осіб, призначених у судновому

розкладі за тривогами надавати допомогу пасажирам на пасажирських суднах у випадку аварійних ситуацій;

питань безпеки – для персоналу, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів у пасажирських приміщеннях;

управління та поведінки людей у кризових ситуаціях – для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, відповідальних за безпеку пасажирів на пасажирських суднах під час аварійних ситуацій;

питань безпеки пасажирів, вантажу та водонепроникності корпусу судна – для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, на яких безпосередню покладено відповідальність за посадку та висадку пасажирів, завантаження, розвантаження або закріплення вантажу чи закриття отворів у корпусі пасажирських суден типу «ро-ро»;

2) отримання знань з використання аварійних планів для забезпечення безпеки та евакуації пасажирів у випадку надзвичайних подій.

Безпека мореплавства також забезпечується застосуванням резолюцій та циркулярів ІМО, які містять правові норми щодо техніко-експлуатаційних стандартів на технічні засоби судноводіння: Res. A.792 (19) 13 Nov. 1995 Safety Culture in and around passenger ships (Культура безпеки пасажирських перевезень); Res. A.796 (19) 13 Nov.1995 Recommendations on a Decision-Support System for Masters on Passenger Ships (Рекомендації по створенню системи, що сприяє прийняттю рішень капітанами пасажирських суден); Res. A.795 (19) 13 Nov.1995 Navigational Guidance and Information Schemes for ro-ro ferry operations (Плани плавання та інформації для експлуатації пасажирських суден Po-Po); Res. A.796 (19) 13 Nov.1995 Recommendations on a Decision-Support System for Masters on Passenger Ships (Рекомендації по створенню системи, що сприяє прийняттю рішень капітанами пасажирських суден); Res. A.849 (20) 17 Nov. 1997 Code of the Investigation of Marine Casualties and Incidents (Кодекс проведення розслідування аварій та інцидентів на морі); Res. A.916 (22) 2001

Guidelines for the recording of events related to navigation (Прийняття та введення в дію Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі, 1979 р., з доповненнями) [197].

Отже, всі вищеназвані юридичні акти Європейського Союзу, які є джерелами адміністративного права України, відповідно до положень Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і європейськими співтовариствами та їх державами-членами від 14 червня 1994 р. і Закону України від 18 березня 2004 р. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [156], визначають правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень.

2.2. Міжнародне та регіональне співробітництво у формуванні норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті

Міжнародне та регіональне співробітництво сприяє формуванню норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті.

Адже, саме розвиток міжнародного співробітництва з питань морського транспорту, торговельного мореплавства взагалі, а також у сфері безпеки на морському транспорті є одним із пріоритетних завдань, яких покладено на Департамент правового забезпечення та міжнародних відносин при Морській службі морського та річкового транспорту України.

І від належної організації правової роботи, спрямованої на правильне застосування, неухильне дотримання та запобігання невиконанню вимог законодавств національного та міжнародного, рівня взаємодії як у двосторонньому форматі, так і в рамках міжнародних організацій залежить ефективність забезпечення безпеки мореплавства через формування норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті.

З метою полегшення морське судноплавство шляхом спрощення і зниження до мінімуму формальностей, необхідної документації та процедур прибуття, перебуття і відбуття суден, що беруть участь у міжнародному судноплавстві, як уже зазначалося, діє Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.

У ній визначаються стандарти прибуття, стоянка і відправлення судна, прибуття і відправлення осіб, полегшення формальностей для вантажів, призначених для круїзів, і їх пасажирів, заходи зі спрощення формальностей для суден, зайнятих у здійсненні науково-дослідних робіт, подальші заходи зі спрощення формальностей для іноземців, що належать до складу команд суден, зайнятих у міжнародних рейсах, щодо звільнення на берег, санітарний, ветеринарний і фітосанітарний контроль, бонди та інші види гарантій, помилки в документації і штрафи за них, час роботи служб у портах, обмеження відповідальності судновласників.

Відповідно до ст. 3 Конвенції, Договірні уряди зобов'язуються 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 та процедурах, необхідних для задоволення вимог внутрішнього характеру.

Конвенція визначає правові норми, щодо контролю пасажирів судна, призначеного для круїзів, а також санітарного, ветеринарного і фітосанітарного контролю, та регламентує що, саме, державна влада забезпечує порядок, в силу якого санітарні заходи і формальності здійснюються негайно, реалізуються без затримки і застосовуються без дискримінації.

Отже, Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року передбачає, що державна влада дозволяє іноземним членам екіпажів сходити на берег під час стоянки в порту судна, на якому вони

прибули, за умови що формальності по приходу судна було виконано і державна влада не має підстав відмовити їм у вирішенні зійти на берег із причин, пов'язаних з охороною здоров'я, державною безпекою чи громадським порядком.

Договірні уряди при затвердженні планів охорони суден і портових засобів належним чином враховують той факт, що члени суднового персоналу живуть і працюють на судні і їм необхідно сходити на берег і мати доступ до берегових засобів побутового обслуговування для моряків, враховуючи медичний догляд [121].

Процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства сприяла Лондонська міжнародна конференція, якою 20 січня 1914 р. було прийнято 1-й варіант Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-14), у своїх послідовних модифікаціях (СОЛАС-29, СОЛАС-48, СОЛАС-60 і СОЛАС-74), зазвичай розглядається як найважливіший з усіх міжнародних договорів, що стосуються безпеки торгових суден. Її прийняття було обумовлено катастрофою з пасажирським судном «Титанік» в 1912 р., яка забрала 1489 людських життів.

2-й варіант – СОЛАС-29 було прийнято в 1929 р. разом з додатком Правил попередження зіткнень суден у морі.

3-й варіант – 1948 р. доповнив Конвенцію главою про перевезення зерна і введення стандартів з остійності судна.

Ухвалення Конвенції 1960 року було першим головним завданням для Міжнародної Морської Організації – після її створення, і вона являла собою значний крок у модернізації правил та у відображенні технічних досягнень у судноплавстві. Передбачалося, що Конвенція буде відповідати поточному моменту за допомогою прийняття періодичних поправок, але на практиці процедура включення поправок виявилася дуже тривалою.

У результаті, в 1974 р. було прийнято абсолютно нову Конвенцію, що складається з 8 розділів, яка містила не тільки поправки, узгоджені до цього

часу, але й нову процедуру прийняття поправок, спрямовану на здійснення застосування протягом певного періоду часу.

Основна мета Конвенції СОЛАС – визначення мінімальних стандартів щодо конструкції, обладнання та плавання суден, що відповідають їх безпеці.

Кожна велика аварія за судами («Торре Каньйон» в 1967 р., «Амоко Кадіс» в 1978 р., «Еххон Valdez» в 1989 р., «Aegean Sea» в 1992 р., «Braer» в 1993 р., «Herald of Free Enterprise» в 1987 р., «Естонія» в 1994 р. та ін.) викликала необхідність внесення доповнень і поправок до чинної Конвенції.

У зв'язку з низкою аварій танкерів в кінці сімдесятих років в 1978 р. було прийнято протокол до Конвенції СОЛАС-74, яка ще не увійшла в силу до цього часу, і тому протокол 1978 р. вніс зміни і доповнення до Конвенції тільки у травні 1981 р., після набрання ним чинності. Основні зміни стосувалися конструкції суден – глав II-1, II-2 і, частково, глави V – «Безпека мореплавання».

Конвенцію СОЛАС-74 було прийнято 1/11/1974 р., вступила в силу вона 25/5/1980 р. Прийнята Україною 25/5/1980 р.

В 1988 р. було прийнято доповнення до Конвенції щодо прийняття Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки – ГМССБ (Global maritime distress and Safety System (GMDSS)), для забезпечення термінової передачі і прийому сигналів лиха, навігаційних і метеорологічних попереджень. Вимоги Правила IV / 1.5 увійшли в силу з 1 лютого 1999 р.

В 1994 р. до Конвенції СОЛАС було внесено доповнення до глав V і VI, і її було доповнено трьома главами: глава IX – «Управління безпечною експлуатацією суден», глава X – «Про заходи безпеки для високошвидкісних суден», глава XI – «Спеціальні заходи про підвищення безпеки на морі».

В 1997 р. було додано главу XII – «Додаткові заходи безпеки для суден, що перевозять навалочні вантажі».

У 2001 р. було прийнято нову редакцію глави II-2 – «Конструкція – протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі» і глави V – «Безпека мореплавання», які увійшли в силу з 1 липня 2002 р.

Конвенцією СОЛАС передбачено ряд вимог щодо конструкції судна, рятувальних засобів, обладнання з радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезення зерна і небезпечних вантажів.

У процесі експлуатації суден безпека мореплавства забезпечується низкою юридичних заходів комплексного характеру. Важливою ланкою в системі забезпечення безпеки мореплавства є людський фактор (чинник). У багатьох випадках, як свідчать результати розслідувань, головною причиною інцидентів та катастроф є людина: помилки командного складу, рядових моряків, лоцманів, берегових служб тощо. Про це свідчить така статистика: причиною 25% загального числа аварійних морських подій є помилки командного складу, 16% – помилки рядових моряків, 12% – пошкодження корпусів, 11% – відмови устаткування, 10% – помилки берегових служб. Відповідно до положень Конвенції SOLAS судно має бути укомплектовано екіпажем у належній кількості і належній кваліфікації. Однак через різні вимоги до кваліфікації моряків та рівня їх підготовки, що існували в державах, належний рівень безпеки мореплавства у цій сфері не забезпечувався [3].

Слід зазначити, що положення досліджених міжнародних угод встановлюють досить жорсткі вимоги у сфері безпеки мореплавства. Однак міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою ефективної реалізації міжнародних стандартів у торговельному мореплаванні. Для виконання цього завдання прийнято Міжнародний кодекс з управління безпекою.

Цілі Кодексу полягають у забезпеченні безпеки на морі, запобіганні нещасним випадкам або загибелі людей, а також уникненні завдання шкоди навколишньому середовищу. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати систему управління безпекою (далі – СУБ), що містить у собі політику у сфері безпеки і захисту

навколишнього середовища; інструктування та процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища згідно з нормами міжнародного права та національного законодавства; було також встановлено обсяг повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі, на судні та всередині них; процедури передачі повідомлень про аварії та випадки недотримання положень Кодексу; процедури підготовки до аварійних ситуацій і дій в аварійних ситуаціях; процедури здійснення внутрішніх аудиторських перевірок та процедури перегляду управління.

З метою забезпечення безпечної експлуатації кожного судна і здійснення зв'язку між компанією та особами, які перебувають на судах, кожна компанія повинна призначити особу (осіб) на березі, яка (які) має (мають) прямий доступ до керівництва на найвищому рівні управління. Відповідальність і повноваження призначеної особи або осіб містять контроль за дотриманням норм безпеки та запобіганням забрудненню, пов'язаних з експлуатацією кожного судна, а також забезпеченням надання достатніх ресурсів і надання допомоги на березі за необхідності. Компанія зобов'язана чітко визначити і оформити у вигляді документів відповідальність капітана щодо: реалізації політики компанії; спонукання екіпажу до дотримання цієї політики; видання відповідних наказів та інструкцій; перевірки виконання пред'явлених вимог; перегляду СУБ і передачі повідомлень про недоліки СУБ береговим службам управління. Компанія повинна забезпечити, щоб СУБ, яка використовується на судні, містила підтвердження повноважень капітана. Компанія повинна укомплектувати кожне судно персоналом, який відповідає міжнародним та національним вимогам. У компанії має бути встановлено процедури, які забезпечують належне ознайомлення персоналу з покладеними на нього обов'язками, причому весь персонал повинен розуміти існуючі вимоги.

Обов'язковою є розробка планів проведення операцій на судах, які встановлюють процедури підготовки планів та інструкцій щодо проведення

ключових операцій на судні, що стосуються безпеки судна та запобігання забрудненню.

В цілому слід підкреслити, що прийняття Міжнародного кодексу з управління безпекою цілком змінило традиційне розуміння безпеки мореплавства. Судноплавні компанії, які на теперішній час не здатні впровадити ефективну систему управління безпекою, виключаються з морського бізнесу [3].

Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних судах 1976 року – міжнародно-правовий документ, прийнятий Генеральною конференцією Міжнародної організації праці (МОП) 29.X 1976 у м. Женеві (Швейцарія). Україна приєдналася до Конвенції 14.VII.1993 р. Документ складається з преамбули та 12 статей.

Конвенція передбачає зобов'язання держав-учасниць мати для зареєстрованих законодавство, яке максимально враховувало б вимоги безпеки, зокрема, що стосуються кваліфікації екіпажу, його комплектування, тривалості робочого часу, соціального страхування, забезпечення безпечних умов праці і життя на борту судна.

Конвенція передбачає зобов'язання її держав-учасниць мати законодавство та правила, які встановлюють для зареєстрованих на їх території суден законодавство, яке максимально враховувало би вимоги безпеки, а саме, норми безпеки, враховуючи норми щодо кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектації екіпажу з метою забезпечення безпеки для життя на борту судна; виконувати ефективну юрисдикцію або контроль над суднами, зареєстрованими на їх території щодо: норм безпеки, враховуючи норми щодо кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектування екіпажу, які передбачаються національним законодавством та правилами [97], виконувати ефективну юрисдикцію або контроль над суднами, зареєстрованими на їх території щодо: норм безпеки, враховуючи норми щодо кваліфікації, тривалості робочого часу і комплектування екіпажу,

які передбачаються національним законодавством та правилами. У разі відсутності ефективної юрисдикції впевнитися, що заходи ефективного контролю інших умов праці та проживання на борту судна погоджені між судновласниками або їхніми організаціями та організаціями моряків, заснованими відповідно до основних положень Конвенції 1948 року про свободу асоціації та захист права на організацію, і Конвенції 1949 року про права на організацію та ведення колективних переговорів, тобто Держави-учасниці Конвенції зобов'язалися здійснювати ефективний контроль у цій галузі і забезпечувати інспектування відповідних суден.

В 1978 р. у зв'язку зі зростаючою кількістю суден, що заходять у порти держав Північного моря, було прийнято Гаазький Меморандум про взаєморозуміння для обміну інформацією про стандарти іноземних судів. На зміну йому, 26 січня 1982 р. в Парижі 14 держав підписали Меморандум про взаєморозуміння (MOU), створений в інтересах безпеки мореплавання, як це було зазначено раніше.

Мета цієї угоди – скоротити використання, експлуатацію суден, що не відповідають міжнародним стандартам, не підміняючи і не применшуючи відповідальності держави прапора, забезпечити дотримання вимог міжнародних конвенцій щодо безпеки суден, запобігання забрудненню, умов життя і роботи на судні.

Паризький меморандум (Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту після поправок, прийнятих Міжнародною морською організацією, а також різноманітними директивами ЄС, на теперішній час нараховує 27 країн-членів і має статус міжнародної адміністративної угоди між портовою владою, що має забезпечувати ефективну систему контролю суден з метою запобігання та усунення порушень вимог безпеки судноплавства для суден, що заходять у порт, без дискримінації прапора судна. Державами-членами Паризького меморандуму є: Бельгія, Болгарія, Канада, Хорватія, Кіпр, Данія, Естонія, Фінляндія,

Франція, Німеччина, Греція, Ісландія, Ірландія, Італія, Латвія, Литва, Мальта, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Румунія, Росія, Словенія, Іспанія, Швеція, Велика Британія.

Правило 19 глави 1 (Контроль) СОЛАС-74 вимагає від учасників Конвенції виробляти контроль кожного судна, що знаходиться у порту іншої держави з метою перевірити, що свідоцтва видані згідно з правилом 12 або 13 вищевказаної глави, є дійсними.

При певних умовах СОЛАС-74, дозволяє договірним урядам (правило 6d Гл. I), а Правило 4 Гл.т XI – «Контроль Держави порту за виконанням експлуатаційних вимог (Port State Control)» – зобов’язує виробляти детальний огляд судна інших держав, якщо є очевидними підстави вважати, що судно та його устаткування не належним чином відповідають вимогам Конвенції та можуть ставати загрозою екіпажу судна, навколишньому середовищу. Ця процедура відома як контроль суден державою порту – PSC (Port State Control). Згідно з рішенням ІМО в 1993 р. було прийнято Резолюцію А.742 (18) «Процедури контролю за експлуатаційними вимогами, що стосуються безпеки суден і запобігання забрудненню». Інспектори PSC перевіряють відповідність стану судна, його пристроїв і механізмів стандартам безпеки, вимогам міжнародних конвенцій, можуть перевіряти компетенцію членів екіпажу щодо безпеки мореплавства та запобігання забрудненню. Ця перевірка може полягати в демонстрації членами екіпажу вміння виконувати свої службові обов’язки, діяти в критичних ситуаціях. Керівництво з проведення контролю передбачає перевірки з різних видів діяльності суднового екіпажу з боротьби за живучість судна, з несення вахти на містку і в машині, вантажних операцій, перевезення небезпечних вантажів, надання медичної допомоги.

Відповідно до цих вимог, якщо рівень експлуатаційної придатності судна та екіпажу не є достатнім для забезпечення безпеки і захисту навколишнього середовища, інспектор PSC вправі затримати судно до усунення недоліків. Якщо буде доведено, що затримання і відстрочка відходу

судна не виправдані, воно має право на компенсацію втрат або шкоди відповідно до законів держави порту. Рішення про затримання судна інспектор повинен виносити, переконавшись, що стан судна є небезпечним для плавання або компетенція членів екіпажу не відповідає їх сертифікатам.

Резолюція А.742 (18) визначає мінімальні вимоги до кваліфікації інспекторів контролю держави порту.

У листопаді 1995 р. ІМО прийнято Резолюцію А.787 (19) «Процедури контролю суден державою порту». В 1999 р. Резолюцію А.882 (21) – «Поправки до процедур контролю суден державою порту (Резолюція А.787 (19))». Ці процедури контролю не є обов'язковими, але є керівництвом для держави порту з метою уніфікації вимог визначення недоліків, застосування заходів до субстандартних суден. Мета контролю – виявлення невідповідності технічного стану суден та їх обладнання, їх систем управління безпекою чинним нормам і правилам, недопущення виходу суден з виявленими порушеннями в море.

З метою вирішення нагальних питань у сфері контролю суден державою порту та забезпечення безпеки судноплавства в регіоні діє Комітет Чорноморського Меморандуму, який скликається раз на рік почергово у кожній з держав-учасниць. Комітет Чорноморського меморандуму з контролю державою порту в Чорноморському регіоні створено шляхом підписання відповідного меморандуму 7 квітня 2000 р. в Стамбулі (Туреччина). Підписантами стали країни Чорноморського басейну: Україна, Туреччина, Грузія, Болгарія, Румунія і Росія. Для України зазначений меморандум набув чинності 19 квітня 2002 року. Україна є повноправним членом Комітету Чорноморського Меморандуму.

Розглянуті міжнародно-правові акти у сфері торговельного мореплавства регламентують міжнародні стандарти безпеки мореплавства та охорони суден і портів, отже, Україна як сторона цих міжнародних конвенцій, та інших міжнародно-правових актів у сфері торговельного мореплавства

повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства. Питання безпеки суден, навчання моряків, умови їх праці та побуту є особливо важливими та є пріоритетними згідно із Стратегією імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»).

Для цього вкрай необхідним є приведення національного законодавства у відповідність до міжнародних стандартів судноплавства. Міжнародні конвенції, прийняті у рамках діяльності Міжнародної морської організації, документи Комітету з Водного транспорту Європейської Економічної Комісії ООН і Дунайської комісії є основою, яку необхідно імплементувати у правове поле України. Законодавство Європейського Союзу є зразком такої імплементації, що повинно стати прикладом для України.

Основним завданням Стратегії є адаптація національного законодавства до законодавства Європейського Союзу, що сприятиме лібералізації та взаємному доступу на ринки України та Європейського Союзу і повне виконання Україною зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, яких взято нею за міжнародними договорами в зазначених сферах.

До завдань Стратегії належить також вироблення сталого, постійного механізму моніторингу міжнародних стандартів у сферах торговельного мореплавства та внутрішнього водного транспорту, вжиття своєчасних заходів для приєднання до відповідних міжнародних договорів згідно з планом заходів і подальшої імплементації зазначених документів у національне законодавство з організацією їх виконання [162]. Міжнародне співробітництво спрямовано на максимальне сприяння реалізації основних завдань Стратегії через спільну з партнерами протидію загрозам не тільки безпеці пасажирів, але й національній та міжнародній безпеці – наприклад, тероризму. Ефективність протидії цим загрозам залежить від рівня взаємодії як у двосторонньому форматі, так і у рамках міжнародних організацій. Поряд з міжнародним

співробітництвом, не менше важливими є заходи, що приймаються на регіональному рівні. Морська доктрина України на період до 2035 р. регламентує, що в плані регіонального співробітництва у формуванні норм про контрольні процедури на морському пасажирському транспорті неодмінною вимогою є зміцнення регіонального співробітництва, напрямами розвитку якого є:

використання механізмів міжрегіонального співробітництва, переваг членства приморських регіонів у міжнародних організаціях (Асамблеї Європейських регіонів, Конференції приморських регіонів Європи тощо), розвиток транскордонного співробітництва, партнерських зв'язків з містами інших держав для популяризації вітчизняного туристичного продукту;

посилення участі України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, зокрема у спільних проектах розвитку інфраструктури, туризму, екології, енергетики для регіонів басейну р. Дунай (Одеської, Закарпатської, Івано-Франківської та Чернівецької областей);

поглиблення співпраці Донецької та Запорізької областей щодо створення об'єктів спільної інфраструктури, орієнтованої на розвиток морегосподарського та туристично-рекреаційного комплексів на території Азовського узбережжя;

презентація на постійній основі приморських регіонів та їх інвестиційних можливостей на міжнародних форумах, сприяння налагодженню прямих контактів суб'єктів морегосподарської діяльності [123].

У цьому відношенні цінною не тільки з точки зору розгляду ефективності будь-яких заходів з метою контролю між країнами-учасниками, але і в плані загальнорегіональної співпраці виявилася Конвенція про захист Чорного моря від забруднення – міжнародна конвенція, підписана Болгарією, Грузією, Росією, Румунією, Туреччиною і Україною в 1992 р. в Бухаресті (Румунія). Конвенцію присвячено спільним заходом щодо запобігання і

скорочення забруднення морського середовища Чорного моря і боротьби з ним, а також її захисту і збереження. Конкретні заходи містяться у трьох протоколах, які є невід'ємною частиною Конвенції: Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з берегових джерел; Протокол про співробітництво у боротьбі з забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в аварійних ситуаціях; Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення внаслідок скидів. Конвенція набула чинності в 1994 р. У 2002 р. учасники Конвенції підписали Протокол про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря.

Учасники Конвенції домовилися вживати усіх необхідних заходів щодо запобігання та скорочення забруднення морського середовища Чорного моря і боротьби з ним. Особливої уваги при цьому приділено тому, щоб не завдати шкоди життю у морі і живим ресурсам, зокрема, шляхом зміни середовища їх проживання і створення перешкод для рибальства та інших правомірних видів використання Чорного моря.

Конвенція передбачає співпрацю в наукових дослідженнях, спрямованих на розробку шляхів і засобів оцінки характеру і ступеня забруднення та його впливу на екологічну систему у водному стовпі та відкладеннях, виявлених забруднених районів, вивчення й оцінку факторів небезпеки і розробку заходів щодо їх усунення; зокрема, альтернативних методів обробки, вилучення ліквідації або використання небезпечних речовин. Учасники домовляються також про розробку програм моніторингу, що охоплюють усі джерела забруднення, а також створення для Чорного моря системи моніторингу забруднення.

Для досягнення цілей Конвенції учасники створюють Комісію по захисту морського середовища Чорного моря від забруднення, що складається з представників усіх держав-учасниць і збирається на засідання не рідше рази

на рік, і який надає підтримку Комісії Секретаріата. Конвенція визначає функції Комісії та порядок скликання нарад учасників [100].

Договірні Сторони сповнені рішучості діяти з метою досягнення прогресу у захисті морського середовища Чорного моря і збереження його живих ресурсів, враховуючи важливе економічне і соціальне значення та цілющі властивості морського середовища Чорного моря, будучи переконаними в тому, що природні багатства та умови для відпочинку на Чорному морі можна зберегти передусім загальними зусиллями причорноморських країн, з огляду на загальноприйняті норми і положення міжнародного права.

2.3. Національне адміністративно-правове забезпечення контролю за безпекою морських перевезень пасажирів

Саме адміністративні норми є основою формування організаційно-правових та процедурних гарантій безпеки мореплавства в Україні.

Реалізація адміністративно-правового забезпечення контролю за безпекою морських пасажирських перевезень здійснюється через адміністративний механізм, основною метою якого є упорядкування суспільних відносин, пов'язаних зі збереженням здоров'я та життєдіяльності людей, їх юридичне закріплення, тобто публічне адміністрування морського пасажирського перевезення. Об'єктом адміністративно-правового забезпечення та гарантування є суспільні відносини, пов'язані зі збереженням здоров'я людей.

Контроль за безпекою морських пасажирських перевезень спрямовано на протидію загрозам щодо людини, держави та є компонентом національної безпеки України.

Саме тому надзвичайно важливою є чітка система організаційного упорядкування діяльності суб'єктів її забезпечення, до яких належать державні органи, що здійснюють контроль та нагляд у сфері

торговельного мореплавства, а саме, згідно зі ст. 10 КТМ України є центральний орган виконавчої влади, який забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою. Відповідно до Указу Президента України від 09.12.2010 р. № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» – це Міністерство інфраструктури України, Державна служба морського та річкового транспорту. Їх консолідована робота щодо забезпечення охорони та захисту прав громадян втілює в життя організаційно-правові гарантії безпеки в Україні. Адміністративними нормами встановлено процедури реалізації окремих процесуальних дій: здійснення надзору капітана порту; здійснення контролю суден; ліцензування морських перевезень пасажирів тощо.

Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства [130] встановлюються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту, за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері безпеки мореплавства, що регламентує ч. 4 ст. 90 КТМ України та розроблені для встановлення порядку державного контролю в портах за дотриманням на суднах вимог Міжнародних конвенцій, Кодексу торговельного мореплавства України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля. Правила поширюються на морські судна та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності, що перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України, Державну службу морського та річкового транспорту України, Державне агентство рибного господарства України, капітанів морських портів та служби капітанів морських портів.

З метою забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню із суден, усі судна, що перебувають у морських портах України, підлягають обов'язковому контролю інспектора служби капітанів морських портів і вибірковому контролю інспектора контролю державою порту, який є державним інспектором Морської адміністрації, якого атестовано в установленому порядку для здійснення контролю за дотриманням на іноземних судах міжнародних конвенцій України. Відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, державний інспектор – це посадова особа Морської адміністрації, Держрибагентства України або служби капітана морського порту України, яка має відповідну кваліфікацію і уповноважена в установленому законодавством порядку здійснювати контроль за дотриманням на судах, що заходять у морські порти України, правил мореплавства та вимог міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та визначення готовності суден до виходу в море. Державними інспекторами є: інспектор контролю державою порту; інспектор служби капітана морського порту; інспектор держави прапора.

Правила визначають типи контролю та умови, порядок їх застосування. Виокремлюють такі типи контролю: контроль суден службами капітанів морських портів, контроль державою порту (контроль іноземних суден), контроль держави прапора (контроль українських суден Морською адміністрацією та Держрибагентством України). Українські судна згідно з Керівництвом щодо надання допомоги державам прапора в імплементації документів ІМО, затвердженим резолюцією А.847(20), підлягають періодичному інспектуванню державними інспекторами Морської адміністрації (Держрибагентства України). Інспектування українських суден Морською адміністрацією (Держрибагентством України) здійснюється для впевнення в тому, що ці судна відповідають вимогам чинного законодавства, правил мореплавства та міжнародних конвенцій України; судові документи

відповідають установленим вимогам та фактичному стану судна, його обладнання, постачання та системи управління безпекою.

Морська адміністрація інспектує судна, що плавають під Державним Прапором України; за винятком суден флоту рибного господарства [130].

Відповідно до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, якого затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р. № 190, регламентовано порядок організації діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту у сфері державного нагляду (контролю) за безпекою мореплавства.

Держава сприяє національному адміністративно-правовому забезпеченню контролю за безпекою морських пасажирських перевезень в особі капітана морського порту і наділяє його повноваженнями щодо здійснення контролю за:

укладенням договорів обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів морським та річковим транспортом;

забезпеченням безпеки перевезення вантажів, пасажирів та багажу на морських і річкових суднах;

станом функціонування навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства у морському порту, на підходах до нього, в територіальному морі, внутрішніх морських водах;

функціонуванням систем радіонавігації та спостереження морської рухомої служби, у тому числі Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки;

проведенням аварійно-рятувальних робіт, пошуку і рятування на морі в зоні відповідальності України.

З метою забезпечення безпеки мореплавства капітан морського порту та Служба взаємодіють з адміністрацією відповідного морського порту щодо: моніторингу стану довкілля в морському порту;

заходу/виходу судна у/з морський(ого) порт(у); лоцманського проведення, регулювання руху суден; організації та координації криголамного проведення суден; встановлення строку та визначення порядку проведення робіт із підняття майна, що затонуло в акваторії морського порту; погодження проведення водолазних, будівельних та дослідних робіт з метою організації безпечного руху суден; виконання заходів із запобігання виникненню надзвичайних ситуацій у морському порту, а також з реагування на них та ліквідації їх наслідків; розслідування аварійних морських подій у разі прийняття відповідного рішення органом розслідування; оголошення початку і закінчення льодової компанії; встановлення в районах необов'язкового лоцманського проведення обов'язкового лоцманського проведення у випадках, передбачених законодавством України; надання капітану судна, фізичним та юридичним особам довідки, необхідної для оформлення морського протесту та інших питань із забезпечення безпеки мореплавства, дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища та підтримання порядку в морському порту, передбачених законодавством [126].

Організація взаємодії капітана морського порту, Служби з адміністрацією морського порту у сфері забезпечення безпеки мореплавства здійснюється відповідно до п. IV Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, шляхом обміну оперативною інформацією, у тому числі за допомогою засобів зв'язку, відповідно до Генерального плану взаємодії адміністрації морських портів України та Морської адміністрації, затвердженого Головою адміністрації морських портів України та Головою Морської адміністрації, та згідно з планами взаємодії у морському порту, затвердженими капітаном морського порту і керівником адміністрації морського порту (начальником морського порту) у такому морському порту.

Забезпечення безпеки мореплавства є важливою умовою охорони людського життя. Положення про систему управління безпекою

судноплавства на морському і річковому транспорті визначає безпеку судноплавства як стан збереження (захищеності) людського здоров'я і довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, завданням шкоди довкіллю або матеріальних збитків, та регламентує вимоги безпеки судноплавства – це вимоги, встановлені чинним законодавством України (враховуючи її міжнародні договори), виконання яких на морському і річковому транспорті дозволяє йому функціонувати без надмірного ризику для життя і здоров'я людей, довкілля і схоронності майна.

Система управління безпекою судноплавства охоплює:

захист людини – захист її життя, здоров'я, майна, її прав щодо використання територіального моря, внутрішніх вод та інших водойм загального користування для праці, відпочинку, спорту, використання водних ресурсів, у тому числі і для судноплавства;

захист довкілля – його захист від негативного впливу судноплавства;

судна – їх стан, умови плавання та перебування на них людини;

водні шляхи – їх придатність до використання, умови плавання ними;

берегові об'єкти – їх відповідність стандартам безпеки судноплавства, готовність і надійність.

Положення визначає порядок організації робіт з попередження аварійних подій на морському і річковому транспорті, завдання, функції, органи, суб'єкти й об'єкти системи управління безпекою судноплавства, встановлює форми контролю за виконанням заходів, пов'язаних із безпекою судноплавства. Контроль та нагляд над функціонуванням системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті здійснюється контрольно-наглядовими органами на

морському і річковому транспорті (МРТ), до яких належать: Морська адміністрація; служби капітана морського порту на чолі з капітанами морських морських портів; Регістр судноплавства України та інші класифікаційні товариства, визначені Кабінетом Міністрів України; Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків.

Основною метою контролю є спостереження за виконанням управлінських рішень та своєчасне виявлення відхилень від вимог безпеки судноплавства для оперативного вжиття ефективних заходів для їх усунення.

Контроль здійснюється також і для перевірки виконавської дисципліни на всіх рівнях системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті (СУБС МРТ). Контроль стану безпеки судноплавства (БС) ґрунтується на таких принципах, як ефективність, повнота та об'єктивність, безперервність та регулярність, своєчасність та оперативність. Контроль обов'язково має закінчуватися своєчасним прийняттям дійових заходів, управлінських рішень. Контроль стану БС містить такі основні етапи: вибір об'єктів управління СУБС МРТ для перевірки, та параметрів контролю; обстеження обраних об'єктів; оцінка відповідності фактичних даних вимогам БС; визначення необхідності прийняття рішень, заходів усунення невідповідностей, відхилень від вимог БС. Контроль забезпечується шляхом здійснення:

комплексних перевірок – це всебічна ретельна ревізія стану БС на об'єкті управління, що здійснюється згідно з графіком перевірок спеціальною комісією за участю представників органів управління та контрольно-наглядових органів. До комплексних перевірок належать ревізії з метою оцінки ефективності системи управління безпекою судноплавної компанії (СУБ СК). Графік комплексних перевірок на наступний рік затверджується Морською адміністрацією у грудні місяці. Об'єкти управління (підприємства, установи, організації) письмово попереджаються про планову комплексну

перевірку не пізніше ніж за місяць до її проведення. Позачергова комплексна перевірка здійснюється разом з розслідуванням АП на МРТ:

цільових перевірок – це перевірка на об'єкті управління або в групі об'єктів конкретного кола питань організації роботи із забезпечення БС. Проводиться за рішенням Морської адміністрації. Такі перевірки можуть проводитися також після виникнення аварій, до яких причетні декілька підприємств, установ, організацій;

оперативного контролю, який здійснюється на визначеному об'єкті, підприємстві, установі, в організації, як правило, протягом одного дня, у присутності керівника цього об'єкта. Здійснюється посадовими особами органів управління, контрольно-наглядових органів.

За результатами усіх видів перевірок, оперативного контролю складається акт і, в разі необхідності, припис (приписи) установленної форми. Здійснення державного нагляду за додержанням підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності (крім Міноборони, Національної гвардії, Державної прикордонної служби України, СБУ та МВС) вимог БС покладено на Мінінфраструктури України, Морську адміністрацію, їх підрозділи на місцях, капітанів морських портів.

Державний нагляд за БС здійснюється відповідно до Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та до інших актів чинного законодавства. Подальшому підтриманню та оновленню системи управління безпекою судноплавства у порядку, визначеному Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, сприяє ліцензіат, який повинен забезпечити на судах безпечні умови, режим праці, а також обладнання усіма необхідними для цього засобами й устаткуванням, згідно з Ліцензійними умовами провадження

господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом. Як уже зазначалося, дотримання ліцензійних умов є обов'язковим для виконання усіма суб'єктами господарювання (незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності), які провадять або мають намір провадити господарську діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом і отримали ліцензію на цей вид господарської діяльності [151].

Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України затверджено Інструкцію про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства встановлює порядок здійснення Морською адміністрацією контролю за виконанням судноплавними компаніями України незалежно від форм власності вимог чинного законодавства України та міжнародних конвенцій, стороною яких є Україна, пов'язаних із безпекою судноплавства. Контроль за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства здійснюється з метою перевірки забезпечення ними безпечних умов перевезень для судна, вантажу, пасажирів, екіпажу судна, екологічної безпеки. Інструкція виокремлює основні види контролю судноплавної компанії (далі СК): комплексні, цільові перевірки та оперативний контроль, які здійснюються Морською адміністрацією.

Комплексна перевірка СК визначає як всебічну ретельну перевірку стану забезпечення безпеки судноплавства в СК, оцінку ефективності функціонування СУБ СК. Комплексні перевірки можуть бути первинними, плановими і позаплановими.

Первинна перевірка СК – комплексна перевірка, яка здійснюється уперше і проводиться після реєстрації першого судна СК в Державному судовому реєстрі України за зверненням СК.

У разі відсутності звернення СК Морська адміністрація повинна провести первинну перевірку СК не пізніше трьох місяців з дня реєстрації першого судна СК в Державному судновому реєстрі України. При проведенні первинної перевірки СК повинні бути також перевірені в установленому порядку її судна. Що стосується планової перевірки СК – це періодична комплексна перевірка, яка здійснюється з ініціативи Морської адміністрації. Планові перевірки СК провадяться щорічно. Під час планової перевірки СК здійснюється перевірка суден СК. Річний план-графік планових перевірок СК розробляється і затверджується Морською адміністрацією. Якщо перевірка суден СК під час планових перевірок СК є неможливою (наприклад, у разі відсутності суден СК у портах України, інших подібних обставин), вона проводиться в інші терміни, погоджені СК і Морською адміністрацією. Позапланова перевірка СК – комплексна перевірка, яка здійснюється Морською адміністрацією у разі: якщо із судном СК сталася аварія; наявності достовірної інформації щодо грубого порушення вимог БС з боку СК або її суден; невиконання СК у встановлений термін приписів Морської адміністрації; затримання суден СК у портах через порушення ними вимог БС; виявлення факту надання СК свідомо неправдивої інформації, пов'язаної із забезпеченням БС; звернення СК.

Відшкодування витрат на проведення позапланової перевірки здійснюється на договірних підставах в установленому законодавством порядку. Цільова перевірка СК – це перевірка конкретних питань організації роботи в СК із забезпечення БС, яка здійснюється за рішенням Морської адміністрації. Цільову перевірку СК може бути здійснено за зверненням СК з метою перевірки виконання приписів Морської адміністрації, усунення виявлених під час інших видів перевірок порушень вимог БС. Обсяг цільової перевірки СК обмежується

конкретними питаннями, порушеними у приписах або актах перевірки. Цільові перевірки СК здійснюються також після виникнення аварій, до яких є яких є причетними декілька підприємств, установ, організацій. Оперативний Оперативний контроль СК здійснюється державними інспекторами, як правило, протягом одного дня, у присутності керівника СК або призначеної ним особи [83]. Аналіз національних адміністративно-правових актів свідчить, що ефективність забезпечення контролю за безпекою морських пасажирських перевезень значною мірою залежить також від наявності дієвої системи суб'єктів, наділених відповідними контрольними повноваженнями, тобто сукупністю спеціальних органів та установ, що беруть участь у процесі організації контролю за безпекою морських пасажирських перевезень.

З метою забезпечення належного вирішення питань в галузі пасажирських суден необхідно підтримувати тісний контакт з державними законодавчими органами. Прикладом цього є міжнародний досвід національної асоціації, що представляє інтереси американської промисловості пасажирських суден з 1971 р., назва якої – The Passenger Vessel Foundation (PVA), яка є недержавним суб'єктом, та надає послуги, сприяє розвитку діяльності у сфері пасажирських перевезень.

Членство у PVA надає переваги, які задовольняють потреби операторів пасажирських суден. The Passenger Vessel Foundation (PVA) – некомерційна корпорація в окрузі Колумбія. Асоціація гарантує, що галузь пасажирських суден продовжує піддаватися подальшому навчанню та розвитку ресурсів безпеки.

Адміністративно-правове забезпечення контролю за безпекою морських пасажирських перевезень в Україні є сукупністю адміністративно-правових гарантій і діяльнісних засобів, роль якого щороку зростає, тому досконалі норми адміністративного права – важлива гарантія підтримання стану захищеності життєво важливих інтересів людини, суспільства, держави та довкілля, за якого гарантується право кожної людини на здорове та безпечне

навколишнє середовище та існують необхідні умови для захисту. Удосконалення адміністративно-правового забезпечення контролю за безпекою морських пасажирських перевезень в Україні потребує комплексного перегляду вітчизняного адміністративного законодавства, створення стабільної основи підтримання стану захищеності життєво важливих інтересів людини, суспільства, держави та довкілля через систему організаційно-правових та процедурних гарантій безпеки в Україні, систему практичного втілення функціональних обов'язків суб'єктів забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень. Отже, правові норми, які регламентують контроль у сфері забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень, формують правовий режим морських перевезень пасажирів, який складається з міжнародних та національних норм. Проведення єдиної державної політики у сфері безпеки морських пасажирських перевезень, надійна і вмотивована законодавча база та ефективний державний контроль за її дотриманням дозволять забезпечити безпечне функціонування транспорту як важливої умови охорони людського життя.

РОЗДІЛ 3

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ

3.1. Національні програмні документи у сфері морських перевезень пасажирів

Розвиток морських перевезень пасажирів забезпечується системою норм, що містять, перш за все, адміністративно-правові норми.

Національні програмні документи у сфері морських перевезень пасажирів координують аспекти публічного адміністрування, що базуються на формулюванні чітких, виважених та реалістичних цілей, а також, визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики.

Морська доктрина України на період до 2035 р., якої було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307, має на меті «визначення інтересів України у зовнішній та внутрішній політиці в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики» [89].

Морська доктрина України визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави. Відповідно до Морської доктрини, одним із напрямів відродження і розвитку торговельного мореплавства є удосконалення законодавчої бази з питань морських перевезень шляхом впровадження та виконання у повному обсязі міжнародних конвенцій у сфері мореплавства, стороною яких є Україна, приєднання до нових міжнародних договорів у відповідній сфері, а також приведення Кодексу торговельного мореплавства України, Законів України «Про транспорт», «Про морські порти України», «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» та інших актів законодавства у відповідність до міжнародно-правового режиму

мореплавства, а також, суттєва активізація участі України у Міжнародній морській організації, Міжнародній організації праці, інших міжнародних організаціях у сфері торговельного мореплавства, що є дуже важливим, оскільки морське право будь-якої держави за своєю сутністю має інтернаціональний характер і має бути спрямованим на гармонізацію відносин, що виникають у процесі використання світового океану та сприяти розвитку морського, пасажирського транспорту.

Наступним напрямом відродження і розвитку торговельного мореплавства є розроблення та впровадження прозорої системи фінансування діяльності з виконання міжнародних зобов'язань України у сфері торговельного мореплавства, враховуючи утримання Морської адміністрації, що здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на морському та річковому транспорті, за торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства, розвитком складових державної системи управління безпекою судноплавства – навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, лоцманського проведення та регулювання руху суден, здійснення морського зв'язку, ідентифікації суден, пошуку і рятування на морі, охорони суден і портових засобів, підготовки, перепідготовки і дипломування моряків, інших фахівців морського транспорту, здійснення контролю держави порту та держави прапора, виконання інших міжнародних зобов'язань України у сфері безпеки торговельного мореплавства, у тому числі, у сфері забезпечення безпеки морських пасажирських перевезень.

Створення системи руху морських суден України європейського зразка та її подальшої інтеграції до SafeSeaNet, тобто до системи моніторингу та інформаційного руху суден, створеною з метою удосконалення морської безпеки, портової та морської охорони, охорони морського середовища, ефективності морського руху та морського транспорту.

Суттєве підвищення рівня ефективності державного нагляду за безпекою мореплавства, уникнення дублювання функцій відповідних органів, забезпечення їх реальної незалежності від адміністрацій морських портів України, інших суб'єктів господарювання, забезпечення належного фінансування; підвищення ефективності діяльності визнаних організацій, які здійснюють технічний нагляд за виконанням на судах вимог міжнародних договорів про охорону людського життя та запобігання забрудненню.

Удосконалення законодавчих та організаційних засад функціонування торговельного мореплавства на підставі результатів розслідування аварійних морських подій на національному рівні та з урахуванням міжнародного досвіду, підвищення рівня забезпечення безпеки плавання та охорони морських суден, екіпажів, пасажирів і вантажів; здійснення з урахуванням досвіду координаційно-інформаційних центрів у Європейському Союзі заходів з безпеки на морі, транскордонного співробітництва, спрямованого на запобігання виникненню ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, викидами із суден, нещасними випадками на морі та незаконною морською діяльністю, запровадження єдиної моделі організації виконання функцій із забезпечення безпеки мореплавства на морських і річкових водних шляхах, у морських і річкових портах, розвиток сучасних технологій здійснення контролю за параметрами безпеки плавання в акваторії, гідротехнічних споруд, запобігання забрудненню.

Стосовно морських пасажирських перевезень, Морська доктрина України передбачає розвиток круїзного судноплавства та виокремлює основні напрями розвитку, які мають прояв у проведенні узгодженої політики органів державної влади та органів місцевого самоврядування, суб'єктів морської індустрії, які пов'язані з туризмом, щодо розвитку інфраструктури круїзного та яхтового туризму, оновлення круїзних суден, налагодження ефективної співпраці з державами чорноморського регіону з питань розвитку круїзного судноплавства, зокрема, розроблення Україною в ініціативному порядку

міжнародної угоди щодо пасажирського судноплавства у Чорному морі та подання її на розгляд Організації Чорноморського економічного співробітництва, формування інтегрованих туристичних продуктів, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів і комбінованих (ріка – море) круїзних маршрутів, створення умов для власного виробництва круїзних суден та імпорту таких суден, розвиток транспортної інфраструктури та інфраструктури для яхтового туризму в круїзних портових містах, підтримка вітчизняних туроператорів, що працюють у сфері круїзного та яхтового туризму, стимулювання діяльності туроператорів із створення нового туристичного продукту, проведення активної інформаційної кампанії щодо представлення туристичного потенціалу приморських регіонів, розроблення нових круїзів з використанням внутрішніх водних шляхів (ріки Дунай, Дніпро, Південний Буг).

Отже, всі ці напрями визначають ключові пріоритети у публічному адмініструванні морської сфери та охоплюють аспекти захисту національних інтересів у морській сфері.

Один із головних факторів, які виникли за період після прийняття діючої редакції Морської доктрини України та потребують свого врахування та відображення в її положеннях, це потреба узгодження положень Морської доктрини України з рядом інших, більш пізніх, програмних документів, прийнятих Україною [89]. Серед таких документів:

Стратегія національної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 26 травня 2015 р. № 287/2015. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р., затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р.

Вищезазначені програмні документи значною мірою впливали на морську діяльність в Україні, адже уперше визначили загальні керівні засади розвитку усієї морської галузі держави та провідні вектори її морської та портової політики [89].

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. має на меті забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться в морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури, забезпечення здійснення нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті [175].

Основними завданнями Стратегії є: створення мережі кластерів шляхом: удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів; укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі; придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів; забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства.

Пасажирські перевезення, забезпечення розвитку туристичного бізнесу, обслуговування круїзних лайнерів здійснюються морськими портами Одеса, Севастополь, Ялта. Напрями розвитку морських портів визначаються з урахуванням їх основного вантажопотоку та поточної кон'юнктури ринку.

Реалізація Стратегії здійснюється шляхом виконання планів розвитку морських портів на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу. Проведення моніторингу та оцінки стану їх виконання здійснюється державним підприємством «Адміністрація морських портів України» із залученням суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морських портах.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. [132] визначає основні напрями покращання якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення системи управління, проведення адміністративної реформи [6] та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади.

Загальні проблеми, що потребують розв'язання: низька якість надання транспортних послуг з перевезення пасажирів; невідповідність законодавству ЄС системи замовлення соціальних зобов'язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів.

Стратегія визначає перелік завдань, що необхідно виконати для розв'язання проблем: забезпечення мобільності та функціонування сучасного пасажирського транспорту; забезпечення ефективного державного нагляду (контролю) за якістю надання транспортних послуг з перевезення пасажирів; запровадження механізму дієвого контролю за наданням звітності на транспорті усіма суб'єктами господарювання та підвищення їх відповідальності за надання недостовірних даних; забезпечення розвитку мультимодальних пасажирських перевезень та запровадження «єдиного транспортного квитка»; упорядкування організації та фінансування соціально важливих пасажирських перевезень усіма видами транспорту.

З метою підвищення якості пасажирських перевезень відповідно до законодавства ЄС, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. регламентує: впровадження механізму систем управління якістю щодо пасажирських перевезень з обов'язковим оприлюдненням результатів діяльності; запровадження механізму організації соціальних зобов'язань та надання суспільно важливих послуг з перевезення пасажирів; впровадження нових технологій та інтелектуальних транспортних систем для поліпшення якості надання транспортних послуг, систем інформування про надані послуги, впровадження електронної та інтегрованої автоматичної системи оплати проїзду; створення умов для забезпечення діяльності приватних перевізників для здійснення перевезень пасажирів між регіонами країни та в міжнародному сполученні.

Стратегія національної безпеки України [174] формулює основні напрями державної політики національної безпеки України та визначає одним із головних напрямів інтеграцію в Європейський Союз як пріоритетний

напрям своєї зовнішньої і внутрішньої політики. Поділяючи спільні з ЄС цінності та стратегічні цілі, інтеграція України у політичні та економічні структури Європейського Союзу є одним із головних напрямів зовнішньої і внутрішньої політики. Угода про асоціацію між Україною і ЄС визначає стратегічні орієнтири для проведення системних політичних і соціально-економічних реформ в Україні, широкомасштабної адаптації законодавства України до норм і правил ЄС. Україна забезпечуватиме поступову конвергенцію у сфері зовнішньої та оборонної політики і розвиватиме взаємодію у рамках Спільної безпекової та оборонної політики ЄС для посилення спроможностей сектору безпеки й оборони, а також підтримання міжнародної безпеки і стабільності.

Пріоритетом є формування ключових передумов, необхідних для набуття Україною членства в ЄС – важливої гарантії демократичного розвитку, економічного добробуту та зміцнення безпеки. Членство України в ЄС сприятиме покращанню клімату довіри і безпеки в регіонах Східної Європи та Чорного моря. Європейський економічний, соціальний та екологічний комітет, з точки зору безпеки, у 2001 р., створив одну з найповніших та найбезпечніших регуляторних рамок у світі. У 2009 р. Комісія Європейського економічного, соціального та екологічного комітету (ЄЕСЕК) запропонувала переглянути мандат ЄЕСК, посилити міжнародне співробітництво, щоб держави-члени могли взяти на себе відповідальність як держава прапору, порту чи прибережна держава, та бути пов'язаними з усіма діючими міжнародними угодами. Питання морського нагляду, яке також стосується безпеки, передбачало створення інтегрованої системи управління інформацією для ідентифікації, контролю, моніторингу та сигналізації усіх суден у морі та створення системи транскордонного та міжгалузевого нагляду в межах ЄС. Із точки зору безпеки, Комісія хотіла забезпечити морський транспорт, запобігаючи терористичним та піратським діям у морі. Для досягнення цієї мети планувалося забезпечити навігаційні зони, захистити

екіпажі та пасажирів, застосовувати правила, пропорційні міжнародному рівню та сприяти культурі безпеки на міжнародному морському транспорті.

Для ЄЕЕС головне питання полягає у недостатній гармонізації щодо імплементації Директиви 2009/16 щодо контролю за державою порту. Комісії потрібно знайти важелі, щоб зробити це питання пріоритетним для всіх держав. Один із них полягає у відкритті даних про детальні оцінки для кожної держави для громадянського суспільства. Ці оцінки також необхідно систематично передавати спеціальним комісіям європейських та національних парламентів, Європейському економічному та соціальному комітету (ЄЕСК) та іншим відповідним організаціям.

Що стосується забезпечення безпеки мореплавства в ЄС, без деталізації усіх положень, можна згадати:

Директива 2013/38/ЄС, яка змінює директиву 2009/16/ЄС, що стосується контролю з боку державного порту;

Директива 2013/54/ЄС, яка завершує інтеграцію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні у європейське законодавство із прийняттям положень, що стосуються певних обов'язків держави прапора [241].

Політика морської безпеки в ЄС є невід'ємною частиною політики морського транспорту, захищаючи море, морське середовище та прибережні регіони, а також пасажирів та членів екіпажу. ІМО встановлює єдині міжнародні стандарти, які ЄС імплементує у законодавство співтовариства, з метою однакового застосування у всіх державах-членах. Ці положення охоплюють навчання моряків на борту, безпеку пасажирських суден, державний контроль порту та проведення інспекції та відвідування суден класифікаційними товариствами.

Що стосується безпеки на борту судна та в портових спорудах, то терористичні напади 11 вересня 2001 р. призвели до того, що на другій сесії Асамблеї Міжнародної морської організації в листопаді 2001 року

одноголосно вирішено розробити нові заходи з охорони суден і портових засобів. У Лондоні у грудні 2002 р. на 1 Дипломатичній конференції з охорони на морі було прийнято нові положення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., як уже зазначалося раніше, Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів, прийнятий з метою посилення охорони на морі, який, разом з Міжнародною конвенцією, сформували міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актів, які загрожують безпеці в секторі морського транспорту. Цей Кодекс застосовується, у першу чергу, до пасажирських суден, враховуючи високошвидкісні пасажирські судна, що здійснюють міжнародні рейси [121].

Технічну підтримку Європейської Комісії та держав-учасниць Європейського Союзу з питань розвитку та імплементації законодавства Європейського Союзу щодо морської безпеки, запобігання забрудненню морського середовища із суден та морської охорони, моніторинг імплементації законодавства Європейського Союзу, а також питаннями систем моніторингу руху суден, організації навчальних семінарів, тренінгів, навчальних візитів, тренувальних курсів займається Європейське агентство з питань морської безпеки, яке є децентралізованим агентством Європейського Союзу, створене відповідно до Регламенту Європейського Парламенту та Ради № 1406/2002 від 27 червня 2002 р. Агентство залучено до реалізації зазначеного проекту з 2014 р. З Європейським агентством з питань морської безпеки в рамках проекту «ТРАСЕКА: Морський захист та безпека II» співпрацює Україна, завданням якого є розвиток співробітництва у сфері морської безпеки та охорони на морі шляхом зміцнення регіональної координації між Європейським Союзом та його країнами-партнерами [51].

Європейське агентство з морської безпеки оцінює національні системи освіти від імені держав-членів ЄС навіть у країнах, які не належить до Європейського Союзу. Планова перевірка національної системи освіти,

підготовки та дипломування моряків, медичних стандартів на предмет виконання вимог Міжнародної конвенції ІМО про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (ПДНВ) та Директиви 2008/106/ЕС Європейського Парламенту та Ради від 19.11.08 р. про мінімальний рівень підготовки моряків здійснюють інспектори. Така перевірка відбулась в Україні у 2018 р., головною метою якої був аудит, тобто підтвердження відповідності національної системи освіти, підготовки, медичних стандартів та дипломування моряків в Україні вимогам ПДНВ [160]. До проведення аудиту в Україні долучалися фахівці Міністерства освіти і науки України, Міністерства охорони здоров'я, Державної служби України з безпеки на транспорті. Агентство відіграє значну роль у просуванні передового досвіду не тільки в межах ЄС, а також у сусідніх країнах шляхом здійснення підготовки інспекторів та операцій для підтримки різних національних органів, установлює вимоги відповідності на широкий спектр питань, пов'язаних з морською безпекою та безпекою з технічної, наукової чи регуляторної точки зору, має глибокий досвід у своїй галузі, який визнаний на європейському та міжнародному рівнях [228] та сприяє виконанню правових норм програмних документів у сфері морських перевезень пасажирів з метою реалізації державної морської політики та сприяння розвитку інфраструктури до європейських стандартів.

3.2. Стандарти ЕС у сфері морських перевезень пасажирів

Інтеграція до європейського співтовариства є стратегічним курсом політики України, тому передбачаються суттєві інституційні зміни, гармонізація національного законодавства з європейським, модернізація існуючих систем державного управління та місцевого самоврядування, адаптація процесів управління організаціями й публічними інституціями до сучасних європейських реалій. Відповідно до ст. 138 Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом Україна узгоджує своє законодавство, у

тому числі адміністративні, технічні та інші норми у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС, тією мірою, якою таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки сторін і руху пасажирів та вантажів. Ця Угода застосовується до міжнародних морських перевезень між портами України та держав-членів Європейського Союзу і між портами держав-членів Європейського Союзу.

Співробітництво у сфері морської політики, відповідно до ч. 2 ст. 411 Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом, розвивається шляхом: просування інтегрованого підходу до морських справ, належного управління та обміну найкращими практиками використання морського простору; створення рамок вирішення суперечностей між конкуруючими видами діяльності людини та управління їхнім впливом на морське середовище шляхом підтримки планування морського простору як інструменту, який сприяє покращанню процесу прийняття рішень; підтримки сталого розвитку прибережних регіонів та морської промисловості як рушія економічного зростання та зайнятості, у тому числі шляхом обміну найкращою практикою; підтримки стратегічних альянсів між галузями морської промисловості, службами, науковими інституціями, які спеціалізуються на морських та морегосподарських дослідженнях, включно зі створенням міжгалузевих морегосподарських кластерів; докладання зусиль для покращання морської безпеки та заходів безпеки на морі, удосконалення транскордонного та міжгалузевого морського нагляду, спрямованого на вирішення зростаючих ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, нещасними випадками на морі та незаконною діяльністю.

Доречно зазначити, що у галузі туризму сторони співробітничать з метою зміцнення розвитку конкурентоспроможної туристичної галузі як генератора економічного зростання, нарощення потенціалу в галузі туризму з метою підвищення стандартів якості надання туристичних послуг.

Завдяки європейській інтеграції, одним із найважливіших досягнень є створення системи стандартів визнання, дотримання і захисту основоположних прав людини, а у сфері морських пасажирських перевезень це є пріоритетним. Як уже зазначалося, європейські стандарти щодо забезпечення прав людини – це загальновизнані принципи і норми міжнародного права, які стосуються насамперед адміністративного простору, тобто це – дотримання основних нормативно-правових документів.

Діючі стандарти ЄС вважають більш ефективними для стран-учасниць ЄС ніж міжнародні стандарти, наприклад, навряд чи міжнародні стандарти будуть ефективнішими, ніж діючі стандарти ЄС, коли стосується внутрішніх рейсів. Міжнародні стандарти ІМО не застосовуються. За відсутності стандартів ЄС, держави-члени повинні були б або розробити своє власне законодавство, або прийняти б міжнародні правила, які необхідно було б адаптувати. Крім того, стандарти ЄС передбачають доступ для осіб з обмеженою мобільністю, у міжнародних стандартах – має рекомендаційний характер.

Регламент (ЄС) № 392/2009 запроваджує систему відповідальності операторів за морські пасажирські перевезення, засновану на Протоколі 2002 р. до Афінської конвенції 1974 р., що стосуються морських перевезень пасажирів та їх багажу. Однак він відрізняється від Протоколу за обсягом і додається до вимог Протоколу.

Регламент спрямовано на забезпечення дотримання прав пасажирів у разі аварій на морі під час перевезення, включаючи, зокрема, належний рівень компенсації, незалежно від району експлуатації судна та на встановлення рівних умов для операторів з урахуванням небезпеки ризику та відмінностей між різними видами перевезень. Регламент має на меті створення додаткового, опосередкованого стимулу для покращання ефективності безпеки операторів у водах ЄС, оскільки перевізники, яким нині доведеться страхувати морські перевезення пасажирів, повинні демонструвати, що їхні судна знаходяться у

безпеці для того, щоб отримати відповідне страхове покриття. Нарешті, Регламент сприяє створенню збалансованої системи захисту пасажирів у різних видах транспорту, зокрема, стосовно права на інформацію, прав на спеціальні компенсації особам з обмеженою мобільністю та право на аванс.

До прийняття Регламенту права пасажирів, які подорожували морем у разі аварій, підпадали під дію національного законодавства, яке суттєво змінювалося щодо відповідних порогових розмірів компенсації, підстав та винятків з відповідальності перевізника. Питання, що стосуються юрисдикції, значною мірою вже були вирішені прийняттям Брюссельської конвенції 1968 р. про юрисдикцію та визнання та виконання судових рішень у цивільних та господарських справах та Регламентом Брюсселя I (44/2001).

Варто зазначити, що Афінську конвенцію 1974 р. було ратифіковано рядом держав-членів ЄС. Таким чином, права пасажирів, встановлені у конвенції, застосовувалися у багатьох державах-членах.

Однак, оскільки це залежало від ратифікації окремих держав-членів, це не забезпечило однорідності в ЄС стосовно прав пасажирів, а також не встановило достатнього рівня захисту цих прав, тобто нижчий рівень компенсації, нижчий поріг виключень для відповідальності перевізників.

Регламент застосовується до всіх перевізників у міжнародних перевезеннях, включаючи перевезення між країнами-членами ЄС, та деяких видів внутрішніх перевезень за умови, що:

- судно плаває під прапором держави-члена або зареєстроване в державі-члені;

- договір перевезення укладено в державі-члені;

- місце вильоту або пункт призначення або обидва, відповідно до договору перевезення, знаходяться у Державі, яка є членом ЄС.

Регламент охоплює відповідальність перевізника за пасажирів, їх багаж та свої транспортні засоби, а також за спеціальне обладнання у разі аварій.

Цей Регламент не зачіпає право перевізників обмежувати свою відповідальність за нещасні випадки відповідно до Міжнародної конвенції про обмеження відповідальності за морські вимоги 1976 р. та визначає такі права пасажирів, як право на компенсацію у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями. Пасажир має право на компенсацію від перевізника або страховика перевізника до 250 000 СПЗ² у будь-якому випадку, за винятком обставин, що не перебувають під контролем перевізника, тобто воєнний акт, стихійне лихо, акт третьої сторони. Компенсація може становити до 400 000 СПЗ, якщо перевізник не доведе, що інцидент стався без його вини чи знехтування. Пасажир має право на компенсацію від перевізника чи страховика перевізника у розмірі до 400 000 СПЗ, якщо він/вона доведе, що інцидент був наслідком вини або зневаги перевізника.

Регламент передбачає також право на відшкодування втрати або пошкодження салону багажу. Визначає елементи процедури та інші питання, наприклад, своєчасне письмове повідомлення пасажирів перевізнику, якщо цього не зробити, пасажир втратить своє право на компенсацію.

Щодо строку обмеження прав пасажирів, встановлено, що позов про відшкодування збитків у компетентний суд має бути подана протягом двох років. Початкова точка цього строку позовної давності може відрізнятися залежно від характеру збитків. Передбачається Регламентом звільнення від відповідальності, а саме, відповідальність перевізника може бути зменшеною, якщо він доведе, що смерть або особиста травма пасажирів, втрата або пошкодження його багажу були спричинені або були з вини або зневаги пасажирів. Отже, Регламент відповідає цілям політики морської безпеки ЄС, забезпечує більшу відповідальність та відповідальну поведінку з боку морських операторів.

² СПЗ – (англ. “special drawing rights”) розрахункова грошова одиниця, яка емітується Міжнародним валютним фондом та має безготівкову форму у вигляді записів на банківських рахунках.

Що стосується політики прав пасажирів, то Регламент, що розглядається, доповнює Регламент № 1177/2010, який встановлює більш загальну систему прав пасажирів для водного транспорту. Він узгоджується із цією базою, зокрема, завдяки своїм вимогам до інформації та авансових платежів, а також спеціальним положенням щодо обладнання для мобільності для осіб з обмеженою мобільністю. Деякі відмінності між різними видами транспорту все ще можна відзначити, але вони обмежені та не створюють великих перешкод у гармонізації захисту між видами транспорту. Поки що одним із теоретичних елементів, який може викликати певну стурбованість щодо рівного рівня захисту пасажирів, є взаємодія Регламенту з Директивою пакетних подорожей у випадку круїзів та іншого морського транспорту, що поєднує проживання з перевезенням. Однак лише досвід застосування Регламенту паралельно з Директивою про туристичні поїздки, яка набула чинності у липні 2018 р., запропонує свідчення для вирішення цього питання, що може викликати занепокоєння.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом набув чинності 18 грудня 2012 р. Він передбачає мінімальний набір прав для пасажирів, які подорожують: на послуги для пасажирів, де порт посадки знаходиться в державі-члені; на послуги для пасажирів, що здійснюються перевізниками Союзу з порту, розташованого в третій країні, до порту, розташованого в державі-члені; на круїзи, де порт посадки знаходиться у державі-члені.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 не перешкоджає пасажирам вимагати відшкодування збитків перед національними судами відповідно до національного законодавства стосовно індивідуалізованих збитків внаслідок скасування або затримки транспортних послуг.

Усі пасажирів, які подорожують морськими або внутрішніми водними шляхами, мають право на адекватну інформацію протягом своєї подорожі. Це право включає право отримувати інформацію про права пасажирів та

контактні дані національних органів виконавчої влади та про умови доступу до транспорту для інвалідів та осіб з обмеженою мобільністю.

У разі скасування або затримки виїзду пасажир має право бути повідомлений про затримку або скасування перевізником або оператором терміналу не пізніше 30 хвилин після запланованого часу відправлення, а також про очікуваний час відправлення та прибуття, якнайшвидше щоб інформація стала доступною.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 регламентує право на недискримінаційні умови договору та визначає, що усі особи мають право не піддаватися дискримінації прямо чи опосередковано, виходячи зі свого громадянства або місця встановлення перевізника чи продавця квитків у Союзі під час придбання квитків.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 передбачає право на піклування та допомогу. У разі затримки понад 90 хвилин або скасування послуги пасажир або круїзу, і де це розумно можливо, пасажирам пропонують безкоштовні закуски, харчування.

Якщо затримка або скасування виїзду вимагає однієї або декількох додаткових ночей перебування пасажир, йому або їй безкоштовно пропонується адекватне проживання на борту або на березі, а також перевезення до та з портового терміналу до місця проживання. Якщо перевізник доводить, що скасування або затримка викликані погодними умовами, що загрожують безпечній експлуатації судна, він звільняється від зобов'язання запропонувати безкоштовне проживання.

Пасажир не має права на допомогу перевізника, якщо йому або їй було повідомлено про скасування або затримку до придбання квитка або якщо скасування або затримка викликані з вини пасажир.

У разі затримки понад 90 хвилин порівняно із запланованим часом відправлення або скасування пасажирського обслуговування, пасажир має право вибору між: перенаправленням до кінцевого пункту призначення без

додаткових витрат при першій же можливості при порівняних умовах; відшкодуванням вартості квитків у поєднанні, де це доречно, з послугою безкоштовного повернення при першій нагоді до першого пункту відправлення, встановленого у транспортному договорі.

Відповідно до Регламенту (ЄС) № 1177/2010 передбачається право вимагати часткової компенсації ціни квитка у разі затримки прибуття до кінцевого пункту призначення у розмірах 25% та 50% від вартості квитка. Пасажири можуть вимагати від перевізника компенсації у розмірі 25% від вартості квитка, якщо затримка прибуття до кінцевого пункту призначення перевищує: 1 годину у разі запланованої подорожі до 4 годин; 2 години у разі запланованої подорожі більше 4 годин, але не більше 8 годин; 3 години у разі запланованої подорожі більше 8 годин, але не більше 24 годин; 6 годин у разі запланованої подорожі більше 24 годин.

Пасажири можуть вимагати від перевізника компенсації у розмірі 50% від вартості квитка, якщо затримка прибуття до кінцевого пункту призначення перевищує: 2 години у разі запланованої подорожі до 4 годин; 4 години у разі запланованої подорожі більше 4 годин, але не більше 8 годин; 6 годин у разі запланованої подорожі більше 8 годин, але не більше 24 годин; 12 годин у випадку розкладу поїздів понад 24 години.

Проте перевізник звільняється від зобов'язання виплатити компенсацію пасажирам у разі затримки прибуття, якщо він доведе, що затримка стала наслідком погодних умов, що загрожують безпечній експлуатації судна, або надзвичайних обставин, що перешкоджають виконанню пасажирських послуг, яких було би неможливо обґрунтовано уникнути.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 визначає права пасажирів-інвалідів та пасажирів з обмеженою рухливістю: окрім загальних прав пасажирів, щоб забезпечити їм право перевезення нарівні з іншими пасажирами.

Пасажири мають право подавати скарги перевізникам та національним виконавчим органам протягом двох місяців з дати, коли послугу було виконано або коли її мало бути виконано.

Перевізник або оператор терміналу повинен мати систему розгляду скарг. У межах цієї програми він повинен повідомити пасажирів протягом 1 місяця з моменту отримання скарги, чи вважає він скаргу обґрунтованою, відхиленою чи все ще розглядається. Перевізник або оператор терміналу повинен надати пасажирів остаточну відповідь протягом 2 місяців з моменту отримання скарги.

Регламентом передбачається, що пасажирів можуть подавати скарги на порушення Регламенту (ЄС) № 1177/2010, що розглядається, до національних органів виконавчої влади.

Європейська Комісія провела міжнародну угоду в рамках Міжнародної морської організації (ІМО) про встановлення більш жорстких правил безпеки пасажирських суден [216]. Рішення є результатом угоди, заснованої на пропозиції Європейської Комісії та держав-членів ЄС в ІМО у січні 2016 р. Пропозиція базується на широкій науково-дослідній роботі, що фінансується ЄС та дослідженнях, замовлених Європейським агентством морської безпеки (EMSA). Внесок, наданий ІМО, зумовив зусилля щодо удосконалення міжнародних стандартів щодо мореходного стану пасажирських суден. Коли поправки набули чинності з 2020 р., усі нові пасажирські судна повинні бути спроектовані таким чином, щоб довше залишатися на плаву, якщо їхній корпус буде пошкоджено – поліпшення найбільш помітне для великих суден.

Уповноважена з питань транспорту ЄС Віолета Бульк сказала, що це буде велике задоволення, коли побачимо, що ЄС проклав шлях до підвищення безпеки громадян, які подорожують на пасажирських суднах по всьому світу, і вона переконана, що, якщо міжнародні стандарти гарантують належний рівень безпеки, повага на міжнародні стандарти є кращими для конкретних

рішень ЄС. Оскільки щорічно більше 200 мільйонів пасажирів прибувають у порти ЄС, безпека пасажирів лежить в основі транспортної політики Комісії.

Домовленість зробити дизайн пасажирських суден більш безпечним було досягнуто в Комітеті з морської безпеки (MSC) Міжнародної морської організації, органу Організації Об'єднаних Націй, відповідального за судноплавство.

Чинні міжнародні стандарти для пасажирських суден у пошкодженому стані (стандарти SOLAS 2009 щодо необхідного індексу підрозділів пасажирських суден) відображають рівень безпеки, погоджений в ІМО близько 30 років тому. Це було задовго до значного збільшення чисельності пасажирських суден (круїзних та суда типа «РО-РО») та технологічного прогресу, який відбувся за останніми десятиліттями. Нові вимоги ІМО до пасажирських суден дозволяють забезпечити свободу проектування, одночасно покращуючи живучість усіх видів пасажирських суден, що здійснюють міжнародні рейси. Із набранням чинності рівень безпеки підвищиться на 40% для суден, які перевозять менше 400 пасажирів, і більш ніж на 90% для суден, що перевозять 1350 і більше пасажирів. Кораблебудівельникам доведеться передбачити конструкції, здатні витримати більш серйозні пошкодження водостійкої конструкції судна (корпусу), підвищуючи його здатність залишатися на плаву після аварії.

Найбільш обширним законодавчим документом ЄС є Директива 2009/45/ЄС щодо технічних вимог до пасажирських суден на внутрішніх рейсах, яка охоплює пасажирські судна, виготовлені зі сталі або еквівалентного матеріалу, і високошвидкісні судна на внутрішніх рейсах. Там, де це застосовно та можливо, вона базується на міжнародних узгоджених стандартах, а саме на Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), що встановлює детальні технічні вимоги щодо будівництва суден, стійкості, протипожежного захисту та рятувального обладнання. Він

також містить конкретні вимоги щодо доступу та публічної інформації для осіб з обмеженою мобільністю або обмеженими можливостями.

Відбулися ключові зміни щодо стандартів безпеки та вимог щодо пасажирських суден, що плавають у водах ЄС та мають важливе значення, які містять:

Поправки до Директиви 2009/45/ЄС щодо технічних вимог до пасажирських суден на внутрішніх рейсах уточнюють, що судна, виготовлені з алюмінію, повинні бути сертифіковані відповідно до цієї Директиви та відповідати її вимогам пожежної безпеки (через 10 років для нових та 12 років для існуючих). Пасажирські судна нижче 24 метрів виключаються із сфери дії Директиви.

Поправки до Директиви 98/41/ЄС про реєстрацію осіб на борту вводять вимогу реєструвати дані пасажирів у цифровому вигляді, використовуючи гармонізовані адміністративні процедури (так зване єдине вікно, встановлене Директивою 2010/65/ЄС) для полегшення пошуку і проведення рятувальних операцій у разі надзвичайних ситуацій. Протягом 6 років після набрання чинності, держави-члени можуть продовжувати застосовувати старі правила, тобто зберігати дані щодо осіб на борту за допомогою реєстратора компанії. Час, передбачений для повідомлення даних про осіб на борту, скорочується з 30 до 15 хвилин після відправлення судна.

Директива, яка замінює та скасовує Директиву 1999/35/ЄС про обстеження на пасажирських поромках та швидкісних суднах при регулярному обслуговуванні, усуває перекриття між різними режимами інспекцій. Це забезпечує збереження рівня безпеки при одночасному зменшенні адміністративного навантаження на судновласників та раціоналізації заходів з інспекції органів держав-членів. Отже, політику морської безпеки ЄС спрямовано, перш за все, на захист громадян та економіки від наслідків незаконних навмисних дій.

Важливе значення для планування розвитку морських пасажирських перевезень має Директива 2014/89/ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про встановлення рамок морського просторового планування», якої буде розглянуто у наступному підрозділі.

Не менш важливим залишається питання розгляду про забезпечення екології в морському пасажирському транспорті.

Державні закупівлі називають зеленими, коли до послуг або товарів пред'являються екологічні вимоги. Взагалі, це поняття має на увазі раціональне витрачання державних коштів, використання ринкових можливостей для значного збільшення екологічної і соціальної переваги на місцевому та глобальному рівнях. Впровадження концепції екологічно безпечних державних закупівель в Україні має стати інструментом державної політики щодо економічного розвитку країни без шкоди для екології і якості життя населення.

Організація економічного співробітництва та розвитку визначає державні закупівлі як «закупівлю урядами та державними підприємствами товарів, послуг та робіт», здійснену «ефективно та з високими стандартами поведінки ...». У межах Європейського Союзу зелені державні закупівлі є добровільними, але існує широкий спектр політик ЄС щодо підтримки зелених державних закупівель [240], які є основою його посібника з екологічних державних закупівель. Державні закупівлі мають потенціал стимулювати інновації [206] та просувати нові технологічні ніші [205].

Напрямок впливу державних закупівель залежить від критеріїв, які пред'являються до послуг. Як свідчить досвід країн, що впровадили державні зелені закупівлі, введення екологічних критеріїв здатне привести до позитивних змін, наприклад, зниження забруднення поверхневих вод, повітря, ґрунтів токсичними хімічними речовинами, висновок найбільш шкідливих речовин з виробництва.

У більшості розвинених країн світу вже розроблено й активно застосовуються на практиці національні програми щодо збільшення частки «екологічних» державних закупівель. Так, у країнах ЄС зелені закупівлі органічно вбудовані в загальну систему закупівель, політику і роботу державних органів, відображені в законодавчих нормативних актах, національних планах дій, екологічні критерії закупівель затверджені для 21 групи продукції та послуг. У США діє «Програма екологічно бажаних закупівель» Агентства з охорони навколишнього середовища, яка допомагає закупникам відповідати екологічним вимогам і стимулювати тим самим ринок «зеленої продукції».

Вивчення практики управління при переході морського транспорту до сталого розвитку з особливим акцентом на екологічні державні закупівлі послуг морського пасажирського транспорту на теперішній час є актуальною.

Наприклад, екологічно чисті державні закупівлі поромних перевезень самі по собі створили ринок для стійких морських пасажирських перевезень в Норвегії. Зважаючи на змішану економіку скандинавських країн та велику залежність від здатності державного сектора залучати приватних суб'єктів до надання своїх послуг, державні закупівлі є основною діяльністю та відповідальністю на всіх адміністративних рівнях Норвегії [212]. Оскільки місцеві та регіональні органи влади користуються значною автономією, вони досить вільно контролюють та формують власні амбіції та процедури закупівель.

Норвезькі власті беруть активну участь у просуванні рішень з низьким і нульовим рівнем викидів у морському транспорті. У пасажирському сегменті національні і регіональні влади мають чіткі наміри сприяти переходу через «зелені» державні закупівлі поромних послуг. З одного боку, стратегії «зелених» державних закупівель у поромному сегменті встановлюють постачальників послуг і технологій з вказівкою напрямку, хоча і на певний період, що підвищує готовність інвестувати і знижує сприйняття ризику. З

іншого боку, забезпечуючи ринок для нових технологій, екологічні державні закупівлі також забезпечують передбачуваність і стимулюють амбіції серед учасників тендеру.

Норвегія має амбіції стати лідером сталого транспорту, а в національному транспортному плані на 2018–2029 [230] роки зазначено, що до 2030 р. 40% усіх місцевих перевезень здійснюватиметься на рішеннях з низьким або нульовим викидом. Останнім часом національний уряд заборонив усі викиди вуглецю у фіордах світової спадщини Організації Об'єднаних Націй з питань освіти, науки та культури (ЮНЕСКО). Таким чином, зелене мореплавство є пріоритетним напрямком для норвезького уряду, і урядова морська стратегія [231] запускає комплексні інструменти політики [221].

Політика ЄС демонструє стандарти у сфері морських пасажирських перевезень, що мають важливе значення для регулювання морського транспорту на теперішній час [88, с.692] і націлена на сприяння розвитку транспортної інфраструктури до європейських стандартів.

3.3. Адміністративно-правові заходи щодо сприяння розвитку морського туризму

Національні програмні документи, прийняті на державному рівні останніми роками свідчать про діяльність, спрямовану на удосконалення юридичного рівня нормативно-правової бази з метою матеріальних залучень до розвитку морського туризму, що підкреслює актуальність розвитку морського туризму в Україні. Адміністративно-правові заходи щодо сприяння розвитку морського туризму спрямованого на створення конкурентоспроможного на міжнародному ринку національного туристичного продукту та водночас, забезпечення комплексного розвитку регіонів.

Розгляд сфери морських перевезень пасажирів зумовив необхідність у приділенні уваги до круїзного туризму як одного з основних видів морського

туризму. Проблематика питань щодо відносин з морського круїзу, вимагає більш детального розглядові та визначає її актуальність подальшого вивчення у цьому підрозділі дисертаційного дослідження.

Згідно зі стратегією імплементації положень, директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»), якої затверджено розпорядженням КМУ № 747-р від 11.10.2017 р., вона визначає основні напрями покращення якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки [173].

Відповідно до Розпорядження КМУ від 16. 03. 2017 р. «Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р.» [164], стратегія визначає інтегрований підхід до формування й реалізації державної політики у сфері туризму та курортів, який передбачає поєднання галузевої, територіальної, секторальної складових. Саме в секторальній складовій, яка полягає у створенні системи стратегічного планування розвитку видів туризму на основі їх чіткої класифікації та визначення пріоритетних на державному та регіональному рівнях, законодавець виокремлює «круїзний туризм» як один із пріоритетних видів туризму, але визначення поняття «круїзного туризму» не надає.

Згідно з Директивою 2014/89 / ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 липня 2014 р. [209] «Про встановлення рамок морського просторового планування» та визначає, що круїзна індустрія є основним компонентом прибережного та морського туризму. Це становить 1,6% робочих місць у сфері туризму (включаючи будівництво круїзів). Круїзна індустрія в основному складається з великих підприємств із сектора плавання і туризму. Більшість компаній асоціюються у круїзній Європі та в усьому світі в міжнародній асоціації круїзних ліній (CLIA). Порти також є великими гравцями круїзного сектора, які також мають такі асоціації, як Medcruise, членом якої є Одеса.

Круїзна індустрія підлягає дотриманню правил Міжнародної морської організації (ІМО) щодо безпеки та екологічних міркувань тощо. Міжнародна конвенція про безпеку життя на морі (SOLAS) передбачає будівництво, обладнання та експлуатаційні стандарти для промисловості для забезпечення безпеки на морі, наприклад, щодо рятувальних операцій, протипожежна безпека [217]. Міжнародну конвенцію із запобігання забрудненню від суден (МАРПОЛ) було започатковано для запобігання забрудненню морського середовища та регулює видалення сміття та стічних вод, а також повітря, нафти та хімічного забруднення від суден, щоб обмежити вплив на судно морського довкілля навколишнього середовища [223].

У науковій літературі є відсутнім однозначне визначення «круїз». Поняття «круїз» тлумачиться як: подорож по воді (туристична, розважальна) [135, с. 310]; круїз (від англ. слова *cruise*) – морська подорож [169, с. 322]; плавання по певному маршруту, тобто туристична поїздка [105, с. 282].

Найбільш часто під «круїзом» розуміється тимчасова туристична пасажирська подорож на морському або річковому судні.

Деякі автори трактують круїз як організацію морських і річкових подорожей з відвідуванням портових міст декількох країн [194] тим самим виокремлюють його міжнародний характер відносин, тобто наявність іноземного елемента.

Туристський словник–довідник під круїзом має на увазі «туристичну поїздку з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але і як способів розміщення, харчування та обслуговування [187, с. 72].

Аналогічне визначення круїзу також пропонує науковець О.В. Аріон. Він представляє круїз як «морську або річкову туристську подорож на теплоході, що використовується як спосіб перевезення, розміщення, розваг, і включає в програму берегове обслуговування» [16, с. 102].

Науковці визначають, що сутність морського круїзу полягає у тому, що це морська подорож, відпочинок, розважальна поїздка. Запропонований висновок, зроблений А.С. Кусковим і Ю.А. Джаладяном, що круїз – це унікальний туристичний продукт, що поєднує в собі транспортування, розміщення і розважальну програму [113, с. 298]. Головна властивість морського круїзу, на думку М.М. Мелікяна, – це спеціальна організація колективної морської подорожі і заздалегідь обумовлений комплекс послуг, якими користуються учасники морського круїзу [117, с. 18]. Враховуючи вищезазначене, можна дійти висновку, що круїз має комплексний характер та є результатом спільної діяльності різноманітних суб'єктів господарювання [78].

Слід зазначити, що за КТМ України, круїз – це колективна морська подорож, але, що слід розуміти під колективною морською подорожжю не визначено. ЗУ «Про туризм» застосовує поняття туристична подорож, але знов таки не дає визначення. Характеризуючи поняття «подорожі», науковці відзначають велику кількість визначень, що перекривають один одного. Згідно з договором морського круїзу, організатор круїзу надає учасникові круїзу послуги, пов'язані з програмою круїза. Послуга, відповідно до КТМ України, це туристичний продукт – попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції тощо). Отже, виходячи із цього визначення, організатор круїзу надає туристичний продукт. Але, ЗУ «Про туризм» положень стосовно морського круїзу не містить. Звертаючись до ЦК України, норми права щодо правового регламентування правовідносин з морського круїзу є відсутніми. ЗУ «Про захист прав споживачів» норм права стосовно круїзу не виокремлює, що

свідчить про прогалини в національному законодавстві. Морська доктрина України на період до 2035 р., визначає, що круїзне мореплавство – це туризм з використанням спеціалізованих суден із проживанням, харчуванням, спеціальним обслуговуванням туристів на борту судна, а також екскурсійним обслуговуванням на березі.

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р., до якої Україна приєдналася в 1993 р. Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р. № 775, дає визначення, суден, яких призначено для круїзів, та виходячи із цього визначення, круїз можна визначити як міжнародну подорож при перевезеннях пасажирів, учасників колективної програми і розміщених на борту з метою запланованих туристичних відвідувань одного або більше портів, і на яких не відбувається посадка або висадка яких-небудь інших пасажирів, також, вивантаження та завантаження суден [102]. Із цього випливає, що одним із суб'єктів зазначених правовідносин виступає, згідно з Конвенцією, пасажир та учасник колективної програми. Ця Конвенція є обов'язковою, оскільки вона є частиною національного права, але український законодавець визначив суб'єктів правовідносин з морського круїзу зовсім інших. Отже, законодавцю слід звернути увагу на це положення з метою забезпечення належного захисту своїх громадян.

Розвиток круїзного туризму в Європі підтримується чотирма міжнародними неурядовими організаціями:

1. Європейською круїзною радою.
2. Cruise Europe.
3. MedCruise.
4. Euroyards.

1. Європейська круїзна рада (ЕСС) [210], розташована в Брюсселі (Бельгія), є асоціацією провідних європейських круїзних компаній з 30 постійними та 34 асоційованими членами. ЕСС є аналогом аналогічної

американської асоціації круїзних ліній промисловості (CLIA), яка частково відповідає за високий ступінь розвитку круїзної індустрії на центральноамериканському ринку. ЕСС сприяє інтересам усіх круїзних операторів та співпрацює з інституціями ЄС, такими як Європейська Комісія, Європейський Парламент, Рада ЄС та їх постійні представники. ЕСС також співпрацює з Європейським агентством з морської безпеки (EMSA) [155]. ЕСС захищає інтереси своїх членів через свої тісні зв'язки з такими іншими європейськими органами, як: Асоціації судновласників Європейського Співтовариства (ECSA), Організація Європейських морських портів (ESPO) та Європейська асоціація туроператорів (ECTAA). ЕСС також сприяє розвитку європейської крейсерської галузі шляхом співпраці з рядом таких регіональних органів, як Cruise Baltic, Cruise Europe, Cruise Norway та MedCruise.

2. Cruise Europe, розташована в Стрині (Норвегія), є асоціацією портів круїзних суден у Північній та Західній Європі. Вона зосереджена на майбутньому розвитку та підтримує і встановлює стандарти якості порту шляхом мережування між ними та проведення досліджень для своїх членів.

3. MedCruise, що базується в Барселоні (Іспанія), була заснована в Римі в 1996 р. і діє як асоціація портів Середземного моря, що спеціалізуються на круїзних суднах. Вона нараховує 55 членів з 78 порти Середземного моря, у тому числі в Чорному та Червоному морях, а також порти так званої Середньої Атлантики. Асоціація має 20 асоційованих членів, туристичні ради, портові агенти та інші організації круїзної промисловості. Таким чином, сфера інтересу та робота MedCruise поширюється на всю круїзну індустрію. MedCruise працює над підвищенням ефективності круїзної галузі, а також налагодження стабільних відносин між органами круїзної галузі та сприянням його розвитку.

Одеський порт відновив членство в MedCruise в 2008 році. Одеський морський торговельний порт перший серед українських портів в 2015 році був

місцем проведення 47-ї Генеральної асамблеї Асоціації круїзних портів Середземного і Чорного морів MedCruise.

4. Euroyards, що розташована в Брюсселі (Бельгія), є об'єднанням, яке збирає провідних будівельників круїзних суден, офшорних та спеціалізованих суден, яхт, поромів, танкерів та спеціалізованих вантажних суден. Його члени надали робочі місця близько 50 000 працівників. Усі верфі «Euroyards» є членами Спільноти Європейських асоціацій верфі (CESA).

Круїзна індустрія, з точки зору портів, що спеціалізуються на круїзних суднах, що належать великим компаніям, дуже добре організована і була названа «Індустрія круїзів, лідер економічного відродження Європи» [226].

Виходячи із вищезазначеного, можна запропонувати визначення морського круїзу – це туристичний продукт, який має вираження у морському перевезенні пасажирів з метою відпочинку, що здійснюється на одному і тому ж транспортному засобі між портами однієї держави (внутрішній) або між портами різних держав (міжнародний), та пропонується для реалізації за визначеною ціною.

Згідно зі ст. 1 ЗУ «Про туризм», туристичним продуктом визначається попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за визначеною ціною, до складу якого входять послуги перевезення, послуги розміщення та інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації відвідувань об'єктів культури, відпочинку та розваг, реалізації сувенірної продукції) [74].

У чинному ЗУ «Про туризм» у переліку видів туризму, круїз як вид туризму відсутній, але законодавець зазначає, що цей перелік не є вичерпним [74]. Але, згідно з проектом ЗУ «Про внесення змін до Закону України «Про туризм» щодо удосконалення державної політики у сфері туризму від 20.04.2018 р. № 8317 [146] до переліку видів туризму пропонується включити за способом пересування такий вид як круїзний. Ознайомившись із цим

проектом, можна констатувати, що наявність норм права щодо регулювання відносин, що впливають із круїзу, знову є відсутньою.

Слід сказати про суттєві проблеми визначення поняття «круїзного туризму» та «морського туризму». На теоретичному рівні виникають певні розбіжності щодо їх визначення та відсутність їх закріплення на законодавчому рівні.

З 2–4 травня 2018 р. у Відні (Австрія), відбулася 8-а Міжнародна конференція з питань сталого туризму, організована Інститутом Великої Британії Wessex Institute (WIT) в особі Ставроса Сингелакиса, д-ра Університету природних ресурсів та наук про життя Австрії, представленого професором Ульрікеєм Пробстлом-Хайдером та Мадридським університетом Університету Комплутенсе в Іспанії в особі професора Франсіско Пінеда, яка визначила туризм як важливу складову сучасного розвитку не лише в економічному плані, але й у знаннях та добробуті людей, і є діяльністю, доступною для все більшої кількості людей [239].

Туристична активність має більше переваг, ніж недоліків. Від туризму залежать нові форми економічного розвитку та збільшення багатства людських суспільств. Туризм є одним із найбільш швидкозростаючих галузей економіки у світі та може служити основним рушієм соціально-економічного прогресу та створення робочих місць (UNWTO 2014) [245]. Під туризмом мається на увазі тимчасовий виїзд особи з місця проживання з метою оздоровчих, пізнавальних, професійно–ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності у місці, куди особа від'їжджає, згідно зі ст. 1 ЗУ «Про туризм».

У науковій літературі з питань туризму є відсутнім однозначне його визначення. Але, незважаючи на відмінність формулювань, усі автори включають у поняття «туризм» туристичні потреби і мотивації, особливості поведінки туристів, їх перебування поза постійним місцем проживання, економічні відносини, що складаються між туристами і виробниками товарів

і послуг, взаємодія сфери туризму з оточуючими природної, економічної і іншими сферами. Нині у різних наукових, довідкових та навчально-методичних джерелах можна як і раніше виявити багато визначень туризму, що дозволяє багатьом фахівцям наполягати на тому, що термін «туризм» – самий розпливчастий з усіх термінів, які використовуються у сфері туризму.

Всесвітня туристична організація (UNWTO) як єдина міжурядова організація з туризму системи ООН має право, відповідний статус і місію в уніфікації, стандартизації та поширенні туристських термінів. Із цією метою в 2001 р. був виданий підготовлений UNWTO «Тезаурус по туристської та дозвільної діяльності» [244] на трьох світових мовах (англійською, французькою та іспанською), в якому надано базові терміни і поняття туризму. Спираючись на офіційні терміни та їх дефініції, встановлені UNWTO і представлені в «Тезаурус», слід зробити висновок, що «туризм» – це категорія подорожей, що має певні розмежувальні характеристики.

Вважається, що перше визначення туристів належить до 1876 р. і зустрічається у «Загальному словнику XIX століття» («Dictionnaire universel du XIX siecle») [243], в якому визначаються «туристи» як «люди, які подорожують із цікавості або через неробства». Перші наукові дослідження в туризмі з'явилися у 1920 – 1930-х рр., по причині цього виникла потреба в закріпленні визначень туризму. Формалізація термінів «туризм» і «турист» також була потрібна урядовим установам і організаціям індустрії туризму.

Доктор юридичних наук Е.Л. Писаревський в одній із своїх наукових праць, визначив те, що поняття туризму формулювалися стосовно окремих областей теорії і практики: економіки, соціології, культурології та культурної антропології, географії. Економісти розглядали туризм із точки зору його вкладу в економічний розвиток дестинації, попиту і пропозиції, балансу платежів, фінансово-економічних показників, зайнятості. Соціологи і культурологи вивчали туризм з позиції моделей поведінки туристів (індивідів і груп), стилів життя, укладу, звичаїв і традицій. Географи торкалися

просторових аспектів туризму, спрямованості туристичних потоків та їх розосередження на територіях, навантаження на ресурси і землекористування, змін фізичного середовища.

У широкому сенсі визнається існування двох типів визначень туризму зі своїми раціональними смислами і використанням: концептуальні і технічні. Концептуальні визначення вибудовують теоретичні рамки туризму для виявлення його базових характеристик, що дозволяють розмежувати туризм та інші суміжні з ним поняття. До таких концептуальних (наукових) визначень відноситься дефініція, запропонована американським дослідником Джафаром Джафарі: «Туризм – це вивчення людини, що знаходиться за межами території його постійного проживання, індустрії, що задовольняє його потреби, і впливів, які і людина, і індустрія надають на соціокультурну, економічну і фізичну середу» [219]. Елістер Метісон і Джеффри Уолл дають такі концептуальні визначення туризму, що поєднують ідеї мобільності, діяльності туристів і їх забезпечення індустрією: «Туризм – це тимчасове переміщення людей в дестинації за межами місць їх звичайної трудової зайнятості та проживання, діяльність, якої вони займаються під час свого перебування в цих дестинаціях, і об'єкти інфраструктури, створені для задоволення їх потреб» [229]. Отже, з метою забезпечення стандартизовану інформацію про туризм для національних і міжнародних статистичних потреб необхідні технічні визначення. Австралійський вчений Нейл Лейпер виявив, що в академічних і урядових колах, а також у 1960 – 1970 рр. у туристській галузі закріпилося три підходи до визначення туризму: «економічний», «технічний» і «холістичний» [222]. Економічні визначення туризму робили акцент на проявах туризму як індустрії і бізнесу; технічні – підкреслювали концептуальні риси туризму для статистичних, юридичних і галузевих цілей; холістичні (тобто комплексні) визначення розглядали туризм в цілому, всебічно і системно [142].

Туризм – діяльність, найчастіше асоціюється з відпочинком, дозвіллям, спортом і спілкуванням з культурою і природою, повинен плануватися і

практикуватися як привілейований засіб індивідуального і колективного удосконалення; коли туризм практикується з духовним розкріпаченням, він стає унікальним фактором самоосвіти, терпимості і пізнання законних відмінностей між народами і культурами і їх різноманітності [33].

Міжнародна асоціація наукових експертів у галузі туризму представила своє поняття туризму. Туризм це «сукупність відносин і явищ, які виникають під час переміщення та перебування людей в місцях, відмінних від їх постійного місця проживання та роботи» [12]. Відповідно до ст. 399 Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої [183], з метою сприяння розвитку туризму як одній із пріоритетних галузей та з метою зміцнення розвитку конкурентоспроможної туристичної галузі як генератора економічного зростання і стимулювання економіки, зайнятості та валютних надходжень, сторони співробітничать у галузі туризму.

Словник UNWTO визначає міжнародний туризм «an international tourism», який включає в'їзний туризм плюс виїзний туризм, тобто це діяльність відвідувачів-резидентів за межами країни обліку, або частина виїзного туризму відвідувачів-нерезидентів в межах країни (Словник UNWTO) [218]. Міжнародний туризм охоплює поїздки подорожуючих осіб з туристськими цілями за межі країни їх постійного проживання [81], тобто міжнародний туризм має місце при перетині мандрівником державного кордону країни, а тому пов'язаний із туристськими формальностями, включаючи паспортно-візові, митно-валютні, санітарно-епідеміологічні, у залежності від міждержавних правових відносин між конкретними країнами, а також країни, які входять або не належать до міжнародних союзів, наприклад, до Європейського союзу або Шенгенської зони. На відміну від міжнародного туризму внутрішній туризм не пов'язаний з перетинанням державних кордонів і, отже, не вимагає дотримання міждержавних

туристських формальностей [63]. Це тимчасовий виїзд громадян конкретної країни з постійного місця проживання у межах національних кордонів тієї ж країни для відпочинку, розваг, оздоровлення, навчання, занять спортом і з іншими туристичними цілями.

Останнім часом намітилося зближення міжнародного і внутрішнього туризму, обумовлене спрощенням туристських формальностей. В Європі таке зближення визначається і забезпечується формуванням єдиного європейського простору. Важливим кроком у цьому напрямку стало підписання Маастрихтського договору 1992 р. про створення Європейського союзу (ЄС) дванадцятьма країнами Європейського співтовариства, який набрав чинності в 1993 р. після ратифікації його всіма підписали договір країнами. До числа факторів зближення у рамках європейського туристичного простору належить спрощення візового режиму. Йдеться про підписання Шенгенської угоди 1985 р. низкою країн Європейського співтовариства про поетапне скасування паспортного та митного контролю для своїх громадян на спільних кордонах ЄС, який набрав чинності в 1995 р. [242].

З економічної точки зору міжнародний туризм переважає внутрішній [233]. Більше того, існує думка, що внутрішній туризм не має або має незначний міжнародний ефект, і тому ведення статистичного обліку внутрішнього туризму – внутрішня справа кожної окремо взятої країни. Однак, у міру розвитку туризму стає очевидним, що міжнародний і внутрішній туризм так чи інакше пов'язані між собою. Мотиви і цілі туристів можуть змінюватися у залежності від ситуації на світовому, регіональному або внутрішньому локальному ринках, і тоді вибір на користь внутрішнього туризму може змінитися на користь міжнародного і навпаки.

Морський туризм розвивається і стає одним із впливових факторів, що впливає на економічне зростання конкурентоспроможності країни на світових ринках. Незважаючи на перешкоди, Україна має потенціал морського туризму,

тому цей потенціал має реалізовуватися шляхом розвитку туризму та створення позитивного іміджу країни на світовому туристичному ринку.

Морський туризм є стратегічним союзником суспільства, виокремлюючи значення природних та культурних ресурсів прибережних територій.

Європейська федерація морських туристичних напрямків (The European Federation of Nautical Tourism Destinations) як державно-приватна платформа для просування морських напрямків в Європі закликають своїх партнерів до співпраці, а також уряди та державні адміністрації, державні та приватні установи, пов'язані з морським туризмом, неурядові організації та бізнес сектор [76, с. 136].

Європейська федерація морських туристичних напрямків сприяла розвитку морського туризму за виданням Європейського маніфесту для сталого морського туризму в Брюсселі, 5 грудня 2012 р. У Маніфесті було викладено цілі удосконалення морського туризму для покращання позицій у світі. Сторони цього Маніфесту хочуть зробити публічну відданість просуванню морського туризму, який об'єднує принципи сталого розвитку. Це зобов'язання повинно сприяти покращанню позицій морської діяльності як засобу збереження природної спадщини та біорізноманіття та сприяти прогресу та соціальній згуртованості туристичних напрямків. Отримавши схвалення цього Маніфеста, учасники бажають започаткувати колективні дії, в яких державні адміністрації, бізнесмени та соціальні агенти беруть участь у спільних зусиллях, спрямованих на покращення економічної, екологічної та соціальної стабільності морських напрямів та берегової лінії, створення кращих умов якості та можливостей розвитку для громадян. Керуючись принципами, викладеними в Декларації Ріо-де-Жанейро щодо навколишнього середовища і розвитку [44], а також в інших конвенціях та деклараціях Організації Об'єднаних Націй, що стосуються туризму, сталого розвитку, навколишнього середовища, біорізноманіття ландшафтів та культурної спадщини. Цей Маніфест керувався:

Ініціатива «Blue Growth» («Блакитного зростання»), яку очолює Європейський Союз, для розвитку морського виміру стратегії «Європа 2020».

Повідомлення Європейського Союзу (2010) «Європа, туристичний напрям № 1 в світі: нова політична база для туризму в Європі». Європейська стратегія прибережного та морського туризму. «Довгострокова стратегія спорту та навколишнього середовища» Програми ООН з навколишнього середовища (також відома як «Michezo Strategy») [211].

Морський туризм як явище є аспектом туризму в цілому, з якого він розвинувся як підтип. Таким чином, питання визначення морського туризму має розглядатися у контексті загального визначення туризму. Етимологічно, морський туризм являє собою поєднання двох понять, морський та туризм.

Термін морський розвивається з грецького слова «*paus*», тобто судно, човен або судноплавство. У сучасних умовах навігація – це набір практичних і теоретичних знань та навичок, необхідних для того, щоб капітан судна безпечно та успішно плавав з порту відправлення до порту прибуття. Термін «навігація» разом із пов'язаним терміном «морехідне море» у ширшому значенні означає мореплавання. Ось чому термін «морський туризм» та інші поняття, що позначають морський туризм, такі як англійський яхтовий туризм чи німецький туристичний туризм, використовуються у міжнародному спілкуванні. Окрім цього, термін «морський туризм» став нещодавно поширеним, підкреслюючи тим самим морську складову морського туризму.

Серед різних визначень морського туризму необхідно створити визначення, яке найкращим чином відповідало би науковим та практичним потребам досліджень та роботи у галузі морського туризму. Беручи до уваги вищевикладені визначення туризму і з використанням особливостей практики морського туризму, надають таке поняття:

«Морський туризм – це сукупність поліфункціональних дій та відносин, які викликані туристами – перебування туристів в або поза портів морського туризму, а також використання суден або інших об'єктів, пов'язаних з

морською і туристичною діяльністю, з метою відпочинку, спорту, розваг та інших потреб» [226].

Однак слід зазначити, що туризм і морський туризм є похідними поняттями, що являють собою ряд діяльностей, схильних до змін. Саме тому морський туризм називається багатогалузевою діяльністю, яку не можна визначити однозначно.

В інтересах простоти та практичного повсякденного використання цього терміна коротший варіант визначення було запропоновано професором Лукович, доктором наук Дубровницького університету у 2006 р.: морський туризм є поліфункціональною туристичною діяльністю що володіє переважною морською складовою.

Це просте та практичне визначення підкреслює основні характеристики морського туризму, які містяться у туристичній галузі, але з певною мірою набуття знань та вмінь у сфері мореплавства.

За словами пана Орамса, «морський туризм включає в себе ті рекреаційні заходи, які передбачають поїздку з місця проживання і які знаходяться у морському середовищі (там, де морська середа визначається тим, що ці води є ріками, морями та океанами)» [232, с. 27].

Крім того, пан Лекау і пан Таннатос вважають, що «морський туризм означає особливу форму туризму, і це здійснення більш безпосереднього і постійного контакту туриста з океаном» [223].

Морський туризм є динамічним сектором. Згідно з останніми оцінками, представленими в «Оцінці впливу удосконалення розвитку бізнесу у сфері морського туризму» (дослідження з морського туризму), Сектор Морського Туризму ЄС створює до 234 000 робочих місць і отримує річний дохід у 28 млрд євро. Більше 4500 внутрішніх та прибережних пристаней створюють до 70 000 робочих місць і забезпечують річний оборот до 4 млрд євро. В європейських водах зберігається близько 6 млн суден, з яких 60 000 чартерних

суден щороку отримують до 6 млрд євро. ЄС є лідером щодо інновацій та технологічних процесів [207].

Робочий документ Комісії з питань морського туризму 7978/17 – це пояснювальний меморандум про документ Європейського Союзу, поданий Департаментом культури, медіа та спорту 14 червня 2017 р. [208].

Зазначений Робочий документ з морського туризму, окреслює цілий ряд можливих варіантів сприяння та розвитку морського туризму, особливо в Україні, що є дуже значним за часів інтеграції України до ЄС.

Отже, слід визначити що поняття «морський туризм» є ширим за поняття «круїзний туризм», адже поняття «круїзний туризм» містить у собі туристичні мотиви, враховуючи положення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р., де круїзний туризм визначається як один із основних видів морського туризму.

Міжнародний туризм є одним із видів туризму та має деякі особливості, зумовлені його міжнародним характером. У зв'язку із цим визначення поняття «міжнародний туризм» буде залежати від визначення загального поняття «туризм» з урахуванням особливостей, характерних для цього виду.

Виходячи із вищевизначеного, слід зробити висновок, що круїзна сфера дуже велика і вимагає уважного і детального правового регламентування з урахуванням норм права, які містяться у міжнародних договорах, які ратифікувала Україна, з метою виключення прогалин в національному законодавстві, що обумовлює необхідність створення уніфікованих юридичних понять з метою досягнення одноманітності у правовому регулюванні щодо морського туризму.

Отже, аналіз адміністративно-правового забезпечення розвитку морського туризму перебуває на стадії інтенсивного розвитку, що зумовлено необхідністю удосконалення законодавчих засад публічного адміністрування у сфері морських перевезень та вироблення ефективних механізмів їх реалізації, налагодження державно-публічного партнерства та міжнародної

співпраці міжнародних організацій з метою сприяння розвитку морських перевезень пасажирів та спрощенню механізму впровадження стандартів ЕС у сферу морських перевезень пасажирів.

ВИСНОВКИ

1. Міжнародне морське перевезення пасажирів можна визначити як вид пасажирських перевезень, під час яких учасники перевезення перетинають морський кордон прибережної держави і переміщаються територіями більш ніж однієї країни. Особливість міжнародних морських перевезень полягає в наявності іноземного елементів, у складі суб'єктів транспортної діяльності, так і у здійсненні такої діяльності у межах територіальних юрисдикцій декількох країн.

2. Правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів містить норми міжнародного права, норми національного законодавства та норми законодавств третіх країн, які застосовуються до конкретного перевезення. При цьому, відповідні міжнародні договори встановлюють уніфіковані правила здійснення морських пасажирських перевезень, контроль за дотриманням яких покладено на держав-учасниць. Тим самим відповідні міжнародні акти є джерелами національного адміністративного права в аспекті державного регулювання міжнародних пасажирських перевезень. Норми цих актів з точки зору національного адміністративного права виконують подвійну функцію: з одного боку, вони реалізуються українськими суб'єктами владних повноважень, з іншого – визначають зміст та завдання публічного адміністрування сфери морських перевезень пасажирів.

3. На теперішній час міжнародне транспортне право як галузь міжнародного права є комплексом правових норм, що містяться в міжнародних договорах, звичаях, обов'язкових та рекомендаційних актах міжнародних міжурядових та неурядових організацій і регулює відносини з перевезення пасажирів і багажу у міжнародному сполученні. Відмінною особливістю правового регулювання у цій сфері є уніфікація та стандартизація умов міжнародних перевезень. Ця галузь вважається лідером серед інших

сегментів міжнародного права в аспекті кількості уніфікованих та стандартизованих правил.

4. Ще одним важливим фактором, що впливає на публічне адміністрування сфери морських пасажирських перевезень, є процес наближення українського законодавства до законодавства ЄС, як це передбачено нормами Угоди про асоціацію України та ЄС. Специфіка сучасної уніфікації національних законодавств країн-членів ЄС у сфері транспорту полягає у тому, що вона почала відбуватися не на основі міжнародних конвенцій, як було раніше, а на основі регламентів, які є актами прямої дії та обов'язковими для всіх суб'єктів права ЄС.

5. Одним із ключових національних документів у питаннях європеїзації національного транспортного законодавства є Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р., схвалена Кабінетом Міністрів України. Ця стратегія передбачає два напрямки виконання зобов'язань відповідно до Угоди про асоціацію: (1) адаптація національного законодавства до законодавства ЄС, зокрема з метою лібералізації та взаємного доступу на ринки транспортних послуг; (2) взаємне підтвердження виконання зобов'язань у сфері торговельного мореплавства і внутрішнього водного транспорту, що впливають з інших міжнародних договорів.

6. Україною ратифіковано чималу кількість міжнародних договорів, конвенцій, угод із питань торговельного мореплавства, які можна поділити на декілька основних груп. По-перше, це міжнародно-правові акти з питань безпеки мореплавства (Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі, 1974 р., Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, 1979 р., Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства, 1988 р., Міжнародний Кодекс по Управлінню Безпекою). По-друге, це міжнародно-правове регулювання питань сприяння міжнародному судноплавству, яке представлено Конвенцією щодо полегшення формальностей у міжнародному морському судноплавстві, 1965 р. По-третє,

це міжнародно-правове регулювання питань морських перевезень пасажирів, якого засновано на Афінській конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р.

Реалізація норм вищевказаних конвенцій є обов'язком держави та її публічної адміністрації у сфері торговельного мореплавства. Органи публічного адміністрування є суб'єктами адміністрування, відповідального за застосування міжнародних норм у регулюванні діяльності недержавних акторів, що являє собою правовий режим, заснований на міжнародних договорах, які регулюють відносини у сфері міжнародних морських перевезень через забезпечення відповідності або імплементацію державами-учасниками міжнародних норм. До відповідних суб'єктів публічного адміністрування, зокрема, належать Міністерство інфраструктури України та Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація).

7. Адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів має характерну властивість обмежувати застосування іноземного права. Таким видом обмеження є публічний порядок. Враховуючи: що відносини між учасниками морських перевезень пасажирів підлягають договірному регулюванню з точки зору публічного права, автономія волі сторін відповідних угод обмежується нормами публічного права. Межі обмеження автономії волі пов'язано з інститутами публічного порядку та імперативних норм. Обране сторонами право не має застосовуватися, якщо його застосування призведе до наслідків, несумісних з українським правопорядком, тобто публічним порядком. Зокрема, застереження про публічний порядок визначено у ст. 12 Закону України «Про міжнародне приватне право». Стаття регламентує, що норма права іноземної держави не застосовується у випадках, якщо її застосування призводить до наслідків, явно несумісних з основами правопорядку, тобто публічним порядком України. Застереження про публічний порядок є загальновизнаним інститутом міжнародного права. Воно

відіграє важливу роль у механізмові регулювання договірних відносин між приватними суб'єктами і є проявом суверенного характеру державної влади у межах її функціонування.

Ще одним важливим імперативним обмеженням, що застосовується до міжнародних морських перевезень, є міжнародний публічний порядок. Такий правопорядок має транскордонний характер, метою якого є захист певних міжнародних цінностей, що є дуже важливим для безпеки судноплавної галузі від загроз, що випливає з піратства і тероризму.

8. Крім того, адміністративно-правовим статусом наділено і недержавні суб'єкти відносин у сфері морських пасажирських перевезень. Їх правосуб'єктність у цьому аспекті визначається Кодексом торговельного мореплавства України.

Відповідно до здійсненої класифікації суб'єктів правовідносин у сфері морського перевезення, які перебувають на судні: перший вид – це фізичні особи, які є членами екіпажу, що беруть участь в експлуатації цього судна. До другого виду можна віднести пасажирів, або учасників круїзу, тобто осіб, які не є членами екіпажу.

Адміністративно-правові обов'язки пасажирів регламентовані ч. 2 ст. 190 КТМ України, відповідно до якої пасажир несе відповідальність за дотримання паспортних, візових, митних, санітарних норм і правил.

Відповідно до ст. 192 КТМ України для належного виконання договору морського перевезення пасажирів законодавець покладає на перевізника обов'язок (який кореспондується капітанові відповідного судна) забезпечити судно усім необхідним, укомплектувати екіпажем, а також привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів і підтримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів, тобто судно має відповідати вимогам безпеки мореплавства.

Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів, є ліцензування.

Окремо слід сказати про адміністративно-правовий статус капітана судна, який несе виключну відповідальність за безпечність судна, його пасажирів, вантажу, екіпажу, а також за охорону навколишнього природного середовища від забруднення з судна. Капітан судна має комплекс прав і обов'язків, пов'язаних з керівництвом екіпажем і здійсненням адміністративних повноважень; наділений законодавством особливими правами стосовно осіб та майна, що знаходяться на судні, здійснює певні функції, які притаманні лише державним органам, незважаючи на те, що юридично він є тільки найманим працівником судновласника.

9. Таким чином, адміністративно-правове регулювання морських перевезень пасажирів являє собою цілеспрямований вплив правових норм, прийнятих державою і постає як відповідні адміністративні засоби забезпечення прав та законних інтересів фізичних, юридичних осіб та держави у відносинах у сфері морських пасажирських перевезень, які містять публічні елементи з метою підпорядкування їх юридично встановленому правопорядку, тобто правовому режимові, якого повинні дотримуватися усі суб'єкти морських пасажирських перевезень.

10. Окремо слід відзначити такий напрямок публічного адміністрування, як реалізація державної політики та стратегічне планування у сфері розвитку морських пасажирських перевезень пасажирів. Можна виокремити декілька програмних нормативно-правових актів, які визначають засади державної політики у цій сфері.

Морська доктрина України передбачає розвиток круїзного судноплавства, включаючи розвиток інфраструктури круїзного та яхтового туризму, оновлення круїзних суден, налагодження ефективної співпраці з державами чорноморського регіону з питань розвитку круїзного

судноплавства, зокрема, розроблення Україною в ініціативному порядку міжнародної угоди щодо пасажирського судноплавства у Чорному морі та подання її на розгляд Організації Чорноморського економічного співробітництва, формування інтегрованих туристичних продуктів, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів і комбінованих (ріка-море) круїзних маршрутів, створення умов для власного виробництва круїзних суден та імпорту таких суден, розвиток транспортної інфраструктури та інфраструктури для яхтового туризму в круїзних портових містах, підтримка вітчизняних туроператорів, що працюють у сфері круїзного та яхтового туризму, стимулювання діяльності туроператорів із створення нового туристичного продукту, проведення активної інформаційної кампанії щодо представлення туристичного потенціалу приморських регіонів, розроблення нових круїзів з використанням внутрішніх водних шляхів (ріки Дунай, Дніпро, Південний Буг).

Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 р. має на меті забезпечення безпеки мореплавства, життя і здоров'я людей та господарської діяльності, що провадиться у морському порту, безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури, забезпечення здійснення нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті. Основними завданнями Стратегії є: удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів; укладення міждержавних договорів щодо пошуку і рятування на морі; придбання та оновлення аварійно-рятувальних засобів; забезпечення ефективного функціонування та розвитку систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства.

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 р. визначає основні напрями покращання якості надання транспортних послуг, передбачає наближення рівня їх надання та розвитку інфраструктури до європейських стандартів, підвищення рівня безпеки та зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище, реагує на необхідність поліпшення

системи управління, проведення адміністративної реформи та децентралізації повноважень центральних органів виконавчої влади.

11. Серед стандартів законодавства ЄС у сфері морських перевезень пасажирів слід виокремити Регламент (ЄС) № 392/2009, яким запроваджується система відповідальності операторів за морські пасажирські перевезення. Регламент застосовується до всіх перевізників у міжнародних перевезеннях, враховуючи перевезення між країнами-членами ЄС, та деякі види внутрішніх перевезень, за умови, що: (1) судно плаває під прапором держави-члена або зареєстроване в державі-члені; (2) договір перевезення укладено в державі-члені; (3) місце вильоту або пункт призначення або обидва, відповідно до договору перевезення, знаходяться в Державі, яка є членом ЄС.

Регламент (ЄС) № 1177/2010 щодо прав пасажирів під час подорожі морським та внутрішнім водним шляхом передбачає мінімальний набір прав для пасажирів на послуги, за умови, що: порт посадки знаходиться в державі-члені; перевезення здійснюються перевізниками ЄС із порту, розташованого у третій країні, до порту, розташованого в державі-члені; круїзи, де порт посадки знаходиться у державі-члені.

Європейська Комісія провела міжнародну угоду в рамках Міжнародної морської організації (ІМО) про встановлення більш жорстких правил безпеки пасажирських суден.

Крім того, важливе значення мають: Директива 2009/45/ ЄС щодо технічних вимог до пасажирських суден на внутрішніх рейсах; Директива 98/41/ ЄС про реєстрацію осіб на борту, яка вводить вимогу реєструвати дані пасажирів у цифровому вигляді, використовуючи гармонізовані адміністративні процедури (єдине вікно, встановлене Директивою 2010/65/ ЄС) для полегшення пошуку і проведення рятувальних операцій у разі надзвичайних ситуацій; Директива 1999/35/ ЄС про обстеження на пасажирських поромках та швидкісних суден при регулярному обслуговуванні, що забезпечує збереження рівня безпеки при одночасному зменшенні

адміністративного навантаження на судновласників та раціоналізації заходів з інспекції органів держав-членів.

Важливе значення для планування розвитку морських пасажирських перевезень має Директива 2014/89 / ЄС Європейського Парламенту та Ради «Про встановлення рамок морського просторового планування», яка визначає, що круїзна індустрія є основним компонентом прибережного та морського туризму.

12. Окремо слід відзначити роль міжнародних неурядових організацій у сфері круїзного туризму. До таких організацій, зокрема, належать Міжнародна асоціація круїзних ліній (CLIA), європейські регіональні організації: Європейська круїзна рада (ECC), Cruise Europe, MedCruise, Euroyards. Такі організації приймають внутрішні правила для учасників, видають рекомендації, поширюють найкращі практики, тим самим будучи недержавними суб'єктами нормотворення у сфері круїзного судноплавства. Відповідні правила, зокрема охоплюють такі питання, як: морська безпека (ECC), стандарти якості портів (Cruise Europe), взаємодія між суб'єктами круїзної галузі (MedCruise), політики щодо будівництва суден (Euroyards) тощо.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авер'янов В.Б. Адміністративне право України: академ. курс: підруч. для студ. юрид. спец. ВНЗ / В.Б. Авер'янов та ін.; відп. ред. В.Б. Авер'янов ; НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького. Київ: Юрид. думка, 2007. Т. 1: Заг. част. / В.Б. Авер'янов [та ін.]. [Б. м.] : [б.в.], 2009. 592 с.
2. Авер'янов В.Б. Реформування українського адміністративного права: черговий етап. *Право України*. 2000. № 7.
3. Аверочкина Т.В., Плачкова Т.М. Генезис международно-правового регулирования обеспечения безопасности мореплавания. *Lex Portus*. 2`2016. С. 150–168.
4. Авер'янов В.Б., Андрійко О.Ф. Виконавча влада і державний контроль. Київ: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького, 1999. 48 с.
5. Агапов А.Б. Административное право: учеб. для бакалавров. Москва: Юрайт, 2014.
6. Адміністративна реформа – історія, очікування та перспективи / Упоряд. В.П. Тимошук. Київ: Факт, 2002. 100 с.
7. Адміністративне право України: академ. курс: підручник / В.Б. Авер'янов та ін.; відп. ред. В.Б. Авер'янов. Київ: Юрид. думка, 2007. 600 с.
8. Адміністративне право України: підручник: у 2 т. Т. 1. Загальне адміністративне право. Академ. курс. Галуцько В.В., Олефір В.І., Гридасов Ю.В., Іванищук А.А., Короед С.О. Херсон: ХМД, 2013. 396 с.
9. Адміністративне право України: у 2 т. підручник Т.1 Загальне адміністративне право. Академ. курс / В.В. Галуцько, В.І. Олефір.
10. Адміністративне право: навч. посіб. / О.І. Остапенко та ін. Київ: Всеукр. асоц. видавців «Правова єдність», 2008. 533 с.
11. Адміністративно-правове забезпечення прав і свобод людини і громадянина / за ред.: І.О. Ієрусалімової, П.М. Павлика, Ж.В. Удовенко. Київ: Знання, 2007. 223 с.

12. Александрова А.Ю. Международный туризм. Москва: Аспект Прес, 2002. 470 с.
13. Александрова Н.Г. Теория государства и права. 2-е изд. Москва, 1974.
14. Алексеев С.С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве. Москва, 1989. С. 185.
15. Алексеев С.С. Теория права. М., 1995. С. 23.
16. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посіб. Київ: Альтерпрес, 2008. 192 с.
17. Афіньська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_094 (дата звернення: 25.01.2017).
18. Бабаев В.К., Баранов В.М., Гойман В.И. Словарь категорий и понятий общей теории права. Н. Новгород, 1992. С. 29.
19. Бакуменко В. Особливості публічного управління та адміністрування: навч. посіб. Київ: Ліра-Київ, 2017. 256 с.
20. Битяк Ю., Гаращук В., Зуй В. Адміністративне право: посібник для підготовки до іспиту. Харків: Право, 2016. 144 с.
21. Боброва Д.В., Довгерт А.С., Дзера О.В. Цивільне право України: підручник: у 2 кн. Кн. 1. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 639 с.
22. Бондар Г., Коломоець Т., Колпаков К. та ін. Адміністративно-правове регулювання публічного адміністрування в Україні. Запоріжжя: ЗНУ. 2014. 204 с.
23. Брюссельська конвенція 1961 р.
24. Віденська конвенція про дипломатичні зносини 1961 р.
25. Віденська конвенція про консульські зносини 1963 р.
26. Віденська Конвенція про право міжнародних договорів URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118 (дата звернення: 25.11.2017).

27. Гаазька декларація Міжпарламентської конференції по туризму від 14. 04. 1989 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_904 (дата звернення: 04.12.2017).
28. Галуцько В., Діхтієвський П., Кузьменко О., Стеценко С. та ін. Адміністративне право України. Повний курс: підручник. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2018. 446 с.
29. Галуцько В., Курило В., Короєд С. Адміністративне право України. Т.1. Загальне адміністративне право. Херсон. 2015. 272 с.
30. Галуцько В.В. Публічний інтерес в адміністративному праві. *Форум права*. 2010. № 4. С. 178–182.
31. Гаряєва Г.М. Адміністративне право України: навч.-метод. посіб. для студентів. Харків: НТУ «ХПІ», 2015. 211 с.
32. Гладун З.С. Адміністративне право України: навч. посіб. для підготовки до іспиту. Київ: Знання, 2010. 301 с.
33. Глобальный этический кодекс туризма. 01. 10. 1999 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/983_001?find=1&text=%F2%F3%F0%E8%E7%EC#w120 (дата звернення: 19.12.2016).
34. Гнидюк Н., Павлюк С. Наближення законодавства України до права ЄС відповідно до Угоди про асоціацію між правовим зобов'язанням та аналізом політики? URL: <http://euinfocenter.rada.gov.ua/uploads/documents/29067.pdf>. (дата звернення: 20.02.2017).
35. Голосніченко І.П. Правове регулювання надання державних управлінських послуг та вирішення адміністративних спорів. *Право України*. 2003. № 10. С. 86–90.
36. Голосніченко І.П. Адміністративне право України (основні категорії і поняття). Київ, 1998. 52 с.
37. Гончарук С. Адміністративне право України. Київ: НАВС, 2000. С. 34–35.

38. Горб С., Буланович П. Безопасность судоходства: европейские перспективы. *Порты Украины*. 2014. № 6. С. 46–48.
39. Господарський кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18. № 19-20, № 21-22. Ст.144.
40. Гречуха В.Н. Международное транспортное право. Москва: Юрайт, 2014. 542 с.
41. Гриценко І., Мельник Р., Пухтецька А. та ін. Загальне адміністративне право: підручник. Київ: Юрінком Інтер, 2017. 376 с.
42. Давиденко Д.Л. «Десять цікавих моментів щодо «громадського порядку». URL: <http://www.iurisprudencia.ru/alternative/> (дата звернення: 11.12.2017).
43. Декларація прав людини і громадянина 1789 р. URL: <https://constituante.livejournal.com/10253.html> (дата звернення: 06.12.2017).
44. Декларація Ріо-де-Жанейро щодо навколишнього середовища та розвитку від 14. 06. 1992. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_455 (дата звернення: 03.12.2017).
45. Дельвольве П. Адміністративне право; пер. з фр. В. Матенчука. Київ: Конус-Ю, 2008. 167 с.
46. Державне управління: навч. посіб. / за заг. ред. Н.Р. Нижник, В.М. Олуйка. Львів: вид-во нац. ун-ту «Львів. Політехніка», 2002. 352 с.
47. Державне управління: проблеми адміністративно-правової теорії та практики / за заг. ред. В.Б. Авер'янова. Київ: Факт, 2003. 384 с.
48. Дмитриева Г.К. Международное частное право. 3-е изд. Москва: Проспект, 2010. 656 с.
49. Доронина Н.Е. Унификация и гармонизация в условиях международной интеграции. *Журнал российского права*. 1998. № 6. С. 53–67. [Электронный ресурс]. URL: <http://> <https://www.lawmix.ru/comm/7983> (дата звернення: 25.11.2017).

50. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учеб. для вузов. Москва: Изд. Дом Высш. шк. экономики. 2015. 655 с.
51. Європейське агенство з питань морської безпеки. URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/yevropeyske-agenstvo-z-pytan-morskoyi-bezpeky> (дата звернення: 12.09.2017).
52. Жильцов А.Н., Муранов А.И. Международное частное право. Иностранное законодательство. Москва: Статут, 2001. С. 270–286.
53. Загальна теорія держави і права / за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. Харків: Право, 2002. 432 с.
54. Загальна теорія права / за ред. М.І. Козюбри. Київ: Ваїте, 2015. 392 с.
55. Задихайло О.А. Адміністративне право України. (Загальна частина): навч. посіб. Харків: Право, 2016. 296 с.
56. Закон Венесуели 1998 р. «Про міжнародне приватне право». URL: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/0301> (дата звернення: 05.09.2017).
57. Закон Італії 1995 р. №218 «Реформа італійської системи міжнародного приватного права» (дата звернення: 04.09.2017).
58. Закон Польщі «Про міжнародне приватне право» 1965 р. Ст. 6 URL: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041101> (дата звернення: 27.08.2017).
59. Закон Румунської Республіки 1992 р. № 105 стосовно регулювання відносин міжнародного приватного права. Ст. 9. URL: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041301> (дата звернення: 23.08.2017).
60. Закон Румунської Республіки 1991 р. № 21 «Про громадянство».
61. Закон України «Про ЗЄД». *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 29. Ст. 377.
62. Закон України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року». *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 31. Ст. 254.
63. Зорин И.В., Квартальнов В.А. Толковый словарь туристских терминов.

Москва: Афины: INFOGROUP. С. 231–232.

64. ЗУ «Про внесення змін до Закону України «Про туризм» щодо удосконалення державної політики у сфері туризму від 20.04.2018 р. № 8317.

Відомості Верховної Ради України. 2004. № 13. Ст.180.

65. ЗУ «Про громадянство України». *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 13. Ст.65.

66. ЗУ «Про Державний кордон України». *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.

67. ЗУ «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 01. 10. 2011 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст. 367.

68. ЗУ «Про захист прав споживачів». *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. № 30. Ст.379.

69. ЗУ «Про ліцензування видів господарської діяльності». *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 23. Ст. 158.

70. ЗУ «Про Міжнародне приватне право». *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422.

71. ЗУ «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності». *Відомості Верховної Ради України*. 2007. № 29. Ст.389.

72. ЗУ «Про правовий статус іноземців та осіб без громадянства». *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 19–20. Ст. 179.

73. ЗУ «Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї». *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 33. Ст. 305.

74. ЗУ «Про туризм». *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 31. Ст. 241.

75. Зьолка В. Охорона національних інтересів України у прикордонній сфері (адміністративно-правовий аспект): монографія. Хмельницький: Вид-во НАДПСУ, 2015 672 с.
76. Іванова Д.А. About a determination of the concept «nautical tourism». *Lex Portus. Юридичний науковий журнал*. № 3 (5) 2017. С. 135–142.
77. Іванова Д.А. Piracy is not a historical memory, but is a fact that flourishing. *Митна справа* № 5(95), 2014. С. 71–76.
78. Іванова Д.А. Tendencies of the development of cruise shipping on the Black Sea region. *Jurnaluljuridicnational: teorie și practică*. 2017. № 6. С. 153–156.
79. Іванова Д.А. The application of “public order” in international private law. The Ukrainian experience. *Митна справа*. 2014. № 6 (96). С. 86–92.
80. Іванова Д.А. International shipping: conflict – legal regulation. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2018. № 31. С. 157–159.
81. Іванова Д.А. The modern marine tourism service: features of the providing process. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2017. Вип. 78. С. 60–67.
82. Іванова Д.А. The peculiarities of legal regulation of international tourist`s relations in the conditions of the European integration in Ukraine. *Порівняльно-аналітичне право*. 2016. № 5.
83. Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1584-04> (дата звернення: 27.09.2017).
84. Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/GP12047?an=5> (дата звернення: 05.10.2017).

85. Інструкція про порядок реєстрації представництв іноземних суб'єктів господарської діяльності в Україні». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0730-07> (дата звернення: 12.10.2017).
86. Канашевский В.А. Международное частное право: учебник. 2-е изд. Москва: Междунар. отнош. 2009. 752 с.
87. Касаткина А.С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: уч. пособ. Москва: Юрлитинформ, 2014. 176 с.
88. Кашкин С.Ю. Право Европейского Союза: учеб. для вузов. 3 изд. Москва: Изд-во Юрайт. 2010. 1119 с.
89. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus. Юридичний науковий журнал*. № 5 (13)'2018.
90. Кісіль З.Р. Адміністративне право: навч. посіб. / З.Р. Кісіль, Р.В. Кісіль. 3 вид. Київ: Правова єдність, 2011. 695 с.
91. Кодекс практики расследования актов пиратства и вооруженных ограблений судов (Резолюция А.1025 (26)). Санкт-Петербург: ЦНИИМФ. 2010. 36 с.
92. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст. 1122.
93. Адміністративне право України: підручник. В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко. Київ: Юрінком Інтер, 2003. 544 с.
94. Колпаков В.К. Адміністративне право України. – К.: Юрінком Інтер, 2000. – 752 с.
95. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства. United Nations. Treaty Series. 1992. P. 249–261.
96. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. / Морське право. Джерела: у 3 ч. Ч. 1. Т. 1. Кн. 2 «III Конференція ООН з морського права» / [Додін Е.В. Кузнецов С.О. Аверочкіна Т.В., Нікіша Д.О.]. Одеса: Фенікс, 2011. С. 110–451.

97. Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052 (дата звернення: 17.10.2017).
98. Конвенція ООН з морського права 1982 р. Конвенція ратифікована Законом № 728-XIV. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 24.10.2017).
99. Конвенція про відкрите море 1958 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180 (дата звернення: 03.11.2017).
100. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU92K15U.html (дата звернення: 25.10.2017).
101. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_219 (дата звернення: 27.10.2017).
102. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text (дата звернення: 05.11.2017).
103. Кормич Б.А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 21–32.
104. Котельникова Е.А., Семенцова И.А., Смоленский М.Б. Административное право Ростов-на/Д: Феникс, 2002. 352 с.
105. Краткий словарь современных понятий и терминов. 3-е изд., доработ. и допол. / Бунимович Н.Т., Жаркова Г.Г., Корнилова Т.М. Москва: Республика, 2000.
106. Крестовська Н.М., Матвеева Л.Г. Теорія держави та права: Елементарний курс. 2-е вид. Харків: ТОВ «Одіссей», 2008. 432 с.
107. Крижановський А.Ф. Правопорядок суверенної України: становлення та тенденції розвитку (загальнотеоретичне дослідження): автореф. дис... канд. юрид. наук. Одеса. 2009. С. 17.

108. КТМ України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349.
109. Кубко Є. Про предмет адміністративного права. *Право України*. 2000. № 5.
110. Кузнецов С.А., Слатвинская В.Н. Стандарты Европейского Союза для внутренних водных путей Украины: Директива 96/50/ЕС. *Lex Portus*. № 3 (5). 2017. С. 25–34.
111. Курінний Є.В. Об'єкт та предмет українського адміністративного права: змістовна та аксіологічна сутність категорій. *Публічне право*. 2016. № 1. С. 43–51.
112. Курінний Є.В. Межі та поняття предмета адміністративного права України. *Право України*. 2002. № 10.
113. Кусков А.С., Джаладян Ю.А. Транспортное обеспечение в туризме. Москва: Кнорус. 2008. 400 с.
114. Манова Г.Н. Теория государства и права. Москва, 1996. 336 с.
115. Марышева Н.И. Международное частное право. Москва: Юрид. фирма «Контракт»; Волтерс Клувер, 2011. 928 с. (Автор гл. – Звеков В.П. в соавторстве с Власовой Н.В.).
116. Международная Конвенция по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства, SUA-88. Международная Конференция 1988 г. по борьбе с незаконными актами против безопасности морского судоходства. Санкт-Петербург: ЦНИИМФ. 1999. С. 52.
117. Меликян М.М. Договор международной морской перевозки пассажира. Договор морского круиза: автореф. дисс. канд. юрид. наук. Москва, 2003. С. 18.
118. Мельник Р.С. Загальне адміністративне право / Р.С. Мельник, В.М. Бевзенко: навч. посіб. / за заг. ред. Р.С. Мельника. Київ: Ваіте, 2014. 376 с.

119. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441. (дата звернення: 14.11.2018).
120. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (дата звернення: 17.11.2018).
121. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів. Додаток до Резолюції 2 Конференції «Схвалення міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#top (дата звернення: 02.11.2018).
122. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПЗ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#top (дата звернення: 10.11.2018).
123. Морська доктрина України на період до 2035 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 12.11.2018).
124. Муранов А.И. Влияние сферы прав человека на конкретные нормы и институты международного права. Российский ежегодник международного права. Санкт-Петербург: Россия – Нева, 2003. С. 162–186.
125. Наказ Міністерства Закордонних справ України, Міністерства Внутрішніх справ України, Службою безпеки України від 30.10.2017 № 469/897/605 «Про затвердження Вимог до організації роботи з оформлення віз для в'їзду в Україну і транзитного проїзду через її територію». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1432-17> (дата звернення: 13.11.2018).
126. Наказ Міністерства інфраструктури України 27.03.2013 № 190 «Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-13> (дата звернення: 27.11.2018).

127. Наказ Міністерства інфраструктури України № 491 «Вимоги до обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань персоналу пасажирських суден». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1334-14>. (дата звернення: 29.11.2018).
128. Наказ Міністерства транспорту 20.11.2003 р. № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03> (дата звернення: 05.12.2018).
129. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 450 «Про затвердження Порядку оформлення пасажирських перевезень на транспорті».
130. Наказ Міністерства транспорту України 17.07.2003 № 545 «Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04> (дата звернення: 07.12.2018).
131. Національна стандартизація : ДСТУ 1.0:2003, ДСТУ 1.1:2001, ДСТУ 2:2003, ДСТУ 1.5:2003, ДСТУ 1.7:2001, ДСТУ 1.13:2001, ДСТУ БОЛЕС Guide 59:2000 : [збірник]. Київ : Держспоживстандарт України, 2003. 200 с.
132. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року. Розпорядження КМУ № 430-р від 30 травня 2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80> (дата звернення: 09.12.2018).
133. Овсянко Д.М. Административное право: учеб. пособ. / под ред. Г.А. Туманова. Москва: Юристъ, 1997. 448 с.
134. Овсянко Д.М. Административное право. Москва, 2000.
135. Ожегов С.И., Шведова Н.Ю. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. Российская академия наук. Институт русского языка им. В. В. Виноградова. 4-е изд. Москва: Азбуковник, 1999.
136. Ориу М. Основы публичного права: пер. с франц. Москва: Издат-во Коммунист. академии, 1929. 382 с.

137. Основи адміністративного права України: навч. посіб. / С.Т. Гончарук. Київ: Видав. дім «Аванпост-прим», 2004. 199 с.
138. Павлов Д.М. Адміністративне право: Загальна частина: Конспект лекцій. – К.: МАУП, 2007. – 136 с.
139. Пасенюк О. Реформування адміністративного права – важливий напрям правової політики // Право України. – 1998. - №7. – С. 3-6.
140. Петрова Г.В. Международное частное право. Москва: Издат-во Юрайт; ИД Юрайт, 2011. 764 с.
141. Пиголкин А.С. Теория государства и права. Москва: Городец, 2003. 544 с.
142. Писаревский Е.Л. Основы туризма. Москва: Федеральное агентство по туризму, 2014. 384 с.
143. Писаренко Н.Б. Засади адміністративного судочинства (сучасний український контекст). Харків: Право, 2019. – 248 с.
144. Питаннями безпеки в судноплавній галузі та недопущення забруднення морського середовища судами займається спеціалізоване агентство ООН – Міжнародна Морська Організація (ІМО).
145. Півторак Г.Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. *Lex Portus*: юрид. наук. журнал. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». № 4 (6). 2017. Р. 133–141.
146. Проект ЗУ «Про внесення змін до Закону України «Про туризм». URL: <https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/> (дата звернення: 20.08.2018).
147. Покачалова А. Особенности унификации и гармонизации законодательства в сфере обеспечения обязательств. *Leges et Viatae* 2017. С. 97–100.
148. Положення про Міністерство інфраструктури України від 30.06.2015 р. № 460.
149. Попов Л.Л. Административное право Украины. Москва: Юристъ, 2002.

150. Попов Л.Л. Административное право: учебник для бакалавров. 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2013. — 447 с.
151. Постанова КМУ від 23.12.2015 р. № 1186 «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1186-2015-п> (дата звернення: 05.10.2018).
152. Постанова КМУ від 08.09.2015 р. № 343-р «Про схвалення розроблених Міністерством інфраструктури планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері правил і стандартів для інспектування та організації огляду суден на морському та річковому транспорті». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/343-2015-р> (дата звернення: 12.08.2018).
153. Постанова КМУ від 6.07.2017 р. № 1095 «Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-п#Text> (дата звернення: 14.08.2018).
154. Постанова Пленуму ВСУ №12 від 24.12.1999 «Про практику розгляду судами клопотань про визнання й виконання рішень іноземних судів та арбітражів і про скасування рішень, постановлених у порядку міжнародного комерційного арбітражу на території України». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0012700-99/find?text=%EF%F0%E0%E2%EE%EF%EE%F0%FF%E4%EE%EA> (дата звернення: 17.08.2018).
155. Право Европейского Союза / за ред. О.К. Вишнякова. Одесса: Феникс, 2013. 883 с.
156. Правовые основы международных перевозок пассажиров и грузов. Нормативные правовые документы. Ч.2 / Гречуха В. Н. М.: МГИУ. 2007. С. 450.

157. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу. Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629 IV.
158. Публичное право: падения и взлеты. *Государство и право*. 1996. № 1.
159. Рабінович П.М. Основи загальної теорії держави і права. Київ: Аті-ка, 1995. 176 с.
160. Райт Г. Державне управління / пер. з англ. В. Івашка, О. Коваленко, С. Соколик. Київ: Основи, 1994. 191 с.
161. Робота інспекційної місії Європейського агентства з морської безпеки (EMSA). URL: <https://mtu.gov.ua/news/29736.html> (дата звернення: 23.08.2018).
162. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р.». URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80/page> (дата звернення: 06.09.2018).
163. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р «Про схвалення Стратегії імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожньої карти»))» – є назви директив ЄС. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80> (дата звернення: 09.09.2018).
164. Розпорядження КМУ № 430-р від 30.05.2018 р. «Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року». *Відомості ВРУ*.
165. Розпорядження КМУ від 16. 03. 2017 р. «Про схвалення Стратегії розвитку туризму та курортів на період до 2026 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show> (дата звернення: 24.09.2018).
166. Сагайдак-Нікітюк Р.В. Адміністративне право України: навч. посіб. Харків: Точка, 2016. 199 с.

167. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. Москва: Юрид. лит., 1981. С. 7.
168. Скакун О.Ф. Теорія держави та права (енциклопедичний курс): підручник. Харків: Еспада, 2007. 840 с.
169. Современный словарь иностранных слов: около 20 000 слов. 3 изд. Москва: Рус. яз., 2000. С. 322.
170. Спиридонов Л.И. Теория государства и права. Москва: Проспект, 2001. 304 с.
171. Спільна Стратегія ЄС щодо України. URL: <https://me.gov.ua/Documents/Detail> (дата звернення: 05.10.2018).
172. Статут Ради Європи від 5 травня 1949 р. *Офіційний вісник України*, 2004. № 26. Ст. 1733.
173. Стратегія імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»). Розпорядження КМУ № 747-р від 11.10.2017 р. Відомості ВРУ. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-r#n10> (дата звернення: 07.10.2018).
174. Стратегія національної безпеки України. Указ Президента України від 26 травня 2015 року № 287/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#Text> (дата звернення: 12.10.2018).
175. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року. Розпорядження КМУ № 548-р від 11.07.2013р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80?> (дата звернення: 20.10.2018).
176. Татаринцева Е.В. О правосубъектности, компетенции и правоспособности государственных хозяйственных органов. *Вопросы хозяйственной правосубъектности* / под ред. проф. Е.П. Торкановского. Куйбышев: Воложская коммуна, 1971. С. 35–53.
177. Теория государства и права / под ред. В.М. Корельского и В.Д.

- Перевалова. Москва: НОРМА-ИНФРА. Москва, 1988. 570 с.
178. Теория государства и права: учебник / под. ред. Н.И. Матузова, А.В. Малько. Малько: Юрист, 2001. 776 с.
179. Теория государства и права: учебник / под. ред. В.К. Бабаева. Москва: Юрист, 2002. 259 с.
180. Тихомиров Ю.А. Курс общего административного права и процесса. Москва, 2005. 1150 с.
181. Трутень В.В., Руденко О.В. Передмова. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС: монографія. Чернівці: Рута, 2009. С. 5–9.
182. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Північна Македонія про умови взаємних поїздок громадян №97690/2020 від 31.01.2020.
183. Угода про Асоціацію між Україною та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами.
184. Указ Венгрії «Про міжнародне приватне право». 1979 р. № 13. URL: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/040301>. (дата звернення: 23.10.2018).
185. Указ Президента Про Консульський статут України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/127/94>. (дата звернення: 29.10.2018).
186. Федеральный Закон Австрії «Про міжнародне приватне право» 1978. Ст. 6. URL: <https://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/040101>. (дата звернення: 26.10.2018).
187. Федорченко В.К., Мініч І.М. Туристський словник-довідник: навч. посіб. Київ: Дніпро, 2000. 160 с.
188. Флейшиц Е.А. Соотношение правоспособности и субъективных прав. *Вопросы общей теории советского права*. Москва, 1960. 283 с.
189. Форманюк В.І. Правова природа категорії «цивільна правосуб'єктність». *Правове життя сучасної України: тези доповідей 10-ї ювілейної звітної наук. конф. проф.-виклад. і аспірант. складу / відп. ред. д-р юрид. наук, проф. Ю.М. Оборотов*. Одеса: Фенікс. 2007. С. 252.
190. Харитонов О.І. Адміністративне право як прояв публічного права. Наукові праці Одеської національної юридичної академії. Т. І. Одеса, 2002.

191. Харитонов О.І. Адміністративно-правові відносини (проблеми теорії): монографія. Одеса: Юрид. л-ра, 2004. 328 с.
192. Харитонов О.І. До питання про класифікацію правових відносин. *Науковий вісник Чернівецького університету*: зб. наук. праць. Вип. 125: Правознавство. Чернівці: Рута, 2001. С. 13–16.
193. Харитонов О.І. Структура правового відношення з погляду дихотомії: приватне право – публічне право. *Наукові праці Одеської національної юридичної академії*. Т. 2. Одеса: Юрид. л-ра, 2003. С. 61–70.
194. Хумарова Н.И. Формирование конкурентных услуг в туристическом секторе рекреационной деятельности. *Економіка: Реалії часу*. Одеса, 2012. Вип. 3-4. С. 233–236.
195. Цветков В.В. Державне управління: основні фактори ефективності (політико-правовий аспект). Харків: Право, 1996. 164 с.
196. Цивільне процесуальне укладення Німеччини 30.01.1877 р. URL: <http://zakoniros.ru/?p=20159>. (дата звернення: 03.11.2018).
197. Циркуляри ЄС. URL: <https://sea-man.org/tsirkulyary-imo.html#rezolyuciya-i-cirkulyary-imo-ustanovlennyye-puti-i-sistemy-razdeleniya-dvizheniya>. (дата звернення: 05.11.2018).
198. Черданцев А.Ф. Теория государства и права: учеб. для вузов. Москва: Юрайт-М, 2001. 367 с.
199. Чиркин В.Е. Государственное управление: Элементарный курс. Москва: Юристъ, 2002. 320 с.
200. Шалінська І. Акти «м'якого права»: поняття та значення у міжнародному правопорядку. *Соціологія права*. 2011. № 2.
201. Шемякин А.Н. Морское право: учеб. пособ. Харків: Одиссей, 2004. 384 с.
202. Шестак Л.В. Адміністративне право: навч. посіб. Чернігів, 2011. 256 с.
203. Щипцов О.О. Механізми динамічної імплементації міжнародного морського права. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2011. № 6. С.

77–80.

204. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Ю. Шемшученко та ін. Київ: Укр. енцикл., 1998. Т. 4: Н-П. 2003. С. 566.

205. Aldenius M.; Khan J. Strategic use of green public procurement in the bus sector: Challenges and opportunities. J. Clean. Prod. 2017,164, 250–257.

206. Brammer, S.; Walker, H. Sustainable procurement in the public sector: An international comparative study. Int. J. Op. Prod. Manag. 2011, 31, 452–476.

207. Commission Staff Working Document on Nautical Tourism. 7978/17/ Brussels, June 2017. URL: <http://europeanmemoranda.cabinetoffice.gov.uk/files/2017/04/7978-17.pdf> (дата звернення: 03.09.2018).

208. Commission Staff Working Document on Nautical Tourism. SWD (2017). 126/ Brussels, March 2017. URL: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/swd-2017-126_en.pdf (дата звернення: 01.09.2018).

209. Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 establishing a framework for maritime spatial planning.

210. European Cruise Council. The cruise industry, a leader in Europe's economic recovery. Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe. Edit. 2011.

211. European Manifest for Sustainable Nautical Tourism. European Federation of Nautical Tourism Destinations. URL: <http://www.nautical-tourism.eu/upload/documents.pdf> (дата звернення: 02.09.2018).

212. Fet A., Michelsen O., Boer L. Green public procurement in practice – the case of Norway. Soc. Econ. 2011, 33,183–198.

213. Gibson S. (2006). Ports & Terminals Guide 2007-2008 – Vol. 1, Fairplay Publications Inc, ISBN 10 1 901290 88 3, London.

214. Maritime and Transport Law Committee Update. 2019. URL:https://www.ibanet.org/LPD/Maritime_Aviation_Law_Section/Maritime_and_Transport_Law/Publications.aspx (дата звернення: 02.09.2018).

215. Maritime and Transport Law News. 2019. URL: https://www.ibanet.org/LPD/Maritime_Aviation_Law_Section/Maritime_and_Transport_Law/Publications.aspx (дата звернення: 03.09.2018).
216. Maritime transport: Commission welcomes international agreement to increase the safety of passenger ships. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/news/2017-06-16-maritime-transport-commission-welcomes-international-agreement_en (дата звернення: 04.09.2018).
217. The International Convention for the safety of Life at Sea, 1974.
218. The International Tourism: A Global Perspective. Madrid: WTO, 1997. p. 380.
219. Jafari A.J. Editor's Page. *Annals of Tourism Research*. Special Number. October/December, 1977. P. 8.
220. Jaffey A.J. Introduction to the Conflict of Laws. London: Butterworth&Co (Publishers) Ltd. 1988. 278 p.
221. Kristin Ystmark Bjerkan, Hampus Karlsson, Rebecka Snefuglli Sondell, Sigrid Damman and Solveig Meland. Governance in Maritime Passenger Transport: Green Public Procurement of Ferry Services. World Electric Vehicle Journal. SINTEF, Postbooks 4760 Torgarden, 7465 Trondheim, Norway.
222. Leiper N. The Framework of Tourism: Towards a Definition of Tourism, Tourist, and the Tourist Industry // *Annals of Tourism Research*. Volume 6. № 4. 1979. pp. 392–395.
223. Lekakou M.B. Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. 2010. URL: <https://drive.google.com/drive/folders/0B3bmZ4SyW1QrVk40Sm1mNmFQdW8>.
224. Lekakou M., Tannatos E. Cruising and sailing. A new tourist product for Ioniansea. University of Pireus. Pireaus, 2001.
225. Levontin A. Choice of Law and Conflict of Laws. International publishing company. 1976. P. 13.

226. Lukovic T. Nautical Tourism and its function in the development of Europe, visions for global tourism industry – creating and sustaining competitive strategies. 2012. P. 399–430.
227. Lukovic T., Grzetic Z. “Nauticko turističko trziste u teoriji i praksi Hrvatske i europskog dijela Mediterana”. HHI – Croatian Hydrographic Institute Split. Split. 2007. P. 26.
228. Maritime safety: European maritime safety agency. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=LEGISSUM:l24245>.
229. Mathieson A., Wall G. Tourism: Economic, Physical and Social Impacts. London: Longman Group Ltd., 1982.
230. Ministry of Transport and Communications. National Transport Plan 2018-2029; Ministry of Transport and Communications: Oslo, Norway, 2017.
231. Norwegian Ministry of Climate and Environment. New Emission Commitment for Norway for 2030—Towards Joint Fulfilment with the EU; Norwegian Ministry of Climate and Environment: Oslo, Norway, 2014–2015.
232. Orams M. Marine Tourism, Development, Impacts and Management. Routledge, London, 1999, P. 132.
233. Passenger Shipping Association: Discover Cruises – Annual cruise review, 2006.
234. Peter L., Gordon A. Textbook on Administrative Law. Oxford University Press, 2016. 516 p.
235. Regulation (EC) № 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I). Official Journal L177. 04.07.2008. P. 6–16.
236. Resolution A.787 (19) 13 Nov.1995 Procedures for Port State Control. Процедуры контроля судов Государством Порта. URL: <https://seaman.org/tsirkulyary-imo.html#cirkulyary-podkomiteta-colreg-new-and-amended-traffic-separation-schemes> (дата звернення: 04.09.2018).

237. Resolution A.882 (21) Nov. 1999 Amendments to the procedures for port State control (resolution A.787 (19)). Поправки к Процедурам контроля судов государством порт (к рез. A.787 (19)). URL: <https://sea-man.org/tsirkulyary-imo.html#cirkulyary-podkomiteta-colreg-new-and-amended-traffic-separation-schemes> (дата звернения: 04.09.2018).
238. Resolution A.443 (XI). URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.443\(11\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Assembly/Documents/A.443(11).pdf) (дата звернения: 07.09.2018).
239. Sustainable Tourism 2018. The 8 International Conference on Sustainable Tourism 2018. Vienna, Austria. URL: <https://www.wessex.ac.uk/conferences/2018/sustainable-tourism-2018>. (дата звернения: 07.09.2018).
240. Testa F., Iraldo F., Frey M., Daddi T. What factors influence the uptake of GPP (green public procurement) practices? New evidence from an Italian survey. Ecol. Econ. 2012, 82, 88–96.
241. The European maritime transport policy with respect to sustainable development issues and climate commitments. Official gazette of the French Republic. 12.04.2017. URL: https://www.lecese.fr/sites/default/files/travaux_multilingue/2017_11_transport_maritime_EN_basse_def.pdf. (дата звернения: 08.09.2018).
242. The World Tourism Organisation Report, October, 2003. URL: www.world-tourism.org (дата звернения: 10.09.2018).
243. Theobald W.F. (Ed.) Global Tourism. Burlington: Elsevier Inc., 2005. P. 10.
244. Thesaurus on Tourism and Leisure Activities. Madrid: WTO, 2001.
245. UN World Tourism Organization Secretary General Mr. Taleb Rifai, press release PR 11084, Madrid, 27 October 2011. Ministers of tourism of major world economies call on decisionmakers to use tourism to stimulate the economy. URL: <http://media.unwto.org/press-release/2011-10-27/ministers-tourism-major-world-economies-call-decision-makers-use-tourism-st>. (дата звернения: 09.09.2018).