

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

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

КУЗНЕЦОВ СЕРГІЙ СЕРГІЙОВИЧ

УДК 342.951:347.79(477)

ДИСЕРТАЦІЯ
АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФОРМУВАННЯ
ТА РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ

спеціальність 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право;
інформаційне право

Подається на здобуття наукового ступеня
доктора юридичних наук

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

_____ С.С. Кузнецов

Одеса – 2023

АНОТАЦІЯ

Кузнєцов С.С. Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук (доктора права) за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2023.

Дисертація є першим в Україні комплексним науковим дослідженням, присвяченим створенню на основі досягнень адміністративно-правової науки, норм адміністративного права, міжнародних та регіональних стандартів публічного адміністрування морської діяльності науково обґрунтованої концепції адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України, формулюванню висновків та пропозицій щодо удосконалення національної системи управління морською діяльністю за мирного часу та в умовах дії правового режиму воєнного стану з метою відновлення та захисту національних інтересів і суверенних прав України у морських просторах.

У дисертації уперше: визначено місце правових доктрин у системі публічного адміністрування морської діяльності, обґрунтовано виконання ними ролі системоутворюючого фактора та довгострокового державного планування побудови такого адміністрування, що визначає напрями розвитку, механізм та основні шляхи створення і удосконалення законодавчого базису публічних механізмів, задіяних в управлінні морською діяльністю, особливості здійснення та захисту суверенітету та суверенних прав держави у морських просторах, гарантованих Конвенцією ООН з морського права 1982 р. Охарактеризовано підходи сучасної правової науки до визначення правових доктрин і вироблено теоретичне підґрунтя формування морської правової доктрини України, а також сформульовано теоретико-прикладний базис концепції адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України.

Доведено, що у Морській доктрині України на період до 2035 року втілено «широкий» підхід до категорії «публічне адміністрування» через підтвердження значної ролі наднаціональних стандартів адміністрування морської діяльності та внутрішньодержавних механізмів їх реалізації. Запропоновано доповнення Морської доктрини України планом заходів із реалізації її норм, що має бути організаційно та фінансово підтриманий державою і мати на меті повернення Україні звання потужної морської держави.

У дисертації на основі загальнонаукових та спеціально-наукових методів і прийомів наукового пізнання розроблено та сформульовано категоріальний апарат, пов'язаний із формуванням морської доктрини України, визначено взаємозв'язки та розмежування між окремими категоріями («доктрина», «правова доктрина», «правова (морська) доктрина», «морська доктрина України», «доктринотворення», «морська діяльність», «морські правовідносини», «держава прапора», «прибережна держава», «морська держава», «регіоналізм», «морський регіоналізм», «Чорноморський басейновий регіоналізм», «єврорегіоналізм», «морський єврорегіоналізм»). Зокрема, морською доктриною України визнано правову (морську) доктрину, якої було об'єктивовано (документовано, оприлюднено, апробовано) у відповідній формі та вона набула офіційного державного визнання в Україні як консолідована панівна система керівних концептуальних положень щодо визначення та вирішення питань розвитку (виникнення, трансформації, зникнення) проявів державно-правової дійсності у сфері морської діяльності, у т.ч. правового регулювання суспільних та соціальних відносин, пов'язаних із нею.

Охарактеризовано діяльність Ради національної безпеки та оборони України та Кабінету Міністрів України з розроблення та затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року та акцентовано увагу на окремих недоліках в її організації.

Доведено, що морська діяльність є інструментом реалізації морської доктрини держави та її втіленням у нормотворенні та правозастосуванні, сформульоване її авторське визначення як виду цілеспрямованої, правомірної,

суспільно корисної соціальної активності у сфері освоєння морського довкілля, що здійснюється на підставі, у межах, у формах і у спосіб, яких визначено нормами права, чим створюється її специфічний (видовий) правовий режим як результат перетворення суспільних відносин між її суб'єктами у морські правовідносини.

Зважаючи на відсутність у науці усталених визначень понять «держава прапора», «держава порту» та «прибережна держава», запропоновано під «державою прапора» розуміти будь-яку державу, яка реалізувала принцип свободи відкритого моря, зокрема його складника – свободу судноплавства, відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р., у частині, яка стосується реалізації права судноплавства, тобто права на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі; під «прибережною державою» – будь-яку державу, що має вихід до моря, здійснила делімітацію територіального моря та погодилася здійснювати суверенітет над територіальним морем із дотриманням Конвенції ООН з морського права 1982 р. та інших норм міжнародного права; під «морською державою» – будь-яку державу, що є заінтересованою у безпеці морської діяльності, а саме стосовно безпеки суден, людей і майна на суднах та морського середовища, зокрема тому, що її громадяни беруть участь у забезпеченні, здійсненні та споживанні морських послуг, з дотриманням Конвенції ООН з морського права 1982 р. та інших норм міжнародного права.

Запропоновано відмовитися від використання конструкції «реальний зв'язок» та визначати її як правовідносин між державою прапора і судном прапора, які набули нормативно-правового врегулювання та реалізуються на підставі, у межах, у формі, у спосіб та відповідно до процедур, яких визначено положеннями чинних нормативно-правових актів (національних і міжнародних); обґрунтовано додання до класичних адміністративно-правових зобов'язань держави прапора також зобов'язань з протидії незаконним актам, пов'язаним із забрудненням морського середовища, поширенням наркотичних засобів, перевезенням рабів та несанкціонованим мовленням з морських просторів, а також підготовкою і дипломуванням морських кадрів та протидії пандеміям.

Означено шляхи оновлення публічного адміністрування портової діяльності в Україні за мирного часу та в особливих умовах. Відзначено, що вжиття епізодичних заходів, затвердження програмних документів та поточного законодавства не будуть ефективними через відсутність оновлення загального підходу до адміністрування галузі та зміщення пріоритетів із виключно споживчої політики на політику довгострокового розвитку та вкладення коштів у розвиток портової галузі. Також оцінено практику публічного адміністрування портової діяльності відповідно до Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів 2022 р., виявлено недоліки національного рівня публічного адміністрування роботи «зернового коридору», запропоновано шляхи їх усунення.

Охарактеризовано статус України як держави, що перебуває у географічно несприятливому положенні та відзначено, що публічне адміністрування морської діяльності України як прибережної держави охоплює напрями, пов'язані з установами режимів прибережних морських просторів, їх делімітацією.

Розроблено пропозиції та підтримано ініціативи з удосконалення публічного адміністрування у приморських регіонах та у сфері військово-морської діяльності, зокрема у напрямку створення в Одеському регіоні спеціальної економічної зони, запропоновано внесення до програмних документів довгострокового планування морської галузі норм про поєднання у приморських регіонах потужностей морського і річкового транспорту, їх синергії з іншими видами транспорту, інтегрованого управління приморськими регіонами, урахування зарубіжного досвіду та кращих практик урядування. У сфері публічного адміністрування воєнно-морської діяльності запропоновано розроблення плану заходів із реалізації затверджених завдань, що буде організаційно та фінансово підтриманий державою і матиме на меті комплекс дій, що повернуть Україні звання потужної морської держави з ефективним та здатним на підтримання і захист власних прав у прибережних морських просторах та інших районах Світового океану військово-морським флотом.

Виокремлено особливості регіонального публічного адміністрування морської діяльності та реалізації його стандартів на національному рівні і відзначено, що регіоналізм є притаманним публічному адмініструванню морської діяльності, а в регіональних угодах зазвичай міститься перелік форм та методів публічного адміністрування відповідної діяльності для регіонального та національного рівнів, наднаціональний (регіональний) рівень визначено з більшою конкретизацією, а національний вимагає регламентації у внутрішньому законодавстві, форми і методи публічного адміністрування на регіональному рівні наслідують класичні для глобалізованого та транснаціонального правового регулювання концепції, специфіка виявляється в обмеженості певним географічним районом, пов'язаності з певною акваторією, спрямованістю на виконання специфічних завдань, тісному зв'язку задіяних акторів, більшому ступені їх взаємодії, оперативності застосованих заходів.

Подальшого удосконалення у дисертації набули: вчення про форми та методи публічного адміністрування, концепція інтегрованого управління прибережними зонами, наукові підходи щодо проблематики взаємного впливу внутрішньодержавного та міжнародного права, зокрема у сфері публічного адміністрування морської діяльності. Додатково розвинуті також висловлені у сучасній науці адміністративного права наукові погляди на категорії «публічне адміністрування» і «юрисдикція» щодо управління морською діяльністю; ідеї формування універсальних глобальних і регіональних стандартів публічного адміністрування у сфері морської діяльності, а також вчення про правосуб'єктність сучасних держав.

Ключові слова: морська діяльність, морська правова доктрина, публічне адміністрування, порти, адміністративна процедура, публічний інтерес, судноплавство, доктрина адміністративного права, морське середовище, державний портовий контроль, Чорне море, регіоналізм, правові режими морських просторів, прибережна держава, юрисдикція.

SUMMARY

Kuznietsov S.S. Administrative and legal regulation for the formation and realisation of the maritime doctrine of Ukraine. – Qualifying scientific work with the status of manuscript.

The thesis for a degree of Doctor of Legal Sciences (Doctor of Law), specialty 12.00.07 – administrative law and process; financial law; information law. – National University «Odesa Law Academy», Odesa, 2023.

The dissertation is the first comprehensive scientific research in Ukraine, has been devoted to the creation of administratively-legal science, norms of administrative law, international and regional standards of public administration of maritime activities of the scientifically justified concept of administratively-legal ensuring formation and realisation of the maritime doctrine of Ukraine, formulation of conclusions and proposals to improve the national system of management of maritime activities in peacetime and under the legal regime of martial law in order to restore and protect the national interests and sovereign rights of Ukraine at sea.

This is the first time in the dissertation: the place of legal doctrines has been defined in the system of public administration of maritime activities, the role, discharging of them, has been substantiated of a system-forming factor and government long-term planning of the construction of such administration, defining the directions of development, mechanism and main ways of creation and improvement of legislative basis of public mechanisms, involved in the management of maritime activities, the peculiarities of realisation and protection of the sovereignty and sovereign rights of a state in the maritime spaces guaranteed by the UN Convention on the Law of the Sea 1982. The approaches have been characterized of modern legal science to the definition of legal doctrines and the theoretical basis has been developed of the formation of the maritime legal doctrine of Ukraine, as well as the theoretically-applied basis has been formulated of the concept of administratively-legal support of formation and realisation of the Maritime doctrine of Ukraine.

It has been proved that in the Maritime doctrine of Ukraine for the period up to 2035, a «broad» approach to the category of «public administration» has been

implemented due to the confirmation of the significant role of supranational standards of the administration of maritime activities and intrastate mechanisms of their realisation. It has been proposed to supplement the Maritime doctrine of Ukraine with a plan of measures to realisation its norms, which should be organizationally and financially supported by a state and aimed at returning to Ukraine the title of a powerful maritime state.

In the dissertation, on the basis of general scientific and specially-scientific methods and techniques of scientific knowledge, a categorical apparatus has been developed and formulated, related to the formation of the Maritime doctrine of Ukraine, the interrelationships and distinctions have been defined between individual categories («doctrine», «legal doctrine», «legal (maritime) doctrine», «maritime doctrine of Ukraine», «doctrine of creation», «maritime activity», «maritime legal relations», «a flag state», «a coastal state», «a maritime state», «regionalism», «maritime regionalism», «the Black Sea basin regionalism», «euroregionalism», «maritime euroregionalism»). In particular, the Maritime doctrine of Ukraine recognized the legal (maritime) doctrine, which was objectified (documented, proclaimed, approved) in the appropriate form and received official state recognition in Ukraine as a dominant consolidated system of governing conceptual provisions on the definition and resolution of issues of development (emergence, transformation, disappearance) of manifestations of state-legal reality in the sphere of maritime activity, including the regulation of public and social relations, related with it.

The activity of the National Security and Defense Council of Ukraine and the Cabinet of Ministers of Ukraine on the development and approval of the Maritime doctrine of Ukraine for the period up to 2035 has been characterized and the attention is focused on certain shortcomings in its organization.

It has been proved that the maritime activities are an instrument of realisation of the maritime doctrine of a state and its implementation in regulation and law enforcement, its author's definition has been formulated as a type of purposeful, legitimate, publically useful social activity in the sphere of development of the maritime environment, carried out on the basis, in the limits, in the forms and in the

way, defined by the rules of law, which creates its specific (species) legal regime as a result of the transformation of social relations between its subjects into maritime legal relations.

In the science, in view of the lack of well-established definitions of the concepts of «a flag state», «a port state» and «a coastal state», proposed by «a flag state» to understand any state, which realised the principle of freedom of the open sea, in particular its component – freedom of navigation, in accordance with the provisions of the UN Convention on the Law of the Sea 1982, in the part, which concerns the exercise of the right of navigation, i.e. the right for vessels, which sail under its flag on the high seas; under «a coastal state» – any state, with putting to sea, delimited the territorial sea and agreed to exercise sovereignty over the territorial sea in compliance with the UN Convention on the Law of the Sea 1982 and other norms of international law; under «a maritime state» – means any state, concerned with the safety of maritime activities, namely the safety of ships, people and property on ships and the maritime environment, in particular because its citizens are involved in the provision, realisation and consumption of maritime services, in compliance with the UN Convention on the Law of the Sea 1982 and other norms of international law.

It has been proposed to abandon the use of the construction «genuine link» and defined it as a legal relationship between a flag state and a flag ship, which have acquired a regulatory settlement and implemented on the basis, within, in the form, in the way and in accordance with the procedures, defined by the provisions of the current regulatory legal acts (national and international); it has been substantiated the addition to the classical administratively-legal duties of a flag state, also obligations on counteraction illegal acts related to pollution of the maritime environment, distribution of narcotic drugs, transportation of slaves and unauthorized address from sea, as well as training and certification of maritime personnel and counteraction pandemics.

The ways have been indicated to update the public administration of port activities in Ukraine in peacetime and in special conditions. It has been noted that the adoption of episodic measures, approval of program documents and current legislation

will not be effective due to the lack of updating of the general approach to administration of the industry and shifting priorities from exclusively consumer policies to long-term development policies and investing in the development of the port industry. Also, the practice of public administration has been evaluated of the port activities in accordance with the Initiative of the safe transportation of grain and food products from the Ukrainian ports in 2022, the shortcomings have been identified of the national level of public administration of the work of «grain corridor», the ways have been proposed to eliminate them.

The status of Ukraine has been characterized as a state in a geographically unfavorable position and it has been noted that the public administration of the maritime activity of Ukraine as a coastal state covers the directions related to the establishment of regimes of coastal maritime spaces, their delimitation.

The proposals and initiatives have been developed and supported to improve the public administration in the coastal regions and in the sphere of naval activity, in particular in the direction of creating a special economic zone in the Odesa region, it has been proposed the inclusion norms on the combination of capacities of sea and river transport in the seaside regions in the program documents of long-term planning of the maritime industry, their synergy with other modes of transport, the integrated management of coastal regions, taking into account the foreign experience and the best practices of government.

In the sphere of public administration of naval activities, it has been proposed to develop an action plan for the realisation of approved tasks, which will be organizationally and financially supported by a state and will aim at a set of actions that will return to Ukraine the title of a powerful maritime state with an effective and capable of maintaining and protecting its own rights by navy in coastal maritime spaces and other areas of the World Ocean.

The features of regional public administration of maritime activities and implementation of its standards at the national level have been highlighted and it has been noted, that regionalism is inherent in public administration of maritime activities, and the regional agreements usually contain a list of forms and methods of public

administration of relevant activity for regional and national levels, the supranational (regional) level has been defined with more concretization, and the national one requires regulation in domestic legislation, forms and methods of public administration at regional level follow the classical concepts for globalized and transnational legal regulation, the specificity has been found in the limitation of a certain geographical area, connection with a certain water area, focus on fulfilling specific tasks, close connection of the involved actors, greater degree of their interaction, the efficiency of the applied measures.

Further improvements have been acquired in the dissertation: the teachings on forms and methods of public administration, the concept of integrated management of coastal zones, the scientific approaches to the problems of mutual influence of domestic and international law, in particular in the sphere of public administration of maritime activities. Additionally, the scientific views have also been expressed on the categories «public administration» and «jurisdiction», regarding the management of maritime activities in the modern science of administrative law; the ideas of forming the universal global and regional standards of public administration in the sphere of maritime activity, as well as the doctrine of the legal personality of modern states.

Key words: maritime activity, maritime legal doctrine, public administration, ports, administrative procedure, public interest, shipping, doctrine of administrative law, marine environment, port state control, Black Sea, regionalism, legal regimes of sea spaces, coastal state, jurisdiction.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

Наукові статті у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection та Scopus:

1. Kuznietsov, S. (2021). The «Genuine link» Concept: Is It Possible to Enhance the Strength? *Lex Portus*, 7(6), 65–89. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>.

2. Kuznietsov, S. (2021). Status «ecological» obligations of a flag state as an integral part of the «genuine link» conception. *Amazonia investiga*, 10(47), 190–196. <https://doi.org/10.34069/AI/2021.47.11.19>.

3. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a «flag state»: modern international legal regime of the slaves' transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>.

4. Kuznietsov, S. (2022). Combating drug trafficking: the international legal dimension. *Amazonia investiga*, 11(51), 220–224. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.51.03.21>.

5. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a «flag state»: counteraction to unauthorized broadcasting from the high seas. *Cuestiones politicas*, 40(72), 423–434. <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4072.24>.

6. Kuznietsov, S., Vladyshevska V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>.

Наукові статті у фахових виданнях України:

7. Кузнєцов С.С. Оновлена морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній українській державності. *Lex Portus*. 2019. № 6. С. 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>.

8. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України: вимір загальнотеоретичної юриспруденції. *Правова держава*. 2020. № 37. С. 71–79. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.38.201504>.

9. Кузнєцов С.С. Підготовка моряків у системі національних інтересів України на морі: до питання організаційно-правового забезпечення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Вип. 1. С. 194–198. <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.1.34>.

10. Кузнєцов С.С. Оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності як пріоритетного напрямку державної морської політики України. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 81–86. <https://doi.org/10.32840/pdu.2020.2.12>.

11. Кузнецов С.С. Морська доктрина України: еволюційний аспект процесу формування. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 2. С. 50–59. <https://doi.org/10.32850/sulj.2020.2.9>.

12. Кузнецов С.С. Доктринотворення – стадія процесу суспільного (суспільно-свідомого) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 100–110. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212988>.

13. Кузнецов С.С. Доктринотворення – стадія процесу державного (владно-вольового) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. Вип. 3(23). С. 59–68. <https://doi.org/10.35774/app2020.03.059>.

14. Кузнецов С.С. Морська доктрина України 2009 року – організаційний (процесуально-процедурний) аспект правотворення і доктринотворення. *Юридичний бюлетень*. 2020. Вип. 16. С. 43–53. <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2020.16.06>.

15. Кузнецов С.С. Морська доктрина України на період до 2035 року (2009 – 2015 – 2018 років): організаційний (процесуально-процедурний) аспект доктринотворення. *Держава та регіони. Серія «Право»*. 2021. № 1(71). Т. 1. С. 17–26. <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2021.1.3>.

16. Кузнецов С.С. Концепт «морські правовідносини» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Нове українське право*. 2021. Вип. 3. С. 63–71. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.3.9>.

17. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина I. Становлення). *Нове українське право*. 2021. Вип. 4. С. 237–244. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.4.35>.

18. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина II. Сучасність). *Нове українське право*. 2021. Вип. 5. С. 51–57. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.5.7>.

19. Кузнецов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини України (міжнародно-правовий вимір). *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Політологія. Соціологія. Право». 2021. № 1(49). С. 128–135. [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1\(49\).233059](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1(49).233059).

20. Кузнецов С.С. Чорноморський басейновий євро регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини (євроінтеграційний вимір: Україна – Рада Європи). *Публічне право*. 2021. № 1(41). С. 71–86. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-41-7>.

21. Кузнецов С.С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232425>.

22. Кузнецов С.С. Концепт «морська діяльність» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2021. Вип. 2. С. 98–103. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2021.2.17>.

23. Кузнецов С.С. Україна – морська держава: концепт «правосуб'єктність» у контексті правової (морської) доктрини. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2021. Вип. 3. С. 137–143. <https://doi.org/10.15421/392162>.

24. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (судно прапора – виключна юрисдикція). *Публічне право*. 2021. № 3(43). С. 77–87. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-43-8>.

25. Кузнецов С.С. Україна – прибережна держава: концепт «держава, яка знаходиться в географічно несприятливому положенні» у контексті правової (морської) доктрини. *Юридичний бюлетень*. 2021. Вип. 20. С. 30–38. <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2021.20.04>.

26. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (зобов'язання щодо безпеки

мореплавства). *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2021. Вип. 53. С. 44–49. <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2021.53.9>.

Тези доповідей і наукових повідомлень:

27. Кузнєцов С.С. Торговельне мореплавство: генеза правового забезпечення. *Правове життя сучасної України: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 144–147.

28. Кузнєцов С.С. Військово-морська діяльність у системі пріоритетів державної морської політики України: оновлення правового забезпечення. *П'яті Таврійські юридичні наукові читання: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 трав. 2020 р.)*. Київ: Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського, 2020. С. 117–119.

29. Кузнєцов С.С. Морська доктрина як стратегія побудови оновленого морського законодавства України. *Адміністративно-правова доктрина і практика в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 4–5 черв. 2020 р.)* / ред. кол. І.С. Гриценко, Р.С. Мельник та ін. Київ: Видав. дім «Гельветика», 2020. С. 23–27.

30. Кузнєцов С.С. Загальнотеоретичний підхід до визначення категорії «доктрина». *Юридична наука: виклики і сьогодення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 12–13 черв. 2020 р.)*. Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 20–23.

31. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: до визначення поняття. *Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 січ. 2021 р.)*. Львів: Західноукр. орг. «Центр правничих ініціатив», 2021. Ч. 2. С. 69–73.

32. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий єврорегіоналізм: перспективи для оновлення морської доктрини України. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-ти річчя проголошення незалежності України та 25-ти річчя прийняття*

Конституції України): у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2021. Т. 1. С. 412–414.

33. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-учасниця» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 14–15 січ. 2022 р.). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2022. С. 105–109.

34. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «прибережна держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, Україна, 21–22 січ. 2022 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2022. С. 11–14.

35. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «морська держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 21–22 січ. 2022 р.). Харків: Східноукр. наук. юрид. організація, 2022. С. 90–93.

36. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-прапора» – позначення правового статусу суб'єкта «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права*: матеріали VII Міжнар. наук. конф. (м. Кременчук, 21–22 січ. 2022 р.). Кременч. нац. ун-т ім. М. Остроградського. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 308–311.

37. Кузнєцов С.С. Україна – морська держава: концепт терміно-поняття «правосуб'єктність» у контексті її правового статусу. *Право і держава: проблеми розвитку та взаємодії у XXI ст.*: тези допов. Міжнар. наук.-практ.

конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя: ЗНУ, 2022. С. 5–9.

38. Кузнєцов С.С. Правова (морська) доктрина для України: концепт терміно-поняття «морські правовідносини». *Пріоритетні напрями розвитку правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 28–29 січ. 2022 р.). Львів: Західноукр. організація «Центр правничих ініціатив», 2022. С. 11–14.

39. Кузнєцов С.С. Правова «морська» доктрина для України: концепт терміно-поняття «морська діяльність». *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.) Запоріжжя: Запорізька міська громад. організ. «Істина», 2022. С. 6–9.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	4
ВСТУП	6

РОЗДІЛ 1. ФОРМУВАННЯ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ

СУЧАСНОЇ ДЕРЖАВИ **18** |

1.1. Правові доктрини в системі публічного адміністрування морської діяльності	18
1.2. Динаміка Морської доктрини України на період до 2035 року	37
1.3. Теоретичні засади формування та реалізації морської доктрини України	67

РОЗДІЛ 2. ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКОЇ

ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ ЯК ДЕРЖАВИ ПРАПОРА **103** |

2.1. Реєстрація суден та підтримання реального зв'язку як функція держави	103
2.2. Зобов'язання держави прапора судна: оновлення концепції	119
2.3. Особливості виконання Україною зобов'язань держави прапора	133

РОЗДІЛ 3. ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКОЇ

ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ ЯК ПРИБЕРЕЖНОЇ ДЕРЖАВИ **163** |

3.1. Адміністрування портової діяльності в Україні	163
3.2. Прибережні акваторії, приморські регіони та воєнно-морська діяльність як об'єкти публічного адміністрування	200

РОЗДІЛ 4. АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКИЙ РЕГІОНАЛІЗМ

У КОНТЕКСТІ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ..... **238** |

4.1. Регіоналізм у концепції публічного адміністрування морської діяльності	238

4.2. Азово-Чорноморські акваторії в європейських транспортних ініціативах	272
4.3. Правовий режим Азово-Керченської акваторії	295
ВИСНОВКИ.....	320
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	328
ДОДАТКИ	415

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

Скорочення	Розшифрування
SOLAS'74	Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, 1974 (<i>International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974</i>)
UNCLOS'82	Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, 1982 (<i>United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982</i>)
ILC	Комісія з міжнародного права (<i>International Law Commission</i>)
IMO	Міжнародна морська організація (<i>International Maritime Organization</i>)
Бухарестська конвенція, 1992	Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, 1992 (<i>Convention on the Protection of the Black Sea against Pollution, 1992</i>)
Конвенція STCW	Конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти, 1978 (<i>International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978</i>)
Ініціатива	Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, 2022 (<i>Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports, 2022</i>)
КТМ України	Кодекс торговельного мореплавства України, 1995
ВК України	Водний кодекс України, 1995
Стратегія розвитку морських портів України	Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р

Доктрина 2009	Морська доктрина України на період до 2038 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307
Доктрина 2018	Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 № 1307 (у редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 № 1108)
ВЕЗ	Виключна економічна зона
ВМЕЗ	Виключна (морська) економічна зона
Закон «Про морські порти України»	Закон України «Про морські порти України» від 17.05.2012
Закон «Про державний кордон України»	Закон України «Про державний кордон України» від 04.11.1991
КОСБОУ	Комплексний огляд сектору безпеки і оборони України
Порядок реєстрації	Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 11.04.2022 № 203
Держава ГНП	Держава, що знаходиться у географічно несприятливому положенні
КМ України	Кабінет Міністрів України
ВМС	Військово-морські сили
РНБО України, Рада	Рада національної безпеки та оборони України
Мінінфраструктури України	Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України
СКЦ	Спільний координаційний центр
AIC	Автоматична ідентифікаційна система

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Утвердження й ефективне підтримання статусу України як сучасної морської держави є одним зі стратегічних завдань та пріоритетних національних інтересів. Широкомасштабне російське вторгнення 24 лютого 2022 р. та свавільна окупація суходольних і морських просторів України державою-агресором значною мірою актуалізували проблеми публічного адміністрування морської діяльності та реформування його правового і наукового базису. Розвиток провідних морських держав світу відбувається відповідно до національних морських доктрин, якими визначаються основи їхньої морської політики, морської та військово-морської діяльності. В Україні морська доктрина конститується з часу набуття незалежності в 1991 р. та відрізняється пошуком оптимальної та найбільш працездатної моделі, спрямованої на забезпечення незалежності, сталого розвитку та інтеграції в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір. Роль адміністративно-правового забезпечення її формування та реалізації є провідною через основоположний характер публічного адміністрування, адміністративного права і законодавства для розбудови й удосконалення усіх видів діяльності з використання та охорони морських просторів. Базованість адміністративно-правового забезпечення морської діяльності сучасної держави на комплексі міжнародних та регіональних правових і управлінських стандартів обумовлює залученість наднаціональних суб'єктів публічної адміністрації до системи управління морською діяльністю в Україні. Але, враховуючи специфіку форм і методів такого управління, функції з реалізації вироблених стандартів покладаються на внутрішньодержавні адміністративно-правові механізми, якими забезпечується дія кращих практик публічного адміністрування морської та інших видів діяльності, пов'язаних із використанням морських просторів.

Морська доктрина України на період до 2038 року, що затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 № 1307 (в редакції

Постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 № 1108) (далі – Доктрина 2018), є одним із перших прикладів довгострокового галузевого стратегічного планування в національній системі законодавства. Її було значною мірою реформовано у зв'язку з агресією РФ, що розпочалася у 2014 р., та на теперішній час вона підлягає черговому оновленню через значні виклики та загрози, що постали перед Україною з ескалацією конфлікту у 2022 р. Реформуванню підлягає також інше галузеве законодавство з метою створення якісного правового базису реалізації, підтримання та захисту прав і національних інтересів України на морі.

Морську наукову доктрину України, поєднуючи напрацювання вітчизняної та зарубіжної науки і практики, досвід провідних морських держав світу, сприймаючи новаційні протоколи та практики здійснення морської діяльності, спрямовано на формування унікальної європейської моделі, виробленої в умовах жорсткого воєнного конфлікту та знаходження специфічних можливостей забезпечення працездатності портового комплексу держави за кризових умов. Адміністративно-правове забезпечення її формування та реалізації здійснюється за допомогою функціонування системи суб'єктів публічної адміністрації національного, регіонального та міжнародного рівнів, шляхом адміністрування морської діяльності України як держави прапора, держави порту та прибережної держави, розширення регіонального співробітництва та пошуку ефективних шляхів виходу з кризи, повноправного входження до загальноєвропейської системи водних транспортних комунікацій.

Актуальність теми дослідження зумовлено подальшим впровадженням в Україні адміністративної реформи, оновленням Кабінетом Міністрів України Морської доктрини України на період до 2035 року та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, розробленням і затвердженням інших програмних документів довгострокового планування розвитку водної транспортної галузі. Об'єктивна необхідність оновлення підходів до реформування публічного адміністрування морської діяльності вимагає створення ефективного наукового, законодавчого та управлінського базису її

провадження, що поєднуються в рамках морської правової доктрини України. Її адміністративно-правовий вимір полягає у визначенні можливостей впливу органів виконавчої влади на створення умов для належного впровадження стандартів та кращих практик адміністрування морської, військово-морської, портової та інших видів діяльності, що тісно з ними пов'язані.

Поряд із цим, наукові дослідження морської доктрини України досі не отримували комплексного характеру. Винятком є монографія С.В. Ківалова «Нариси морської доктрини України» (2017), в якій визначено ключові принципи та напрями, за якими має формуватися морська доктрина сучасної Української держави, відображено еволюцію поглядів автора на морську політику України та охарактеризовано деякі практичні заходи з її удосконалення. Окремі монографічні та навчальні видання, присвячені загальним засадам адміністративно-правового забезпечення морської діяльності, також формують науковий складник морської доктрини України. Одними з перших монографічних видань, в яких було досліджено окремі питання морської доктрини України, стали колективне дослідження «Сучасне міжнародне морське право та практика його застосування Україною» (1995) та монографія О.А. Щипцова «Україна – морська держава» (1998). Серед сучасних праць, присвячених публічному адмініструванню морської діяльності, слід відзначити такі дисертаційні дослідження: В.В. Сергійчик «Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден» (2010), М.В. Никитюк «Правові підстави та процедури реєстрації суден на території України (2010), Т.В. Аверочкиної «Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах» (2018), С.В. Андрущенко «Правовий режим морського порту» (2021) та ін.

Оскільки адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України є базовим для подальшої розбудови наукового та нормативного підґрунтя публічного адміністрування морської діяльності України, науково-теоретичною основою цього дослідження став науковий доробок представників загальнотеоретичної юриспруденції: В.В. Дудченко,

Є.П. Євграфової, В.В. Завальнюка, О.В. Зайчука, М.В. Кармаліти, М.І. Козюбри, С.П. Кравченка, А.Ф. Крижановського, Ю.М. Оборотова, Н.М. Оніщенко, О.В. Петришина, В.Д. Ткаченка, В.А. Трофименка, І.В. Семеніхіна, О.Ф. Скакун, М.В. Цвіка, Ю.С. Шемшученка та ін.

При дослідженні теми використовувалися роботи українських і зарубіжних учених у галузі адміністративного права та публічного адміністрування морської і портової діяльності, а також регіональних та глобальних аспектів і практик такого адміністрування: В.Б. Авер'янова, Б.В. Бабіна, О.Ф. Висоцького, В.М. Гаращука, Є.В. Додіна, Д.А. Іванова, С.В. Ківалова, Т.Р. Короткого, С.О. Кузнецова, Д.В. Лученка, М.В. Никитюк, В.В. Серафімова, О.М. Стеця, М.Ю. Черкеса, О.М. Шемякіна, А.М. Школика, Л.М. Александера (L.M. Alexander), Дж.І. Алкайде (J.I. Alcaide), Л.Дж. Буше (L.J. Bouchez), Л. Ван Лангенхов (L. Van Langenhove), П. Верховена (P. Verhoeven), С. Гонзалес Соліс (S. Gonzales Solis), Р.-Ж. Дюпюї (R.-J. Dupuy), Р.П. Карлайла (R.P. Carlisle), Н. Кемоклідзе (N. Kemoklidze), Р. Коллінса (R. Collins), А.Н. Костеа (A.N. Costea), А.В. Лоу (A.V. Lowe), М. Лущука (M. Łuszczuk), Ф. Льясера (F. Llacer), А. Майкла (A. Michail), Т. Мейджора (T. Major), Ф. Паркінсона (F. Parkinson), Ф. Пінієлла (F. Piniella), Р. Рея (R. Rhea), Л. Фачана (L. Faqiang), Н.М. Ганнінгса (N.M. Hunnings), К. Гілла (C. Hill), Ф.Н. Гопкінса (F.N. Hopkins), Р.Р. Черчилля (R.R. Churchill) та інших дослідників. Інноваційний погляд на розширення меж правового регулювання адміністративного права та оновлення доктринальних поглядів на державне управління та публічне адміністрування міститься у розробках Т.В. Аверочкіної, С.В. Андрущенко, Б.А. Кормича, Р.С. Мельника, А.А. Пухтецької, І.П. Яковлева та ін.

Ці базові теоретичні напрацювання є вагомим внеском у розвиток як теорії адміністративного права, так і сфери публічного адміністрування морської діяльності та формування морської доктрини України. Водночас, нові виклики та загрози, що постали перед Україною з 2014 р. та значною мірою підсилюються з 2022 р., активне оновлення системи публічного адміністрування галузі та

пошук шляхів підвищення ефективності її функціонування, а також важливість модернізації програмного документа – Морської доктрини України на період до 2035 року – та приведення її у відповідність до сучасних стандартів управління з урахуванням уже здійснених інфраструктурних проєктів обумовлюють необхідність проведення комплексного дослідження адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України. Підґрунтям дослідження є також практичний досвід управління галуззю, що дозволило виявити найбільш значущі елементи та особливості, сформуванню наукового базису реформування й удосконалення Доктрини 2018, а також визначити кращі можливості для повної й ефективної реалізації її цілей, сфокусувати увагу на базових теоретико-прикладних засадах формування та реалізації таких доктрин у світі та в Україні.

Мета і завдання дослідження. Мета цього дослідження полягає у створенні на основі досягнень адміністративно-правової науки, норм адміністративного права, міжнародних та регіональних стандартів публічного адміністрування морської діяльності науково обґрунтованої концепції адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України, формулюванні висновків та пропозицій щодо удосконалення національної системи управління морською діяльністю за мирного часу та в умовах дії правового режиму воєнного стану з метою відновлення та захисту національних інтересів і суверенних прав України у морських просторах. Досягнення поставленої мети зумовило необхідність виконання таких основних наукових завдань:

визначити місце правових доктрин у системі публічного адміністрування морської діяльності;

розробити визначення базових теоретичних категорій доктринотворення у сфері морської діяльності;

охарактеризувати динаміку зміни Морської доктрини України на період до 2035 року;

означити теоретичні засади формування та реалізації морської доктрини

України;

висвітлити особливості, форми та методи публічного адміністрування морської діяльності України як держави прапора та прибережної держави;

охарактеризувати концепцію «реального зв'язку» між судном і державою його реєстрації, визначити її складники;

означити напрями розвитку публічного адміністрування діяльності у прибережних акваторіях, приморських регіонах, а також воєнно-морської діяльності за мирного часу та в особливих умовах;

висвітлити новації публічного адміністрування портової діяльності;

визначити характерні риси морської діяльності, спрямованої на захист суверенітету та суверенних прав України у морських просторах;

охарактеризувати регіоналізм у концепції публічного адміністрування морської діяльності;

визначити особливості використання Азово-Чорноморських акваторій у європейських транспортних ініціативах;

розробити пропозиції та рекомендації щодо удосконалення правових засад морської діяльності в Україні та, зокрема, правового режиму Азово-Керченської акваторії.

Об'єктом дослідження є морська доктрина України як правове явище.

Предметом дослідження є адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України.

Методи дослідження. Методологічну основу дисертаційного дослідження становить система загально- та спеціально-наукових методів і прийомів наукового пізнання. В основу методологічної конструкції дисертаційної роботи покладено системний аналіз, який визначив напрями та стратегію дослідження адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України. Діалектичний метод пізнання дозволив дослідити специфіку основних підходів до формування правових доктрин [п.п. 1.1, 1.3], виявити закономірності правового забезпечення владних функцій держави та її органів у формуванні та реалізації морської доктрини України [р. 2, р. 3], простежити

динаміку участі України в європейських транспортних ініціативах та визначити режим Азово-Керченської акваторії [п.п. 4.2, 4.3]. Для поглибленого дослідження та формування понятійного апарату доктринотворення використано логіко-семантичний метод [п.п. 1.1, 1.3, 4.1]. Історико-правовий метод послужив дослідженню динаміки Морської доктрини України на період до 2035 року [п. 1.2] та дослідженню публічного адміністрування морської діяльності України як держави прапора, практики «зручних прапорів», протидії протиправній діяльності у морських просторах [р. 2]. Методи аналізу і синтезу застосовано у процесі дослідження поглядів учених на категорії «доктрина», «правова доктрина» [п.п. 1.1, 1.2], змісту та обсягу поняття «реальний зв'язок» [п. 2.1] і вироблення авторських підходів до цих правових явищ з урахуванням предмета дослідження [п.п. 1.1, 1.3, р. 2]. Формально-юридичний метод використано при аналізі нормативного підґрунтя для визначення категорій: «держава прапора», «прибережна держава», «морська держава», «реальний зв'язок» [п.п. 1.3, 2.1]. Метод системного аналізу допоміг установити характерні риси морської діяльності, проаналізувати її визначення відповідно до чинного законодавства та розробити авторський підхід до її сутності та складників [п. 1.3], охарактеризувати систему суб'єктів публічної адміністрації, залучених до реалізації прав та інтересів України як держави прапора, держави порту та прибережної держави [р. 2, р. 3]. Структурно-функціональний метод та метод нормативно-логічного аналізу дозволили охарактеризувати публічне адміністрування морської діяльності України як держави прапора, держави порту та прибережної держави [р. 2, р. 3], а також означити роль регіоналізму у концепції такого адміністрування [п. 4.1]. Порівняльний метод використано для зіставлення норм програмних документів довгострокового планування розвитку водних транспортних сполучень та виявлення їхніх особливостей [п. 1.3., р. 3]. Застосування логіко-юридичного методу, а також методів моделювання, узагальнення, аналогії та концептуального проектування і прогнозування дозволило сформулювати пропозиції та рекомендації щодо удосконалення чинного законодавства України у сфері публічного адміністрування морської

діяльності, а також виробити проєкти змін і доповнень до нормативно-правових актів у цій сфері [п. 1.3, р. 3, р. 4].

Нормативно-правовою базою дисертації є Конституція України, міжнародні договори, документи та узагальнення матеріалів міжнародних конференцій, програмні документи довгострокового планування, закони України з питань морської діяльності, укази і розпорядження Президента України, постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативні акти Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Адміністрації судноплавства та інших центральних органів виконавчої влади.

Емпіричну основу дисертації становлять довідкові видання, аналітичні, статистичні матеріали, Інтернет-ресурси та судова практика.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в Україні комплексним науковим дослідженням, в якому відповідно до напрацювань сучасного адміністративного права, міжнародних та регіональних стандартів публічного адміністрування морської діяльності сформульовано цілісну концепцію адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України. У результаті здійсненого дослідження сформульовано низку положень і висновків, до найбільш значущих з яких належать:

уперше:

визначено місце правових доктрин у системі публічного адміністрування морської діяльності;

з'ясовано підходи сучасної правової науки до визначення правових доктрин і сформовано теоретичне підґрунтя формування морської правової доктрини України;

сконструйовано теоретико-прикладний базис концепції адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України;

розроблено та сформульовано категоріальний апарат, пов'язаний із формуванням морської доктрини України, визначено взаємозв'язки та розмежування між окремими категоріями («доктрина», «правова доктрина»,

«правова (морська) доктрина», «морська доктрина України», «доктринотворення», «морська діяльність», «морські правовідносини», «держава прапора», «прибережна держава», «морська держава», «регіоналізм», «морський регіоналізм», «Чорноморський басейновий регіоналізм», «єврорегіоналізм», «морський єврорегіоналізм»);

охарактеризовано діяльність Ради національної безпеки та оборони України та Кабінету Міністрів України з розроблення та затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року;

доведено, що морська діяльність є інструментом реалізації морської доктрини держави та її втіленням у нормотворенні та правозастосуванні;

висловлено думку щодо необхідності оновлення розуміння концепції «реального зв'язку» між судном і державою його реєстрації;

обґрунтовано додання до класичних адміністративно-правових зобов'язань держави прапора також зобов'язань із протидії незаконним актам, пов'язаним із забрудненням морського середовища, поширенням наркотичних засобів, перевезенням рабів та несанкціонованим мовленням із морських просторів, а також підготовкою і дипломуванням морських кадрів та протидії пандеміям;

запропоновано шляхи оновлення публічного адміністрування портової діяльності в Україні за мирного часу та в особливих умовах;

розкрито статус України як держави, що перебуває у географічно несприятливому положенні;

розроблено пропозиції з удосконалення публічного адміністрування у приморських регіонах та у сфері військово-морської діяльності;

визначено особливості регіонального публічного адміністрування морської діяльності та реалізації його стандартів на національному рівні;

удосконалено:

вчення про форми та методи публічного адміністрування;

концепцію інтегрованого управління прибережними зонами;

наукові підходи щодо проблематики взаємного впливу внутрішньодержавного та міжнародного права, зокрема у сфері публічного

адміністрування морської діяльності;

набули подальшого розвитку:

наукові погляди на категорії «публічне адміністрування» і «юрисдикція» в оновленій доктрині Особливої частини адміністративного права України щодо управління морською діяльністю;

ідеї формування універсальних глобальних і регіональних стандартів публічного адміністрування у сфері морської діяльності;

вчення про правосуб'єктність сучасних держав;

запропоновано:

шляхи та способи удосконалення правового регулювання морської діяльності України як держави прапора, держави порту та прибережної держави;

зміни та доповнення до програмних документів довгострокового планування розвитку морської та тісно пов'язаних із нею галузей щодо забезпечення синергії різних видів транспорту у приморських регіонах.

Практичне значення одержаних результатів полягає у тому, що сформульовані в дисертаційному дослідженні положення, зроблені узагальнення, висновки та пропозиції мають загальнотеоретичне і прикладне значення для науки адміністративного права та процесу, правотворчої діяльності та практики діяльності органів виконавчої влади України.

Результати дослідження можуть бути використаними у:

науково-дослідницькій сфері — для подальших досліджень загальнотеоретичних питань формування та реалізації морської доктрини України, удосконалення наукового підґрунтя публічного адміністрування діяльності у водних просторах;

правотворчій діяльності — при реформуванні законодавства України з питань морської діяльності, підготовці проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на удосконалення та усунення прогалин правового забезпечення морської діяльності як у морських прибережних акваторіях України, так і у відкритому морі;

правозастосовній діяльності — для удосконалення та підвищення

ефективності практичної діяльності органів державної влади та управління у сфері морської діяльності;

навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників із курсів: «Адміністративне право», «Проблеми адміністративного права», «Морське право», «Забезпечення безпеки морегосподарського комплексу України», «Міжнародне морське право», а також при підготовці дисертаційних робіт та монографічних досліджень із питань правового забезпечення морської діяльності.

Особистий внесок дисертанта. Дисертаційне дослідження виконано здобувачем самостійно, усі сформульовані у ньому положення й висновки обґрунтовано на основі особистих досліджень здобувача. Власний внесок у науковій статті, опублікованій у співавторстві «Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion» (Kuznietsov, S., Vladyshevskaya V., Kuznetsov, S. *Lex Portus*. 2023. 9(1). P. 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>) – самостійно охарактеризовано особливості управління приморськими регіонами та внутрішніми перевезеннями, а також вироблено пропозиції щодо його удосконалення. У дисертації ідеї та розробки, які належать співавторам, не використовувалися.

Апробація результатів дослідження. Положення і висновки дисертації доповідалися й обговорювалися на засіданні кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія» та на засіданні Південного регіонального центру Національної академії правових наук України.

Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено й обговорено на міжнародних, всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях: «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.), «П'яті Таврійські юридичні наукові читання» (м. Київ, 15–16 травня 2020 р.), «Адміністративно-правова доктрина і практика в умовах сучасних викликів» (м. Київ, 4–5 червня 2020 р.), «Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 12–13 червня 2020 р.), «Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України» (м. Львів, 29–30 січня 2021 р.), «Наука та суспільне

життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру» (м. Одеса, 21 травня 2021 р.), «Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього» (м. Дніпро, 14–15 січня 2022 р.), «Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети» (м. Одеса, 21–22 січня 2022 р.), «Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику» (м. Харків, 21–22 січня 2022 р.), «Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права» (м. Кременчук, 21–22 січня 2022 р.), «Право і держава: проблеми розвитку та взаємодії у XXI ст.» (м. Запоріжжя, 28–29 січня 2022 р.), «Пріоритетні напрями розвитку правової системи України» (м. Львів, 28–29 січня 2022 р.), «Актуальні проблеми реформування системи законодавства України» (м. Запоріжжя, 28–29 січня 2022 р.),

Публікації. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертаційному дослідженні, викладено у 39 наукових публікаціях (із них 1 у співавторстві), 20 з яких розміщено у наукових фахових виданнях, що входять до затвердженого переліку, 6 (1 у співавторстві) – у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science та/або Scopus і 13 доповідях на наукових і науково-практичних конференціях.

РОЗДІЛ 1

ФОРМУВАННЯ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ СУЧАСНОЇ ДЕРЖАВИ

1.1. Правові доктрини в системі публічного адміністрування морської діяльності

Для сучасних держав, які прагнуть активного розвитку мореплавства, широкої присутності на ринках морської торгівлі, підготовки та постачання робочої сили на галузевий ринок праці, важливим є формування довгострокових програм таких дій. Зазвичай вони уособлюються в розрахованих на застосування впродовж декількох десятиліть морських стратегіях і доктринах. У нормах таких документів закріплюються національні інтереси держав на морі, визначаються основи їхньої внутрішньої і зовнішньої морської політики, окреслюються підстави військово-морської присутності у віддалених від узбережжя морських просторах тощо. Система управління (або адміністрування) такою діяльністю, через значні нормативні «навантаження» – численні міжнародні угоди морської сфери, інструктивні документи ІМО та інших міжнародних інституцій унесвітнього та регіонального рівня, широку базу національного законодавства, – має бути працездатною та зрозумілою, базуватися на провідних принципах і стандартах використання морських просторів, закріплених у Конвенції ООН з морського права 1982 р (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, далі – UNCLOS’82) [134]. Саме ця міжнародна угода стала результатом усебічної кодифікації норм про правовий статус та режим морських просторів, проведеної в минулому столітті, завдяки якій нарешті було вироблено належний «морський правопорядок» із чітким та узгодженим на всесвітній основі правовим базисом. При цьому, незважаючи на детальне опрацювання та намагання погодити позиції практично всіх держав сучасного світу стосовно морської діяльності, окремі її аспекти все ж було залишено на їхній «національний розсуд» [125, с. 9]. Цей «національний розсуд» у найбільш загальному та розрахованому на перспективу вигляді отримує прояв

у програмних документах довгострокового планування розвитку морської діяльності. Зазвичай тривалий період їх дії дозволяє підійти до виконання поставлених завдань системно та відслідковувати ефективність на різних етапах, коригувати перспективи та засоби досягнення поставлених цілей. Науковим базисом таких документів є теоретичні та теоретико-прикладні розробки переважно правового спрямування. Через різноаспектність морської діяльності в них обов'язково враховуються й узагальнюються здобутки інших галузей науки (політичної, економічної тощо), проте саме правовий напрям є переважаючим. Це пояснюється системоутворюючим значенням законодавства, адже саме правовими актами формується алгоритм побудови публічного імперативного керуючого впливу на відповідні відносини в державі, а інші – мають відповідати цьому нормативному інструментарію. Ураховуючи, що публічне, зокрема державне, адміністрування у сфері морського та внутрішнього водного транспорту в Україні на теперішній час перебуває в стадії триваючого оновлення та пошуку нових ефективних механізмів відродження й економічного зростання, приваблення вантажопотоків та зменшення екологічних, енергетичних і грошових витрат з одночасним запровадженням новітніх технологій та спрощень оформлення, оброблення та перевезення вантажів [444, с. 69], значення такого планування зростає.

Доктрини як програмні нормативні документи довгострокового стратегічного планування та правові доктрини як наукова основа їх створення є основним планом побудови системи публічного адміністрування морської діяльності в державі, що визначає напрями його розвитку, механізм та основні шляхи вдосконалення/створення законодавчих основ публічних механізмів, задіяних в управлінні такою діяльністю, у здійсненні та захисті суверенітету та суверенних прав держави в морських просторах, гарантованих UNCLOS'82. Відповідно до Доктрини 2018 [217], морська діяльність охоплює значний комплекс відносин та є різноаспектною і об'ємною. Зокрема, це діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська

торгівля (комерційні операції, які пов'язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складниками морської діяльності визначено: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морську діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристичну та рекреаційну діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря (розділ «Визначення термінів»).

Щодо термінів «доктрина» та «правова доктрина», які позначають відповідні поняття, науковці зазначають про існування багатоаспектності, багатоплановості підходів до їх визначення, змісту та сутнісних ознак. При цьому існуючі розбіжності в дефініціях, перш за все, зумовлені багатозначністю загальнонаукової категорії «доктрина» [417, с. 12]. Дослідженню понять «доктрина» та «правова доктрина» було присвячено значну кількість наукових праць і це, з одного боку, спрощує його розгляд, а з іншого – ускладнює. Так Є.Ю. Полянський стверджує, що плюралізм розуміння загального поняття «доктрина» в суспільстві є багатоаспектним, звідси, на його думку, і відсутність більш-менш універсального уявлення про природу, зміст та прояви її різновиду – «правової доктрини» [273, с. 299]. За сучасних умов у юриспруденції правова категорія «доктрина» використовується досить часто. Розглядаються: позитивістська, природно-правова доктрина, юридична доктрина, доктрина абсолютного суверенітету, доктрина контролю над злочинністю, доктрина національної безпеки, державно-правова доктрина, доктрина верховенства права, міжнародно-правова доктрина (або доктрина міжнародного права), доктрина глобалізації прав людини і громадянина, доктрина правової охорони навколишнього середовища, доктрина екологічного процесуального права, доктрина зайнятості тощо, що підтверджує багатоаспектність, складність, комплексність даного терміна [466, с. 8; 18]. Науковці-правники досліджують також зарубіжну доктрину міжнародного права [15, с. 13].

О.І. Харитонova і Є.О. Харитонов виділяють доктрину західної традиції права і доктрину східноєвропейської традиції права [498, с. 45]. Б.А. Маліцький досліджує питання нової стратегічної доктрини розвитку наукової сфери України [201, с. 19], а на думку М.В. Кармаліти, на сучасному етапі відсутня загальноправова вітчизняна доктрина, яка б визначила вектор розвитку права [111, с. 18]. Разом із цим ані поняття «правова (морська) доктрина», ані поняття «морська доктрина України», ані співвідношення понять «доктрина – правова доктрина – правова (морська) доктрина – морська доктрина України» практично не досліджувалися. Тому розгляд та аналіз існуючих визначень цих понять та формулювання авторського визначення, змісту та їх співвідношення є актуальним.

Доктрина (від лат. *doctrina* – «вчення; навчання», утворено від *doctor* – «учитель») – вчення, система поглядів, принцип [38, с. 314; 89, с. 105; 435, с. 180], теорія, наука [88, с. 170–171]. Деякі вчені досліджують доктрину як джерело права [147]. В енциклопедичній літературі термін «доктрина» визначається як: політичне, наукове або інше вчення, теорія, система поглядів, політична програма або принцип, які за певних умов та в певний період домінують над іншими [87, с. 175]; вчення, система теоретично обґрунтованих поглядів на суттєво важливі питання, що виступає найбільш концептуалізованою формою існування ідеології, яка безпосередньо орієнтована на практичну дію, утілення в життя, дотримання в політиці і повсякденній поведінці, часто може існувати у вигляді конкретного документа [497, с. 167].

Отже, на підставі наведеного вважаємо за можливе виділити: 1) загальну ознаку, що є притаманною для всіх понять, які позначаються досліджуваними термінами – усі ці поняття позначають результат процесу пізнання; 2) спеціальні ознаки – ознаки, що дозволяють відрізняти ці поняття, якими є: результат певного рівня та певного етапу процесу пізнання; об'єкт і предмет пізнання; форма результатів пізнання та форма їх об'єктивування (документування та оприлюднення); рівень визнання (легітимації) та застосування. Отже, доктрина – це результат певного етапу наукового пізнання

певного об'єкта дійсності, що був об'єктивований (документований і оприлюднений), та дістав загального визнання (легітимації), як консолідованої панівної системи керівних концептуальних положень щодо визначення та вирішення питань розвитку (виникнення, трансформації, зникнення) об'єкта пізнання [160, с. 22–23].

Щодо дослідження поняття «правова доктрина» (як поняття, категорії, предметної галузі, феномену правової науки, центрального елемента правового простору країни, культурно-правового феномену) маємо зробити висновок про те, що, обираючи для дослідження певний предмет у межах загального об'єкта, дослідники обирають для дослідження певний прояв правової дійсності в певній сфері. Тобто представники галузевих юридичних наук, насамперед конституційного, адміністративного, цивільного, кримінального права, з'ясовують природу і сутність правових доктрин як правового явища та досліджують його в контексті вдосконалення чинних, а в окремих випадках – формування якісно оновлених галузевих правових доктрин [37, с. 80].

Правова доктрина також являє собою виклад правоположень, правил поведінки, правових принципів, які належать найбільш авторитетним представникам юридичної науки та практики [236, с. 119]. Від того, наскільки глибоко й усебічно втілюються результати досліджень у правотворчій діяльності суб'єктами правотворчості, багато в чому залежить успіх здійснюваних у країні реформ. Ідеться про реалізацію принципу науковості в правотворчості (процесі створення юридичних правил): при прийнятті нормативно-правових актів органи влади та посадові особи спираються на наукові дані та конкретні соціологічні дослідження [236, с. 198, 203]. Учені можуть і повинні більш ґрунтовно впливати на розроблення концепцій законодавчих актів, здійснювати наукове супроводження їх прийняття, формувати правову доктрину [431, с. 223], тому що саме вона характеризує юридичне мислення та праворозуміння, є віддзеркаленням правових поглядів представників юридичної науки – відповідно до усталеної в науковій літературі думки [461, с. 350].

В.А. Трофименко зауважує про існування певних підвидів (рівнів) правової доктрини, під якими слід розуміти галузеві правові доктрини [469]. І.В. Семеніхін стверджує, що формування галузевих правових доктрин, як і відповідних галузей права, завжди зумовлене потребами правового регулювання в певній сфері суспільних відносин, отже виникнення галузевої правової доктрини за часом передуює формуванню відповідної галузі права [417, с. 76]. Так, на підставі адміністративно-правової доктрини створюються теоретичні засади впровадження адміністративних норм у правову дійсність, структуруються теорії, зокрема адміністративно-правового моделювання і прогнозування [13, с. 27]. Конституційно-правова доктрина – це сукупність філософських і правових ідей, утілених у конституції та інших законодавчих актах, що визначають напрям розвитку країни, суспільства, національної правової системи [456, с. 125]. Кримінально-правова доктрина – сукупність знань, які визначають принципи кримінального права, його предмет і метод, а також є ідеологічною основою для створення й забезпечення діяльності кримінально-правових інститутів [273, с. 311].

На думку Г.В. Анісімової, природно-правова та еколого-правова доктрини є складниками правової доктрини. Природно-правова доктрина є загальноправовим явищем, загальноправовою категорією вищого порядку. Це інтегруюча категорія, що виступає в ролі своєрідної моделі політико-правової реальності, правового регулювання, моральності, яка відображає потреби соціуму, оптимальне співвідношення приватних і публічних інтересів, сприяє гармонійній взаємодії природи і суспільства, збереженню безпечного довкілля, захисту життя та здоров'я населення. Еколого-правова доктрина – це галузева правова доктрина – результат еколого-правових наукових досліджень, що ґрунтується на міждисциплінарних підходах до науки екологічного права, яка є різновидом галузевої правової доктрини. Не ставлячи метою здійснити класифікацію правових доктрин, Г.В. Анісімова пропонує диференціювати їх за змістом на: а) доктрину загальноправову юридичну, б) правову доктрину окремої галузі права, в) правову доктрину окремого правового інституту [18;

273, с. 299]. Доктрина – це загальнонаукова категорія [18], а загальне розуміння поняття «доктрина» у сфері юридичного значення набуває свого специфічного прояву як правова доктрина [249, с. 60–61].

Відповідно до точки зору В.А. Трофименко, у світі існують три основні правові доктрини: романо-германська, сім'я загального права, система пострадянського права; а також регіональні доктрини – це доктрина мусульманського права та деякі інші, подібні їй [113, с. 8; 469]. Мусульманська правова доктрина визначає зміст та ідейну спрямованість законодавства певних країн. Але за сучасних умов лише в окремих країнах мусульманського права, де іслам проголошено офіційною релігією, правова доктрина (іджма) – це спільна думка провідних ісламських правознавців із питань, прямо не врегульованих у священних текстах Корану та суні [416, с. 32].

Є.Ю. Полянський досліджував судові доктрини як спільний продукт науки та судової практики. Він дійшов висновку, що доктрини «нижчого» рівня стають складовими «єдиної» правової доктрини країни, отже можна говорити про структурування правової доктрини – побудову її ієрархічної вертикалі, тобто можна виокремити певні доктринальні рівні. На його думку, найвищим рівнем слід уважати загальну, або генеральну, або правову доктрину держави (за визначенням І.В. Семеніхіна, «національна правова доктрина», «вітчизняна правова доктрина» [418, с. 5, 12]), що визначає єдині принципи та підходи, спільні для галузей системи права. Цей щабель існує на рівні права конкретної суспільно-політичної формації в певний період часу з тенденцією до змін у зв'язку з трансформацією державності, або відповідно до вимог, що створюються нагальними потребами розвитку (забезпечення економічних відносин, суспільного та науково-технічного розвитку тощо). До неї належать усі знання, які відповідають загальним вимогам чинної теорії права, відображаються в законодавстві та використовуються на практиці. Наступним рівнем в ієрархії є галузеві доктрини, кожна з яких відповідає певній галузі права та «обслуговується» власною системою наукового знання. Найнижчий рівень репрезентований доктринами-концепціями – доктринами у найвужчому

розумінні цього поняття [273, с. 302, 304, 310, 311]. Звідси, керуючись отриманими результатами дослідження, правознавці роблять висновки про існування загальної правової доктрини, правових доктрин певних правових систем, галузевих правових доктрин (відповідно до галузей системи права), правових доктрин певних інститутів у межах певних галузей права, що можуть поєднувати навіть протилежні позиції у сфері одного предмета правового регулювання [164].

І.В. Семеніхін вважає, що в структурі правової доктрини можна виділити певні змістовно-функціональні компоненти, тобто правова доктрина – це складне поліструктурне явище, що складається зі взаємопов’язаних складових елементів – галузевих правових доктрин. Тобто правова доктрина має складну багаторівневу структуру, елементи кожного рівня якої відрізняються за рівнем абстрактності і мають різний ступень узагальнення, а між відповідними структурними елементами (рівнями) правової доктрини існує тісний взаємозв’язок. Це, по-перше, «часткова» правова доктрина – рівень галузевих доктринальних розробок, у яких ґрунтовно досліджуються певні галузі права: вивчається їхня природа, особливості формування, тенденції розвитку; удосконалюється понятійно-категоріальний апарат (як правило, виникнення галузевої правової доктрини за часом передуює формуванню відповідної галузі права); розробляються доктрини підгалузей та інститутів права, а їх формування зумовлене потребами правового регулювання в певній сфері суспільних відносин. По-друге, на основі систематизації галузевих доктринальних розробок, їх рефлексії й узагальнення формується «загальна» правова доктрина, положення якої сформульовані в абстрактній, найбільш загальній формі. Її стрижневим елементом є вчення про джерела права та тлумачення правових норм, яке розробляє й обґрунтовує їх певні юридико-пізнавальні форми, визначає співвідношення між ними та підходи (порядок) їх застосування» [417, с. 72, 75; 416, с. 28–29].

Для визначення поняття, що позначається терміном «правова доктрина», необхідно скористатися загальним визначенням поняття «доктрина», яке було

сформульоване вище, та здійснити аналіз спеціальних ознак, що дозволять його відокремити.

Ознака «результат наукового пізнання». Визначення саме такої ознаки існує в дослідженнях деяких українських учених [90, с. 78–79; 223, с. 39; 18]. За визначенням І.В. Семеніхіна, це своєрідний підсумок наукового пізнання [418, с. 1]. Окрім зазначеного це також наукові праці юристів, результати проведення фундаментальних наукових досліджень; результати розвитку юридичної науки; правила, теоретичні конструкції, положення і принципи, що сформульовані юридичною наукою та мають наукову істинність; система ідей та наукових поглядів; правова доктрина має наукове походження; вироблені юридичною наукою положення [417, с. 23, 29, 65, 66, 72, 77, 86]; погляди представників юридичної науки [246, с. 141]; система наукових ідей, теорій, методів дослідження тощо [90, с. 82]; науковий доробок [126, с. 82]; науково-правова доктрина [288, с. 98]; одна з форм результатів наукових досліджень, які мають певну наукову цінність [18]; доктринальне бачення [150, с. 106]; доктринальні погляди [27, с. 26].

Формування доктрини має витоки в науці [438, с. 15–16], тобто має наукове походження [417, с. 78]. О.Л. Копиленко та Г.О. Мурашин звертають увагу на рівень науково-правових засад [144, с. 87], В.Я. Тацій – на суспільну значущість і авторитет юридичної науки та теоретичне обґрунтування [460, с. 3], а М.Є. Мочульська – на наукову обґрунтованість (достовірність) і формально-логічну відповідність загальним вихідним принципам і закономірностям правової науки [222, с. 8].

Ознака «об’єкт пізнання». Об’єкт – це те, що протистоїть суб’єкту в його предметно-практичній та пізнавальній діяльності. Виокремлення об’єкта пізнання здійснюється за допомогою форм практичної і пізнавальної діяльності, що вироблені суспільством та віддзеркалюють властивості об’єктивної реальності [497, с. 438]. Об’єкт пізнання юридичної науки – це: право [18; 36, с. 71; 417, с. 6; 418]; правові норми [97, с. 120]; стратегічні перспективи правового розвитку держави [112, с. 101]; правові явища [517, с. 275; 513,

с. 201]; державно-правова дійсність [132, с. 92]. Найбільш вдалим, з огляду на загальність та об'ємність, здається визнання державно-правової дійсності об'єктом пізнання юридичної науки.

Ознака «предмет пізнання». Предмет – це те, що саме вивчається, на що спрямована думка дослідника, усе, що може бути сприйняте, описане, назване, висловлене, уявлене тощо. У гносеологічному плані відмінність предмета і об'єкта є відносною і полягає у тому, що до предмета належать лише головні, найбільш суттєві (з точки зору даного дослідження) властивості і ознаки об'єкта [511, с. 4]. Кожна наука має свої об'єкт і предмет дослідження. Об'єкт – це ті явища, які вивчаються наукою, а предмет – те, що цікавить науку в конкретному об'єкті. Пізнання – це шлях, який веде від об'єкта до предмета, від первинних (чуттєвих, емпіричних) знань про право і державу до теоретичного, науково-юридичного (понятійно-правового) знання про ці об'єкти [461, с. 10].

Отже, правова доктрина – це узагальнююче родове поняття для сукупності понять, що об'єднані єдиною ознакою («об'єкт пізнання») – державно-правова дійсність; предметні правові доктрини – це сукупність понять, що входять до поняття «правова доктрина», як сукупність «підвидових» понять, що об'єднані єдиним об'єктом пізнання, але відокремлюються одна від одної ознакою «предмет пізнання». До складу цієї сукупності, як сукупності «підвидових» понять належать: 1) загальнотеоретична правова доктрина, що має своїм предметом дослідження пізнання проявів державно-правової дійсності маючи за мету найбільш узагальнене (теоретичне) їх дослідження; 2) галузеві правові доктрини, що пов'язані предметом пізнання з уже існуючими (визнаними) у системі права України галузями права, їх підгалузями та інститутами або міжгалузевими інститутами (внутрішньогалузеві, міжгалузеві); 3) позагалузеві правові доктрини, що мають свої окремі предмети пізнання, які досі не пов'язані з відповідними галузями права. Звідси, морська правова доктрина – це предметна позагалузева правова доктрина, що має предметом пізнання прояви державно-правової дійсності у сфері морської діяльності, зокрема правове

регулювання суспільних («особа – техніка», «особа – довкілля») та соціальних («особа – особа») відносин, які виникають у цій сфері. Адже за всіх часів держави, розташовані на морському або океанському узбережжі, визначали власну морську діяльність одним із головних пріоритетів внутрішньої і зовнішньої політики [169, с. 42]. Саме тому дослідженню окремих питань її формування [33], трансформації [125] та впливу на діяльність державних органів [2] було присвячено численні праці науковців.

Ознака «об’єктивування (документування, оприлюднення, апробація)». Формами об’єктивації правової доктрини є: акт-документ або документ [112, с. 431, с. 221], що об’єктивується в письмовій і змішаній (письмовій та усній) формі [18]; вона безпосередньо оформлюється у вигляді наукових праць із питань права – монографій, наукових статей, коментарів до законодавства тощо [416, с. 27]; охоплює праці вчених-правників; знаходить формальне вираження в побутовому розумінні (тобто викладені на папері чи як електронний ресурс), а не в правовому розумінні, тобто визначені в законі; документальне оформлення [110, с. 178, 179]. Метою оприлюднення доктринальних положень є: потреба певного часу для сприйняття й осмислення фахівцями-практиками і науковцями, адже зазвичай норми, що не сприймаються суспільством і фахівцями, приречені на коротке життя; вони мають пройти випробування часом і завоювати необхідний авторитет серед науковців [273, с. 304]; наукова дискусія, яка може тривати роками на сторінках журналів, наукових конференціях, «круглих столах» тощо [416, с. 29], при цьому особливо відповідальною для вчених-правознавців є професійна позиція, заявлена науковцем або колективом авторів на власну доктринальну теорію в певному напрямі (галузі) знань [513, с. 201]; офіційна апробація [112; 273, с. 304].

Ознака «визнання (легітимація)». Правова доктрина має бути визнана: юридичною, насамперед академічною, спільнотою [18; 97, с. 120; 416, с. 34; 417, с. 6;]; вона є системою визнаних юридичною спільнотою юридико-пізнавальних форм тлумачення права [242, с. 70]; усвідомлена (сприйнята) суспільством і підтримується (формалізується) державою [112; 431, с. 221].

Підставою загального визнання наукових положень, набуття ними статусу доктринальних є: переконливість, логічна обґрунтованість, наукова істинність; методологічний плюралізм, справжня наукова дискусія, вільний обмін думками. Сьогодні свобода наукової творчості, автономність і незалежність академічної спільноти, т.зв. «вільний ринок ідей» є загальновизнаними й беззаперечними цінностями та принципами [416, с. 30; 418].

Слід зауважити, що науковці-правники пов'язують питання визнання правової доктрини з терміном «легітимація», наприклад: легітимація доктрини в суспільній свідомості [18]; легітимація доктринальних положень у правосвідомості правників [416, с. 27] або в судовій діяльності [415, с. 35]. Зазвичай процес легітимації пов'язують із державною владою в Україні [161] та досліджують поняття і характерні ознаки легітимації як процесу [172]. Отже, легітимація державної влади є процесом, за допомогою якого вона набуває властивість легітимності, тобто суспільного визнання, що виражається в усвідомленні справедливості та законності змісту влади, відповідності її діяльності певним настановам та очікуванням суспільства [175, с. 8]. Наведене визначення цілковито збігається зі змістом ознаки «визнання» правової доктрини.

Слід констатувати, що правова доктрина може отримати визнання шляхом упровадження її положень у законодавстві, рішеннях органах влади та управління [504], отже вони визнаються державою офіційно як обов'язкові. Але закріплення доктринальних положень на законодавчому рівні (чи відтворення доктринальних положень у змісті інших формальних джерел) хоча і свідчить про визнання практичної цінності правової доктрини на офіційному рівні, проте не означає набуття нею юридичної сили, загальної обов'язковості, тобто таке визнання не робить її формально-юридичним джерелом права. У цьому разі фактичним джерелом права, що буде використовуватися правозастосовними органами, стане закон чи судовий прецедент, а не правова доктрина (доктринальні праці тих чи інших учених як форма її об'єктивації) [416, с. 30]. Звідси морська доктрина України – це правова

(морська) доктрина, що була об'єктивована (документована, оприлюднена, апробована) у відповідній формі та набула офіційного державного визнання в Україні як консолідована панівна система керівних концептуальних положень щодо визначення й вирішення питань розвитку (виникнення, трансформації, зникнення) проявів державно-правової дійсності у сфері морської діяльності, зокрема правового регулювання суспільних («особа – техніка», «особа – довкілля») та соціальних («особа – особа») відносин, які виникають у цій сфері [164, с. 75]. Вона є основним джерелом регулювання державної морської політики як системи цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі (Доктрина 2018, розділ «Визначення термінів»).

Вплив правових доктрин на систему адміністрування певного напрямку функціонування держави є визначальним та виступає основним джерелом їх конституювання. Так, як зазначалося вище, морські доктрини є базисом внутрішньодержавного публічного адміністрування морської діяльності та часто визначають межі «втручання» його наднаціонального елемента в систему державного механізму управління такою діяльністю. Слід зауважити, що публічне адміністрування є більш «широкою» категорією, ніж державне управління, хоча й виникло на певному етапі розвитку теоретичних і теоретико-прикладних поглядів на нього, коли розуміння державного управління почало охоплювати сукупність усіх видів діяльності всіх органів держави (а не лише виконавчих), тобто фактично позначало всі форми реалізації державної влади в цілому; характеризувало усю діяльність держави з організуючого впливу з боку спеціальних суб'єктів права на суспільні відносини [2, с. 282]. А зі зростанням впливу наднаціональних органів та міжнародних угод на систему управління (адміністрування) окремих сфер діяльності держави таке управління «вийшло» за межі національних кордонів та набуло ще більш широкого значення, охопивши також і наднаціональні керівні (імперативні, обов'язкові) для об'єктів впливу. Таким чином на теперішній час публічне адміністрування охоплює систему управлінських, імперативних регуляторів на той чи інший

об'єкт, а також, і особливо у сфері мореплавства та інших компонентів морської діяльності, формує значний комплекс застосовного інструментарію (нормативних документів, контрольних і сервісних механізмів тощо), який не залежить від внутрішньонаціонального регулювання, а лише реалізується за його допомогою. Це зумовлене переважаючим міжнародним характером морської діяльності та врегульованістю основних його аспектів на рівні міжнародних стандартів загальносвітових угод із провідною роллю наднаціональних інституцій у забезпеченні їх виконання та дотримання. При цьому такі наднаціональні інституції мають повноваження з контролю виконання державами встановлених правил. Як приклад можна навести здійснені в Україні у 2018 р. обов'язкові аудити Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, далі – ІМО) та Європейського агентства з морської безпеки (European Maritime Safety Agency, далі – EMSA), якими було підтверджено відповідність національної морської політики України та заходів, що здійснюються на її виконання, міжнародним стандартам у сфері безпеки мореплавства [96; 490].

Зауважимо, що поглядів на наведене «широке» тлумачення публічного адміністрування дотримуються науковці-правники, які досліджують такі особливі за своєю природою види державних активностей, як митна справа (Б.А. Кормич [145; 146], І.П. Яковлєв [518] та ін.) та морська діяльність (Т.В. Аверочкіна [10], С.В. Андрущенко [17], Т.М. Плачкова [256] та ін.). Підтвердженням наведеним тезам є норми Доктрини 2018, викладені в Загальних положеннях, і зокрема норма про те, що «Морська доктрина визначає стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави». Такий розвиток передбачає виконання багатьох завдань та забезпечення напрямів реалізації державної морської політики, до формування якої залучено більшість органів держави та місцевого самоврядування, а отже весь інституційний механізм внутрішньодержавного публічного адміністрування. Тому Доктрина 2018 має основоположне значення для всієї системи публічного адміністрування морської діяльності, закріплює базисні

умови та напрями розбудови України як морської держави, а покладені в її основу наукові розробки становлять теоретичне підґрунтя прийнятих норм. У Доктрині 2018 також міститься значна кількість згадок про міжнародний компонент її реалізації, що свідчить про застосування саме наведеного «широкого» підходу до адміністрування морської та пов'язаної з нею діяльності. Так зазначається про місце та роль України в глобальній і регіональній системі міжнародних відносин; необхідність дотримання міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів (розділи «Загальні питання», «Сучасний стан сфери морської діяльності») тощо.

Зважаючи на фундаментальність і важливість розроблення розрахованих на тривале застосування правових норм у сфері планування розвитку окремих галузей (зокрема морської, морегосподарської та військово-морської діяльності) у довгостроковій перспективі, формування правових та, зокрема, морських правових доктрин є доволі тривалим процесом. На нього справляють значний вплив зміни політичних, економічних, соціальних та інших умов у державах та у світі в цілому, але певні типові етапи доктринотворення притаманні будь-яким із них. Розуміння поняття «доктринотворення» як процесу формування доктрини передбачає виділення стадій як складових процесу доктринотворення та етапів як складників окремих стадій розвитку об'єкта. При цьому розуміння процесуального характеру зазначеної діяльності порушує питання про необхідність насамперед наукового дослідження еволюційного аспекту процесу формування доктрини (доктринотворення) взагалі та правової (морської) доктрини для України зокрема [165]. На підставі опрацювання наукових розробок загальнотеоретичної юриспруденції та галузевих правових наук можна виокремити такі стадії доктринотворення та відповідні етапи, які вони поєднують.

Перша стадія – розвиток витоків (джерел, підстав) доктринотворення. Зазвичай, але не щодо доктринотворення, науковці визначають цю стадію як «матеріальну» – стадію розвитку матеріальних витоків (джерел, підстав) – об'єктивну (природно-історичну) стадію, яка пов'язана з розвитком

суспільного буття [431, с. 204]. Складниками цієї стадії є такі етапи: етап розвитку нових видів діяльності в певних сферах суспільного виробництва; етап розвитку нових технологій, методів, способів суспільного виробництва; етап розвитку нових суспільних відносин; етап появи певних правових актів і, звідси, юридичних фактів – обставин об'єктивного суспільного життя, які стали підставою виникнення, зміни або припинення певних правовідносин тощо. Слід звернути увагу на те, що саме з появою відповідних правових актів пов'язана підзаконна діяльність Кабінету Міністрів України (далі – КМ України) з формування Морської доктрини України [167, с. 18], яку буде презентовано в наступному підрозділі.

Поділяючи доктринотворення на певні стадії та етапи, слід звернути увагу на циклічність цього процесу. Можна стверджувати, що доктринотворення взагалі та процес формування і прийняття Морської доктрини України на період до 2035 року зокрема є циклічними процесами [165, с. 53]. Таке твердження може бути підкріплено наявністю декількох подібних спроб в інших сферах. Наприклад: перша редакція Воєнної доктрини України була затверджена Постановою Верховної Ради України від 19.10.1993 р. № 3529-XII [302]; друга – Указом Президента України від 15.06.2004 № 648/2004 [303] (відповідно до ст. 2 Закону України від 19.06.2003 «Про основи національної безпеки України» [347]); третя (Стратегія воєнної безпеки України) – прийнята Радою національної безпеки і оборони України 02.09.2015 р. [345] (у редакції 2021 р. [386]) і введена в дію Указом Президента України 24.09.2015 р. [375] (у редакції 2021 р. [382]). Слід додати, що 14 березня 2016 р. Указом Президента України [376] було введено в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 04.03.2016 р. «Про концепцію розвитку сектору безпеки і оборони України» [337].

Щодо Доктрини 2018, то підставою для формування її першої редакції 2009 р. [319] став Указ Президента України від 20.05.2008 р. № 463/2008 [381], яким було введено в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України (далі – РНБО України, Рада) від 16.05.2008 р. «Про заходи щодо

забезпечення розвитку України як морської держави» [329]. Відповідно підставою для формування нової редакції 2015 р. став Указ Президента України від 26.05.2015 р. № 287/2015 [378], яким було введено в дію рішення РНБО України від 06 травня 2015 р. «Про стратегію національної безпеки України» [387]. Спроба прийняття редакції Доктрини 2015 р. була другою в цій сфері, але зазначимо, що вимога про затвердження нової редакції Морської доктрини України в тримісячний строк, що був визначений у рішенні РНБО, виконана не була! Правовою підставою формування і прийняття Доктрини 2018 став Указ Президента України від 12.10.2018 р. № 320/2018 [380], яким було введено в дію рішення РНБО України від 12.10.2018 р. «Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, і Чорному та Азовському морях і Керченській протоці» [344]. Із набранням чинності Постановою КМ України від 18.12.2018 р. № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» [295] постає завдання її реалізації. Якість і ефективність такої реалізації залежатиме від наукового обґрунтування форм, методів і напрямів діяльності компетентних органів виконавчої влади України в указаній сфері.

Друга стадія – наукове пізнання – пов’язана з пізнавальною діяльністю суб’єктів, які долучаються до пізнання явищ суспільного буття в певній сфері: 1) самостійно (як суб’єкти професійної та/або наукової діяльності); 2) за планами наукової діяльності; 3) на запит компетентних державних органів (як суб’єкти наукової діяльності в певній сфері). Зазвичай, але не щодо доктринотворення, науковці визначають цю стадію як «гносеологічну» [431, с. 204]. Загальнонаукова категорія «пізнання» при цьому розуміється як набуття знань про природу, суспільство, людину, закономірності буття об’єктивного світу та як взаємодія об’єкта і суб’єкта, результатом якого є нове знання про світ [497, с. 479–480]; як одна з форм результатів наукових досліджень [18]. На підставі наведеного вважаємо за необхідне звернути увагу на те, що сформульоване авторське визначення поняття «доктрина» містить, серед інших, ознаку «результат певного етапу наукового пізнання певного об’єкта дійсності»,

звідси – формування доктрини має витoki в науці, тобто має наукове походження або всі ці поняття означають результат процесу наукового пізнання [164, с. 75].

Стадію «наукове пізнання» слід, на нашу думку, розділити на такі етапи: вивчення проявів (явищ) суспільного буття (для правових доктрин – проявів (явищ) державно-правової дійсності; виявлення фактів, тенденцій, характеристик і проблем, які стосуються певних проявів (явищ) суспільного буття (буденне пізнання); визначення об'єкта, предмета, методів і цілей дослідження; аналіз інформації: статистичної, аналітичної, емпіричної тощо, яка пов'язана з вивченням обраного предмета дослідження; виявлення внутрішніх і зовнішніх чинників, які мають вплив (позитивний або негативний) на розвиток об'єкта дослідження; опрацювання і формулювання висновків і пропозицій, що стосуються розвитку об'єкта дослідження; об'єктивація (документування) результатів дослідження.

Третьою стадією є *суспільна доктриналізація*, під час якої відбувається визнання результатів дослідження науковою спільнотою. Етапами цієї стадії є: обговорення та апробація результатів дослідження; прийняття рішення щодо юридизації результатів дослідження та звернення до компетентних органів державної влади та/або суб'єктів права законодавчої ініціативи (формування «юридичного мотиву»). Прикладами наукових праць, що набули загального визнання та статус доктринальних, є: фундаментальне видання Академії правових наук України «Правова система України: історія, стан та перспективи» за загальною редакцією М.В. Цвіка та О.В. Петришина [286]; колективна монографія «Правова доктрина України» за загальною редакцією О.В. Петришина [287]; колективна монографія «Правова доктрина України» за загальною редакцією Ю.С. Шемшученка [288]. Наведемо приклади офіційного державного визнання: «Теорія держави і права. Академічний курс», затверджений Міністерством освіти і науки України (лист № 14/18.2-2881 від 15.12.2005 р.) [461]; підручник «Морське право», затверджений Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як підручник для

студентів вищих навчальних закладів (лист № 1/11-4765 від 10.06.2011 р.) [152]; підручник «Общетеоретическая юриспруденция», затверджений Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як підручник для студентів вищих навчальних закладів (лист № 1/11-12162 від 22.12.2011 р.) [236]; навчальний посібник «Морське приватне право», рекомендований Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів (лист № 1/11-9755 від 18.10.2011 р.) [155].

Четверта стадія – *державна доктриналізація* – є стадією юридизації результатів дослідження та надання певній доктрині статусу джерела права у формі правового акта. Слід пригадати, що Л.І. Чулінда досліджує питання ефективності правозастосування, зокрема вплив на неї доктринальних досліджень [503, с. 100]. Ця стадія охоплює: етапи державного визнання на рівні компетентних органів виконавчої влади; етапи державного визнання на рівні законодавчої влади. Юридичними підставами формування Морської доктрини України на період до 2035 року (як першої редакції 2009 р., так і другої – 2018 р.) є набрання чинності відповідними правовими актами, тобто поява певних юридичних фактів – обставин об'єктивного суспільного життя, які стали підставою виникнення відповідних правовідносин. Саме з появою відповідних правових актів пов'язана підзаконна діяльність КМ України з формування Морської доктрини України.

Отже, на підставі наведеного слід визначити, що доктринотворення – це процес формування певної доктрини – процес розвитку, що має циклічний характер, який складається із чотирьох стадій та етапів, що є складниками відповідних стадій; а доктриналізація – це комплексна стадія доктринотворення, що складається зі стадії «суспільна доктриналізація», тобто визнання результатів дослідження науковою спільнотою, та стадії «державна доктриналізація» – стадія юридизації результатів дослідження, тобто надання певній доктрині статусу джерела права у формі правового акта [165, с. 56], що отримало прояв у затвердженні Доктрини 2009 та її оновленні у 2018 році.

1.2. Динаміка Морської доктрини України на період до 2035 року

Практика багатьох держав свідчить, що морські доктрини мають змінюватися та постійно уточнюватися відповідно до трансформацій геополітичних факторів. Наприклад, упродовж останніх років Індією було прийнято три редакції морської доктрини (2004, 2009 та 2015 pp.) (Indian Maritime Doctrine, 2009 [628]), а Великою Британією – 5 редакцій (1995, 1999, 2004, 2011 та 2017 pp.) (UK Maritime Power [762]) [125, с. 16]. В Україні чинна редакція Морської доктрини є другою з 2009 року та засвідчує значні зміни щодо змісту й обсягу, що не є випадковим, адже політична ситуація в країні зазнала настільки вагомих змін та перетворень, що вони зумовили цілковиту переорієнтацію національних інтересів України в морських та тісно пов'язаних із ними прибережних просторах.

Затвердження Доктрини 2009 стало одним із перших кроків на шляху вироблення програмних документів довгострокового стратегічного планування в Україні. У цьому документі вперше в історії морського законодавства було визначено стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави. Очікувалося, що він стимулює розвиток галузевого законодавства, сприятиме розвитку та нарешті створить базис для побудови оновленого організаційно-правового забезпечення морської галузі. Появу Постанови КМ України від 07.10.2009 р. № 1307, якою було затверджено першу редакцію Морської доктрини України як джерела права у формі правового акта, слід розглядати як результат процесу правотворення – нормотворення на державному (владно-вольовому) рівні [158]. При цьому саму Доктрину 2009 слід розглядати як результат процесу доктринотворення – факультативного етапу правотворення, а точніше як результат «стадії державної доктриналізації» – стадії надання статусу джерела права у формі правового акта – етапу санкціонування (юридизації) визнання на державному (владно-вольовому) рівні – завершальному етапу цього процесу. Отже, відбулася трансформація правової (морської) доктрини (саме правової доктрини) у Морську доктрину

України на період до 2035 року – джерело права у формі правового акта (формального джерела права) [165]. Із цього приводу Ю.М. Оборотов стверджував, що йдеться про використання спеціального юридичного інструментарію, який має назву «джерело права». Він також зазначав, що юридичні ознаки формальних джерел права, а також офіційний і обов’язковий характер правил, які ними нормовані, створюють правову ситуацію, що дозволяє домогтися стійкості відносин у правовій сфері та державній діяльності [236, с. 52].

Набуття чинності Доктриною 2009 означало завершення заключного етапу процесу правотворення (процесу формування права). Але науковці-правники роблять до такого твердження певні зауваження. Так, на думку С.П. Кравченка, творчий цикл процесу формування права завершується при стиканні теоретичної моделі правової норми із соціальною та правовою реальністю, при засвоєнні права суспільною свідомістю та поведінкою. Ідеться про етап соціалізації права, саме цей етап за суттю завершує процес формування права та одночасно є початком нової фази його модернізації [236, с. 194]. М.В. Цвік стверджував, що завершення процесу формування права є одночасно «стартовим майданчиком» для його реалізації [499, с. 68]. Маємо також зауважити, що соціальне регулювання – це притаманний суспільству процес упорядкування поведінки людей шляхом їх підпорядкування заздалегідь установленим правилам [236, с. 34]. «Соціальне регулювання» можна позначити й термінологічним сполученням «соціальне упорядкування» як доведення соціальної поведінки індивідів і соціальних груп, які складають даний соціум, до стану певного ладу шляхом використання засобів соціальної регуляції – підкорення вимогам соціальних норм. У теперішній час система факторів, які мають вплив на розвиток (виникнення, трансформацію та зникнення) соціального регулювання суспільних відносин, що виникають у різних сферах буття соціуму, набуває досить різноманітного та суперечливого характеру. Не є винятком також і суспільні відносини у сфері морської діяльності та норми і правила, якими визначається порядок їх здійснення. При цьому поняття «правило/правила»

стосовно управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин слід розуміти як приписи, якими встановлюються підстави, умови, межі, способи і послідовність дій суб'єктів суспільних відносин; як керівні засади упорядкування їхньої соціальної поведінки. Отже, соціальне регулювання – це процес, одним з етапів першої стадії якого є попереднє встановлення правил, а тільки потім – саме упорядкування (підкорення поведінки людей установленим правилам). При цьому «соціальне управління» є управлінням соціальними процесами, то його функцією є забезпечення реалізації потреб прогресивного розвитку суспільства. А «соціальний процес» розуміється як процес розвитку соціального об'єкта – суспільства як вищої форми соціуму – цілісної соціальної системи, елементами якої є: 1) соціальні елементи (індивіди, соціальні групи, соціальні організації, інші соціальні спільноти); 2) соціальні відносини як особливий тип суспільних відносин, які опосередковуються соціальною поведінкою – результатом взаємодії людини з оточуючим середовищем («особа – особа», «особа – техніка», «особа – природа»); 3) соціальні інститути як форми організації спільної діяльності людей (мораль, право, релігія, звичаї тощо). Кожен процес складається з декількох стадій, які відрізняються за змістом і механізмами, але якщо йдеться про процес управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин, слід мати на увазі, що цей процес проходить на двох рівнях: суспільного (суспільно-свідомого) управління та державного (владно-вольового) управління. Таким чином, стадіями процесу управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин на рівні суспільного (суспільно-свідомого) управління є: «суспільне правилотворення» (етапи об'єктивного природно-історичного розвитку джерел/витоків суспільного правилотворення та етапи суб'єктивного свідомого формування суспільних приписів) та стадія «суспільне упорядкування» (етапи упорядкування соціальної поведінки засобами суспільного (суспільно-свідомого) впливу), що представлено таблицях 1 та 2 [159, с. 100–103, 105].

Звідси постає потреба в управлінні соціальними процесами та діяльністю людей визначає необхідність, по-перше, «нормотворення» – як способу

створення ідеальної системи норм (штучної системи нормативного регулювання), що виражають об'єктивно складені зв'язки [236, с. 194]; діяльності уповноважених суб'єктів із розроблення, розгляду, прийняття та офіційного оприлюднення нормативно-правових актів, яка здійснюється за визначеною процедурою [405, с. 142]; складного соціального процесу, який поєднує дію нормативно-правових актів об'єктивної дійсності та суб'єктивну думку нормотворчого органу, при цьому основою ефективного законодавства, основним показником реальної дії норм права буде лише розроблення об'єктивно обумовлених нормативно-правових актів, які відображають суспільні потреби [94, с. 50].

Табл. 1



Табл. 2

Управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин – рівні, стадії, етапи				
Рівень				
«Суспільне (суспільно-свідоме) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин»				
Стадія «Суспільне працелювання»	Стадія «Суспільне упорядкування»	Стадія «Доктриноутворення» (факультативна)	Стадія «Санкціонування» (факультативна)	
Етапи об'єктивного природноісторичного розвитку джерел/витоків суспільного правотворення = співіснування, суспільне буття, явища суспільного буття, природні явища = розвиток суспільства, суспільнокорисних видів і форм діяльності, взаємодії та взаємовпливу = формування суспільних відносин (соціальних зв'язків, соціальної поведінки) = повторюваність соціальної поведінки в певних ситуаціях у різних сферах суспільного буття = набрання повторюваною соціальною поведінкою загальнообов'язкового характеру	Етапи свідомого формування суспільних приписів – загальнообов'язкових правил поведінки соціальної поведінки = визнання (легітимізація) суб'єктами суспільних відносин загальнообов'язкового характеру повторюваної соціальної поведінки = трансформація загальнообов'язкової повторюваної соціальної поведінки суб'єктів суспільних відносин в загальнообов'язкові суспільні приписи – правила соціальної поведінки = трансформація суспільних приписів в соціальні інститути: звичаї, традиції, мораль, суспільну думку, звичаєвість тощо	Етапи упорядкування соціальної поведінки засобами суспільного (суспільно-свідомого) впливу = визнання (легітимізація) суб'єктами суспільних відносин суспільних приписів – правил соціальної поведінки = формування суспільної правитосвідомості суб'єктів суспільних відносин = безпосередня реалізація: виконання, використання, додержання суспільних приписів суб'єктами суспільних відносин = опосередкована реалізація: застосування засобів суспільно-нормативного впливу на поведінку суб'єктів суспільних відносин, яка не відповідає суспільним приписам та соціальних інститутів	Етапи наукового пізнання потреб розвитку суспільства: соціальна діагностика, доктриналізація, формування «юридичного мотиву» = виявлення та обрання, як об'єктів наукового пізнання проблем, процесів і тенденцій, що мають суспільне значення = дослідження обраних об'єктів; формулювання результатів дослідження, їх об'єктивізація: документування, оприлюднення, апробація, обговорення тощо = доктриналізація – офіційне визнання (легітимізація) результатів дослідження = формування суспільної правитосвідомості державно-владних суб'єктів, зокрема «юридичного мотиву», щодо санкціонування державно-владної юрисдикції суспільних приписів, які мають важливе суспільне значення	Етапи санкціонування суспільних приписів – правил соціальної поведінки, які мають певне суспільне значення = державне (владно-вольове) визнання суспільно значимого характеру певних суспільних приписів = формування мотиву («юридичного мотиву») щодо санкціонування суспільних приписів, які мають важливе суспільне значення = обрання компетентного органу, форми і порядку санкціонування = реалізація обраним органом порядку і форми санкціонування = трансформація звичаїв, традицій тощо у правові звичаї, правові прецеденти тощо

Формування і прийняття Доктрини 2009 пов'язане, у першу чергу, із діяльністю РНБО України, тому необхідно дослідити правові засади (основи) діяльності цього конституційного органу, зокрема в частині, що стосується правового забезпечення організаційного (процесуально-процедурного) аспекту діяльності Президента України як Голови РНБО України, Секретаря РНБО України та інших посадових осіб, які входять до її складу і забезпечують її діяльність. Саме з їхньою діяльністю і появою відповідних правових актів пов'язана підзаконна діяльність КМ України з формування і затвердження Доктрини 2009.

Дослідженню правових засад (основ) діяльності РНБО України було приділено достатньо уваги науковцями-правниками. Так В.В. Цоклан погоджується з українськими вченими щодо того, що на виключну важливість РНБО України в апараті Президента України та на її самостійний конституційно-правовий статус вказує те, що це єдиний орган у системі консультативних, дорадчих та інших допоміжних органів і служб, які Президент України створює згідно з п. 28 ч. 1 ст. 106 Конституції України [142], чий правовий статус закріплено в її самостійній ст. 107 (та який законодавець деталізує в законах України [495]). Автор формулює поняття «конституційно-правовий статус» РНБО України як систему доктринальних, нормативних та інституційних елементів, що визначають поняття, принципи, завдання і функції, структуру, конституційну правосуб'єктність та гарантії діяльності Ради щодо забезпечення правового режиму національної безпеки і оборони України. Тому важливість діяльності РНБО України для гарантування безпеки конституційного ладу на різних етапах національного державотворення та правотворення є очевидною [500, с. 90]. Аналіз структури РНБО України та основних її структурних елементів дозволив В.В. Цоклану погодитися з правознавцями, які стверджують про об'єктивність існування системи Ради та усталені доктринальні, предметно-функціональні, структурні й інші зв'язки між її структурними елементами, покликані забезпечити режим національної безпеки і оборони в Україні [500, с. 92].

К.В. Тарасенко стверджує, що при дослідженні питання компетенції РНБО України як одного зі складових елементів її конституційно-правового статусу важливо визначити зміст компетенції, притаманний будь-якому державному органу, оскільки відомо, що зовнішнім відображенням реалізації закріпленої компетенції є форма, у якій згадана компетенція державного органу виражається. Внутрішньою сутністю компетенції є методи її реалізації, а однією з найважливіших гарантій її забезпечення – відповідальність державного органу. Автор зазначає, що вчені-юристи по-різному підходять до змісту поняття «компетенція», і робить висновок, що єдності серед них щодо змісту цього поняття до цього часу немає [458, с. 679]. Так «компетенцію» державного органу прийнято визначати як сукупність владних повноважень (прав і обов'язків), юридичної відповідальності та предмета відання [432, с. 363]. Отже, сутність держави конкретизують її функції (основні напрями її діяльності, що зумовлені її цілями і завданнями), які, у свою чергу, виявляються у функціях органів держави (основних напрямках (видах) їх діяльності) у межах установленої компетенції – сукупності їхніх прав і обов'язків (повноважень), спрямованих на досягнення мети та виконання завдань [431, с. 131–132].

О.В. Зайчук визначає функції держави як специфічні прояви, конкретні визначення соціального призначення держави у діяльності її органів [461, с. 71]. К.В. Тарасенко стверджує, що юридично закріплена компетенція надає Раді визначені владні повноваження, закріплює коло прав і обов'язків, об'єкти впливу, які утворюють правову основу її діяльності та мають контрольно-наглядовий і координаційний характер; зокрема функції, склад і структуру, порядок функціонування, повноваження членів [458, с. 680, 684]. Контроль, який здійснюють суб'єкти публічної адміністрації, є діяльністю, спрямованою на своєчасне виявлення і ліквідацію факторів, які заважають ефективному здійсненню функцій держави, унеможливаючи гарантування належного рівня забезпечення публічних інтересів [122, с. 3]. В.М. Гаращук стверджує, що без організації та здійснення контролю й нагляду ускладнюється робота державного апарату, оскільки будь-яке рішення у сфері державного управління закінчується

контролем за його виконанням, інакше воно не матиме сенсу [56, с. 403].

І.І. Дахова досліджує поняття компетенції КМ України. Зокрема, вона звертає увагу на те, що в Конституції України передбачено: КМ України відповідальний перед Президентом України і Верховною Радою України, підконтрольний і підзвітний Верховній Раді України в межах, передбачених Конституцією (ст. 113 Конституції), а акти Президента України, прийняті в процесі, коли він очолює Раду (п. 18 ч. 1 ст. 106 Конституції), повинні бути скріплені підписами Прем'єр-міністра України і міністра, відповідального за акт та його виконання (ч. 4 ст. 106) – ідеться про процедуру контрасигнації [64]. К.В. Тарасенко із цього приводу зауважує, що згідно з нормами конституційного права, контрасигнація означає: підписи посадових осіб необхідні для того, щоб визначити коло осіб, відповідальних за підготовку, а також за втілення в життя (реалізацію – *С.К.*) нормативного акта; наявність відповідних віз переконує главу держави в тому, що позиції всіх відповідальних осіб узгоджено; скріпивши своєю візою створений президентом указ, прем'єр-міністр і профільний міністр беруть на себе юридичну і політичну відповідальність за його виконання [458, с. 682].

Закон України «Про Кабінет Міністрів України» [335] (у редакції 2008 р. – саме в тій редакції, що була чинною на період формування та прийняття Доктрини 2009) закріплює, зокрема, що КМ України: забезпечує виконання рішень Ради, уведених у дію указами Президента України (ч. 3 ст. 26); відповідальний перед Президентом України (ч. 1 ст. 26), який має право внести до Верховної Ради України пропозицію щодо розгляду питання про відповідальність КМ України (ч. 2 ст. 26); прем'єр-міністр та міністри КМ України (із питань, що належать до сфери діяльності міністерства та органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координуються ним, та забезпечує їх виконання) скріплюють підписами акти Президента України, видані в межах повноважень, зокрема передбачених п. 18 ч. 1 ст. 106 Конституції (п. 4 ст. 26, п. 8 ч. 1 ст. 44, п. 5 ч. 1 ст. 46).

Як зазначалося вище, саме з діяльністю РНБО України пов'язана

підзаконна діяльність КМ України з формування і прийняття Доктрини 2009. При цьому діяльність державних органів, яка не обмежена відповідними засобами, цілковито слушно характеризувалася В.Б. Авер'яновим відсутністю відповідальності держави, її органів і посадових осіб [12, с. 72]. І.І. Дахова виділяє відповідальність самостійним елементом правового статусу, яка є безпосереднім наслідком незадовільного виконання компетенції [64, с. 17]. Щодо відповідальності членів РНБО України К.В. Тарасенко зазначає, що це питання ще законодавчо не визначене. Це стосується як відповідальності цього державного органу за неналежне виконання передбаченої компетенції, так і відповідальності за невиконання рішень Ради [458, с. 690], а у випадках їх порушення – у примусовому застосуванні заходів впливу (негативна відповідальність), суть яких полягає у вилученні зі сфери політики та позбавлення права здійснювати державну владу [197, с. 330]. Але, незважаючи на численні наукові розвідки щодо функцій та компетенції РНБО України, дослідженню організаційного (процесуально-процедурного) аспекту її діяльності уваги не приділялося, зокрема дослідженню процесів правотворення і доктринотворення в їх поєднанні на прикладі Доктрини 2009 р.

Правові засади (основи) діяльності державних органів і посадових осіб у сфері питань національної безпеки і оборони. Процес підготовки та прийняття Доктрини 2009 слід пов'язувати, у першу чергу, із процесуально-процедурною діяльністю РНБО України [167, с. 19], правовий статус якої як координаційного органу з питань національної безпеки і оборони при Президентові України, що координує і контролює діяльність органів виконавчої влади у сфері національної безпеки і оборони, визначено ст. 107 Конституції України. Зокрема в указаній статті визначено, що «компетенція та функції цього конституційного органу визначаються законом», а саме Законом України «Про Раду національної безпеки і оборони України» (далі – ЗУ РНБО'98) [370] – у редакції, що була чинною на період підготовки, прийняття, реалізації та скасування Доктрини 2009 (це стосується всіх правових актів, які аналізуються далі). Указаний закон визначає правові засади організації та діяльності Ради, її склад, структуру,

компетенцію і функції. Рада у своїй діяльності має керуватися Конституцією та законами України; міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України; актами Президента України» (ст. 2), зокрема рішення Ради вводяться в дію його указами (ст. 107 Конституції; ст. 10 ЗУ РНБО'98). Функції і компетенція РНБО України визначені у Розділі II «Функції і компетенція Ради національної безпеки і оборони України» ЗУ РНБО'98. Зокрема функціями РНБО України у сфері національної безпеки і оборони є: внесення пропозицій Президентові України щодо реалізації засад внутрішньої і зовнішньої політики (ч. 1 ст. 3); координація та здійснення контролю за діяльністю органів виконавчої влади у мирний час, в умовах воєнного або надзвичайного стану та при виникненні кризових ситуацій, що загрожують національній безпеці України (ч.ч. 2, 3 ст. 3).

Відповідно до визначених функцій у певній сфері Рада: розробляє та розглядає на своїх засіданнях питання, що належать до сфери її компетенції (ч. 1 ст. 4); здійснює поточний контроль за діяльністю органів виконавчої влади (ч. 2 ст. 4); залучає до аналізу інформації посадових осіб та фахівців органів виконавчої влади, державних установ, наукових закладів, підприємств та організацій усіх форм власності (ч. 3 ст. 4); ініціює розроблення нормативних актів та документів із питань, що належать до її компетенції, та узагальнює практику їх застосування та результати перевірок їх виконання (ч. 4 ст. 4); виконує інші дії в межах своєї компетенції, що визначені п.п. 5–7 ст. 4 ЗУ РНБО'98. Зокрема, подає Президентові України пропозиції щодо: визначення стратегічних національних інтересів, концептуальних підходів, напрямів та заходів щодо забезпечення національної безпеки і оборони в політичній, економічній, соціальній, воєнній, науково-технологічній, екологічній, інформаційній та інших сферах; проєктів нормативних актів та документів (зокрема міжнародних договорів), державних програм, доктрин, директив; доручень органам виконавчої влади та науковим закладам України, пов'язаних із вивченням конкретних питань та здійснення відповідних досліджень; залучення контрольних, інспекційних та наглядових

державних органів до здійснення контролю за своєчасністю та якістю виконання прийнятих Радою та введених у дію рішень; забезпечення і контролю надходження та опрацювання необхідної інформації, її збереження, конфіденційності та використання в інтересах національної безпеки України, аналізу на її основі стану і тенденцій розвитку подій, що відбуваються в Україні й у світі, визначення потенційних і реальних загроз національним інтересам України; а також інших питань, визначених ч. 1 ст. 4 ЗУ РНБО'98; а також подає висновки і пропозиції за результатами поточного контролю Ради за діяльністю органів виконавчої влади у визначеній сфері (ч. 2 ст. 4 ЗУ РНБО'98).

Щодо визначення кола питань, які належать до сфери національної безпеки і оборони, то ч. 1 ст. 4 ЗУ РНБО'98 встановлює, що із цього питання слід звернутися до Концепції (основ державної політики) національної безпеки України (далі – Концепція безпеки'97) [336]. Зауважимо, що вказаний правовий акт 22.07.2003 р. був змінений, і з 14.01.2006 р. – на весь час підготовки Доктрини 2009 – діяв у новій редакції Закону України «Про основи національної безпеки України» (далі – ЗУ Нацбезпека'2006). У преамбулі цього закону зазначено, що відповідно до п. 17 ч. 1 ст. 92 Конституції України цей закон визначає основні засади державної політики, спрямовані на захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз в усіх сферах життєдіяльності. При цьому виключно законами України визначаються, зокрема, основи національної безпеки, організації Збройних Сил України і забезпечення громадського порядку (ч. 17 ст. 92 Конституції України). Відповідно до ст. 1 «Визначення термінів» ЗУ Нацбезпека'2006, наведені у законі терміни вживаються в такому значенні:

«національна безпека» – захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави, за якої забезпечується сталий розвиток суспільства, своєчасне виявлення, запобігання і нейтралізація реальних і потенційних загроз національним інтересам»;

«національні інтереси» – життєво важливі матеріальні, інтелектуальні і

духовні цінності Українського народу як носія суверенітету і єдиного джерела влади в Україні, визначальні потреби суспільства і держави, реалізація яких гарантує державний суверенітет України та її прогресивний розвиток»;

«загрози національній безпеці» – наявні та потенційно можливі явища і чинники, що створюють небезпеку життєво важливим національним інтересам України».

Саме відповідно до цього закону «розробляються і затверджуються Президентом України доктрини, концепції, стратегії і програми, якими визначаються цільові настанови та керівні принципи воєнного будівництва, а також напрями діяльності органів державної влади в конкретній обстановці з метою своєчасного виявлення, відвернення і нейтралізації реальних і потенційних загроз національним інтересам України» (ч. 2 ст. 2 ЗУ Нацбезпека'2006). Зокрема вказане стосується і Стратегії національної безпеки України (далі – Стратегія нацбезпека'2007) [388], яку було затверджено Президентом України відповідно до п.п. 1 і 17 ч. 1 ст. 106 Конституції України (див.: Конституція України, ст. 106 «Президент України: 1) забезпечує ... національну безпеку держави; ... 17) здійснює керівництво у сферах національної безпеки та оборони держави) та ч. 2 ст. 2 ЗУ Нацбезпека'2006 (див.: Закон України «Про основи національної безпеки України», ст. 2 «Правова основа національної безпеки»: «Відповідно до цього Закону розробляються і затверджуються Президентом України Стратегія національної безпеки України і Воєнна доктрина України ... , які є обов'язковими для виконання» [347])). Стратегія Нацбезпека'2007 визначає: «принципи» (п. 2); «стратегічні цілі, пріоритети і завдання» (п. 3) та «механізми реалізації політики національної безпеки» (п. 4); «механізми забезпечення життєво важливих інтересів особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз» (ч. 6 п. 1).

Поточне інформаційно-аналітичне та організаційне забезпечення діяльності РНБО України здійснює її апарат (далі – Апарат РНБОУ). Відповідно до Положення про Апарат Ради національної безпеки і оборони України [251]. Апарат РНБО України підпорядковується Секретареві Ради національної

безпеки і оборони України (далі – Секретар РНБО України), який, у свою чергу, безпосередньо підпорядковується Президентові України, забезпечує організацію роботи і виконання рішень Ради (ст. 7, 8 ЗУ РНБО'98) [370] та здійснює загальне керівництво Апаратом Ради відповідно до своїх повноважень, що визначені ст. 13 ЗУ РНБО'98 і п.п. 6, 7, 8, 9 Положення про Апарат РНБО. 24 грудня 2007 р. на посаду Секретаря Ради, відповідно до Указу Президента В.А. Ющенка [360], було призначено Р.В. Богатирьову.

Порядок (процеси і процедури) функціонування (діяльності) РНБО України (відповідно до положень Конституції України, ЗУ РНБО'98, Положення про Апарат РНБО України).

Перспективне і поточне планування. Голова РНБО України – Президент України: затверджує перспективні і поточні плани; дає доручення членам Ради, пов'язані з виконанням покладених на неї функцій. Секретар Ради: готує (організовує підготовку) пропозиції щодо перспективного і поточного планування. Члени Ради: вносять до Ради пропозиції щодо розгляду будь-яких питань, що входять до її компетенції; беруть участь у плануванні. Апарат Ради: організовує підготовку та узагальнення пропозицій щодо проєктів перспективних і поточних планів. Аналіз наведеного дає можливість зробити висновок про існування певних осіб, які мають певні повноваження щодо участі в плануванні. Проте повноваження щодо внесення пропозицій із планування роботи Ради, тобто пропозицій про включення до цих планів розгляд певних питань, мають лише члени Ради. Звідси постає питання визначення члена Ради, який вносив пропозицію про внесення до плану роботи Ради розгляд питання щодо забезпечення розвитку України як морської держави. Відповідь на це питання відсутня.

Підготовка засідань Ради. Голова Ради – Президент України: затверджує час і порядок проведення. Секретар Ради: організовує роботу, пов'язану з підготовкою. Члени Ради: здійснюють попередню підготовку питань; координує діяльність робочих і консультативних органів Ради. Апарат Ради: готує матеріали для розгляду; готує для розгляду питання щодо організації роботи з

виявлення загроз національним інтересам і національній безпеці, визначення шляхів і засобів їх відвернення й нейтралізації та щодо пріоритетів державної політики у сфері національної безпеки і оборони; аналізує стан забезпечення національної безпеки, зокрема щодо матеріальних, фінансових, кадрових, організаційних аспектів, готує відповідні пропозиції; опрацьовує пропозиції щодо вдосконалення системи забезпечення національної безпеки та організації оборони, утворення, реорганізації та ліквідації органів виконавчої влади в цій сфері; аналізує стан виконання законодавства з питань національної безпеки і оборони, готує пропозиції щодо його вдосконалення; готує пропозиції щодо утворення тимчасових міжвідомчих комісій, робочих та консультативних органів Ради.

Отже, постає питання щодо визначення осіб, які здійснювали попередню підготовку питання забезпечення розвитку України як морської держави до розгляду, зокрема матеріали, аналіз стану справ і т. ін. та відповідні пропозиції з цього питання, а також чи скористувався апарат Ради своїм правом залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розгляду питань, що належать до його компетенції, та чи утворювалися тимчасові міжвідомчі комісії, робочі та консультативні органи для опрацювання і комплексного вирішення проблем міжгалузевого характеру і забезпечення науково-аналітичного та прогностичного супроводження діяльності Ради? Відповіді на ці питання відсутні [166, с. 49].

Проведення засідань Ради. Підготовка, прийняття та введення в дію рішень. Засідання Ради є основною формою її діяльності. Голова Ради – Президент України: особисто головує на засіданнях; вводить в дію прийняті Радою рішення своїми указами. Секретар Ради: організовує роботу, пов'язану з проведенням засідань; подає на розгляд Президентові України проекти рішень Ради та проекти указів Президента України про введення в дію відповідних рішень Ради. Члени Ради: беруть участь у засіданнях, вносять зауваження та пропозиції, голосують із питань, що розглядаються; висловлюють у разі потреби свою окрему думку щодо проектів рішень Ради. Апарат Ради

готує проекти рішень Ради.

Згадаємо, що 16 травня 2008 р. під головуванням Президента України В.А. Ющенка в Секретаріаті Глави держави розпочалося засідання Ради. «На засідання виносяться три блоки питань. Найбільш актуальним, знаковим є перше питання, яке сформульовано так: «Про заходи забезпечення розвитку України як морської держави», – зазначив В.А. Ющенко, відкриваючи засідання [41]. Рішення із цього питання було прийнято Радою 16 травня 2008 р., скріплено підписами Голови і Секретаря Ради та було введено в дію Указом Президента України від 20.05.2008 р. № 463/2008 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави». Із набуттям чинності 27.05.2008 р. обома правовими актами їх положення стали обов’язковими до виконання (у 2014 р. ці акти було скасовано на підставі відповідного Рішення Ради (п. п. 20, п. 1; п. п. 41, п. 2) [385], яке було введено в дію відповідним Указом Президента (п. п. 41, п. 2) [384]; обидва правові акти набули чинності 30.06.2014 р.) [166, с. 50].

Рішенням Ради від 16.05.2008 р. рівень використання наявного потенціалу морської галузі було визнано незадовільним і таким, що не відповідає інтересам національної безпеки, а ситуацію, що склалася в морегосподарському комплексі, було віднесено (відповідно до ст. 7 ЗУ Нацбезпека’2006) до основних загроз національній безпеці в економічній сфері. Роботу КМ України з формування основ морської політики визнано недостатньою. Одним із заходів подолання загрозливої ситуації та виправлення визначених недоліків у роботі, а отже і забезпечення розвитку України як морської держави, КМ України було приписано розробити та подати до 1 жовтня 2008 р. на розгляд Ради проєкт Морської доктрини України (п.п. 6 п. 3).

Контроль виконання рішень РНБО України, уведених у дію указами Президента України. Голова Ради – Президент України: заслуховує поточну інформацію Секретаря Ради про хід виконання рішень Ради, у разі необхідності виносить питання про стан виконання рішень Ради на її засідання. Секретар

Ради: забезпечує організацію виконання рішень Ради, організовує роботу, пов'язану з контролем за їх виконанням; інформує Президента України та членів Ради про хід виконання рішень Ради; порушує за результатами здійснення контролю за виконанням рішень Ради питання щодо відповідальності посадових осіб. Члени Ради: координують та контролюють у межах своїх посадових повноважень виконання рішень Ради. Апарат Ради забезпечує здійснення контролю за станом виконання рішень Ради.

Виконання КМ України рішення Ради від 16.05.2008 року та контроль його виконання. Доктрину 2009 було затверджено Постановою КМ України від 07.10.2009 р. № 1307 (набрання чинності 14.12.2009 р.). Звернемо увагу на те, що рішення Ради приписувало КМ України не розробляти і затверджувати доктрину, а лише розробити проєкт доктрини та подати його на розгляд Ради. Слід зауважити, що на виконання вказаного припису було надано трохи більше чотирьох місяців (з моменту набуття рішенням чинності 27.05.2008 р. до 01.10.2008 р.). Але при всій повазі до фахівців Ради, які брали участь у розробленні проєкту рішення, та членів Ради, які голосували за його прийняття, неможливо визнати цей строк розумним із точки зору виконання припису (до речі, Доктрину 2009 було затверджено не 01.10.2008 р., а тільки 07.10.2009 р. – майже через рік!).

Слід зауважити, що припис щодо розроблення та подання проєкту доктрини на розгляд Ради цілковито відповідає і «букві», і «духу» ЗУ Нацбезпека'2006 у частині, що визначає її компетенцію. Зокрема це стосується: розроблення та подання пропозицій Президенту України щодо визначення стратегічних національних інтересів України; концептуальних підходів та напрямів забезпечення національної безпеки (зокрема в економічній сфері; проєктів державних програм і доктрин, указів Президента України) (п.п. 1 ч. 1 ст. 4). Зазначене свідчить про те, що самотійним затвердженням Доктрини 2009 КМ України не лише не виконав відповідне рішення Ради, але й перебрав на себе компетенцію Ради, зокрема Секретаря Ради, який має повноваження вносити до органів виконавчої влади обов'язкові

для розгляду пропозиції та рекомендації щодо поліпшення координації заходів, що здійснюються цими органами з питань національної безпеки, та апарату Ради, який уповноважений готувати для розгляду Радою питання щодо організації роботи з виявлення загроз національним інтересам і національній безпеці та засобів їх відвернення та нейтралізації. На наш погляд, такі дії КМ України є неприпустимими (із точки зору їх правомірності та додержання виконавчої дисципліни), та такими, що їх негативними наслідками стало: 1) пониження юридичної сили правового акта (прийняття рішенням Ради і затвердження відповідним указом Президента України); 2) порушення вимог щодо підконтрольності, підзвітності та відповідальності за реалізацію (виконавча дисципліна); 3) пониження рівня якості змісту, а отже й ефективності реалізації. Але, на жаль, юридичної оцінки таких дій КМ України надано не було. До того ж слід розуміти, якщо йдеться про зміст проєкту саме правової (морської) доктрини, то необхідним і розумним у діях КМ України мало б стати додержання як еволюційних, так і організаційних (процесуально-процедурних) аспектів процесу доктринотворення [166, с. 51].

Відсутність офіційної інформації унеможлиблює здійснити аналіз організаційного (процесуально-процедурного) аспекту діяльності РНБО України в частині, що стосується питання прийняття рішення про формування і прийняття Доктрини 2009, зокрема щодо: а) включення до планів роботи Ради розгляд питання щодо розроблення проєкту; б) підготовки питання та відповідних матеріалів до розгляду на засіданні Ради; в) розгляду питання, проєкту рішення та прийняття рішення на засіданні Ради; г) контрасигнації указу Президента України про введення в дію рішення Ради. Відсутність офіційної інформації щодо розгляду та/або прийняття проєкту Доктрини 2009 РНБО України дає підстави стверджувати, що вказаний проєкт до Ради у визначений строк не надходив, отже йдеться про протиправне невиконання КМ України відповідного рішення РНБО України, яке було введено в дію указом Президента України, відтак постає питання виконавчої дисципліни та юридичної відповідальності цього державного органу. Крім того, відсутність

офіційної інформації щодо розгляду питання про невиконання чинного рішення (ні за строками, ні за змістом приписів) дає підстави стверджувати, що РНБО України (її посадовими особами) не реалізовано їхні законодавчо передбачені функціональні повноваження та компетенція в частині, що стосується оцінки юридичної відповідальності КМ України за невиконання чинного рішення, отже йдеться про протиправне самоусунення. Звідси постає питання виконавчої дисципліни та юридичної відповідальності цього координаційного органу при Президентові України [166, с. 51].

До того ж у процесі прийняття рішення щодо формування і прийняття Доктрини 2009 державними органами і посадовими особами не приділялося належної уваги додержанню організаційних (процесуально-процедурних) аспектів правотворчої діяльності, що мають закріплення у відповідних правових актах. Це стосується також і звернення представників державних органів і посадових осіб, що є бажаним і розумним, до застосування теоретичних і практичних досягнень правової науки в частині формування правових доктрин, зокрема правової (морської) доктрини. Мається на увазі звернення до «стадії наукового пізнання» – стадії, що пов'язана з пізнавальною діяльністю суб'єктів, які долучаються самостійно (як суб'єкти професійної та/або наукової діяльності), за планами наукової діяльності або на запит компетентних державних органів (як суб'єкти наукової діяльності в певній сфері) до пізнання явищ суспільного буття в певній сфері та «стадії суспільної доктриналізації» – стадії визнання (легітимації) результатів дослідження науковою спільнотою [166, с. 43].

У цілому ж Доктрина 2009 для свого часу була важливим програмним документом спрямованим на збереження та розвиток морського потенціалу України [125, с. 14]. Її норми визначили алгоритм оновлення морського законодавства, системи публічного адміністрування галузі, запровадили нові термінологічні конструкції, сприяли оновленню правової морської доктрини та позначили напрями подальших наукових досліджень у галузі морського права. Однак із часом, та особливо після подій 2014 р., незаконної анексії Кримського

півострова та прибережних морських просторів України, цей документ у багатьох аспектах застарів та був визнаний таким, що не відповідає політичним, економічним та правовим реаліям. Цьому також посприяло й те, що на сучасному етапі триває становлення України як суверенної європейської країни та морської держави, і цей процес відбувається в умовах швидких і змістовних змін системи безпеки в Чорноморському регіоні та глобалізованого світу [95].

С.В. Ківалов виокремлює три групи факторів, які виникли за період після прийняття першої редакції Морської доктрини України та потребували свого врахування та відображення в її положеннях:

формування стратегії реагування на низку викликів та проблем у морській сфері, які стали наслідком «Кримського питання» та конфлікту на Донбасі. До них, зокрема, належать: особливості реалізації та відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях; стратегія вирішення питання судноплавства в Керченській протоці; кризовий стан українських портів на Азовському морі та загроза втрати вантажопотоків, що традиційно йшли через ці порти;

визначення шляхів та способів реалізації положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС [481], які безпосередньо стосуються питань морської політики та морської діяльності. Зокрема, Угода про асоціацію визначає основні напрями та принципи співробітництва між Україною та ЄС у таких питаннях, як: морська політика (ст.ст. 411–414), політика в галузі рибальства (ст.ст. 407–410), міжнародний морський транспорт (ст. 135), наближення законодавства України, у т.ч. адміністративних, технічних та інших норм у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими Стороною ЄС (ст. 138);

необхідність узгодження положень Морської доктрини України з рядом інших, пізніших, програмних документів, прийнятих Україною [125, с. 15–16]: Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Розпорядженням КМ України від 11.07.2013 р. № 548-р [448]; Закон України від 15.04.2014 р. «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий

режим на тимчасово окупованій території України» [311]. Цей перелік також доповнюють прийняті у 2015 р. Стратегія національної безпеки України та Воєнна доктрина України. Цього року також було актуалізовано прийняття нової редакції Морської доктрини України, адже правотворчість (як вид діяльності певних уповноважених осіб) має свій зміст у вигляді дій і операцій (процедур), на порядок (процес) здійснення яких впливають різні об'єктивні і суб'єктивні фактори. Але, за твердженням С.П. Кравченка, надати їх повний перелік неможливо, оскільки їх кількість є дуже великою; до того ж вплив цих факторів має динамічний характер, тобто змінюється з плином часу [236, с. 200]. Можливо, що саме із цим пов'язане чергове звернення РНБО України у 2015 р. до питання розроблення та затвердження нової редакції Морської доктрини України. Рішення РНБО України із цього приводу було введено в дію відповідним Указом Президента України [378] і набрало чинності 29.05.2015 р. Це рішення Ради виконане не було, тобто нова редакція Морської доктрини України на період до 2035 року у 2015 р. не розроблялася і не затверджувалася, але аналіз динаміки чинної Доктрини 2018 потребує відповідного врахування і цієї спроби.

Рішення РНБО України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України».

Правові засади (основи) діяльності РНБО України на час прийняття рішення від 06.05.2015 року [387] – це чинні правові акти, положеннями яких було визначено порядок (процеси і процедури) функціонування (діяльності) РНБО України (далі – Рада): Конституція України, Закон України від 05.03.1998 р. «Про Раду національної безпеки і оборони України», Указ Президента України від 14.10.2005 р. № 1446/2005 «Питання Апарату Ради національної безпеки і оборони України» [251] у діючих на відповідний час редакціях.

Перспективне і поточне планування. Чинні в редакції на час прийняття рішення Ради від 06.05.2015 р. правові акти містять перелік осіб, які мають певні повноваження щодо участі в плануванні (перспективному і поточному) роботи Ради. Але за відсутності інформації з цього приводу неможливо визначити

осіб (Президента України, Секретаря Ради, членів Ради, Апарату Ради), які скористалися своїми повноваженнями, та за участі яких було включено до розгляду на засіданні Ради питання про Стратегію національної безпеки України. При цьому певні кроки на шляху планування роботи Ради можна проаналізувати. Так ще 28.04.2014 р. Радою було прийнято рішення про доручення КМ України організації проведення в місячний строк – комплексного огляду сектору безпеки і оборони України (далі – КОСБОУ) [330]. Це рішення Ради підписали Голова Ради – виконуючий обов’язки Президента України О. Турчинов і Секретар Ради – А. Парубій [359]. Рішення було введено в дію відповідним Указом Президента України [383] і набуло чинності 16.05.2014 р. Контроль за виконанням цього указу було покладено на Секретаря Ради. 04 листопада 2014 р. з метою упередження ескалації напруженості в східних та південних регіонах держави Радою було прийняте рішення «Про невідкладні заходи із забезпечення державної безпеки» [343]. Це рішення Ради підписав Голова Ради П. Порошенко; воно було введено в дію відповідним Указом Президента України [377] і набуло чинності 18.11.2014 р.

Незадовільне виконання рішення Ради від 28.04.2014 р. упродовж майже пів року стало підставою звернення Ради до КМ України з вимогою невідкладно проаналізувати стан організації проведення КОСБОУ, передбаченого вказаним рішенням, та вжити заходів щодо притягнення в установленому порядку до відповідальності посадових осіб за неналежне виконання службових обов’язків стосовно організації проведення цього огляду (п.п. «д», ч. 1, п. 1). Слід зазначити, що вже 05.12.2014 р. («невідкладно» – майже через місяць) набула чинності Постанова КМ України «Про утворення Міжвідомчої робочої групи з питань проведення комплексного огляду сектору безпеки і оборони України» [393], якою було утворено зазначену групу в складі згідно з додатком (до складу групи було включено, зокрема, заступника Міністра інфраструктури – керівника апарату) та затверджено Положення про неї, яким визначено, що вона (Робоча група) є консультативно-дорадчим органом КМ України. Але лише 05.03.2015 р. (майже через три місяці) набуло чинності

Розпорядження КМ України, яким було затверджено План заходів з проведення КОСБОУ та Методичні рекомендації щодо проведення КОСБОУ [321] (зауважимо – лише План і лише Рекомендації!). А.П. Герасимов із цього приводу абсолютно доречно підкреслює, що «де-юре» початком КОСБОУ можна вважати 05.03.2015 р. – фактично через рік після ухвалення відповідного рішення. При цьому за відсутності прецеденту притягнення до відповідальності, відповідно до чинного рішення Ради (див.: п.п. «д», ч. 1, п. 1), подальші дії знову загальмувалися [57, с. 3].

Підготовка засідання Ради. Зазначене стосується законодавчого визначення повноважень посадових осіб щодо підготовки засідань Ради. При цьому слід зауважити, що матеріали для розгляду визначеного питання, включали попередні результати проведення КОСБОУ. До речі, нормативне визначення та зміст поняття «комплексний огляд сектору безпеки і оборони» було отримано із набуттям чинності 07.07.2018 р. Закону України «Про національну безпеку України». Згідно з положеннями ст. 27 вказаного Закону: КОСБОУ проводиться за рішенням Ради, яке вводиться в дію указом Президента України (ч. 1); порядок проведення КОСБОУ визначає Кабінет Міністрів України, який організовує, контролює та попередньо схвалює результати його проведення (ч. 3); звіти про результати проведення КОСБОУ надаються органами, зазначеними в п.п. 1-4 ч. 3, ч.ч. 4 і 5 цієї статті у встановленому порядку на розгляд і затвердження Радою (ч. 7) [341].

Щодо діяльності Секретаря, членів і Апарату Ради з підготовки питань до розгляду на засіданні Ради, судячи з того, що роботу Міністерства оборони України з організації проведення КОСБОУ було визнано недостатньо ефективною, а КМ України було приписано завершити до 10 травня 2015 р. виконання заходів КОСБОУ, А.П. Герасимов робить висновок про те, що подані документи розроблялися без належної орієнтації на результати КОСБОУ і, отже, не відповідають необхідним вимогам [57, с. 4]. Із цього приводу доречно згадати деякі положення Методичних рекомендацій щодо проведення КОСБОУ, які було затверджено відповідним Розпорядженням КМ України, зокрема в частині,

що стосується: проведення громадського обговорення результатів огляду в ході його заключного (підсумкового) етапу – з метою врахування у відповідних проєктах документів; здійснення погодження проєктів відповідних актів Президента України, КМ України із заінтересованими органами виконавчої влади та забезпечення їх прийняття (схвалення); залучення вітчизняних та іноземних експертів і радників для забезпечення здійснення заходів з КОСБОУ (на взаємоузгодженій плановій основі); проведення в ході КОСБОУ нарад, конференцій, семінарів, брифінгів тощо. Цілком зрозуміло, що наведене, на жаль, не стосується розроблення нової редакції Морської доктрини України. Тому постає питання щодо визначення осіб, які здійснювали попередню підготовку цього питання та внесення його до розгляду, зокрема: матеріали, аналіз результатів реалізації Доктрини 2009 тощо та відповідні пропозиції із цього питання, та чи скористувався Апарат Ради своїм правом залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розгляду питань, що належать до його компетенції, та чи утворювалися тимчасові міжвідомчі комісії, робочі та консультативні органи для опрацювання й комплексного вирішення проблем міжгалузевого характеру і забезпечення науково-аналітичного та прогностичного супроводження діяльності Ради. Відповіді на ці питання відсутні [167, с. 21].

Прийняття та введення в дію прийнятих на засіданні Ради рішень. Ще раз звернемо увагу на те, що до розгляду на засіданні Ради було надано: проєкт Стратегії національної безпеки України та результати (попередні) проведення КОСБОУ. За результатами розгляду наданих матеріалів Рада прийняла відповідне рішення: 1) схвалити запропонований проєкт Стратегії національної безпеки та запропонувати її Президентові України на затвердження (ч. 1), а також 2) зобов'язати Кабінет Міністрів України затвердити (у тримісячний строк) нову редакцію Морської доктрини (п. 5 ч. 3). Воно було введено в дію відповідним Указом Президента України [378] і набрало чинності 29.05.2015 р. Цим указом було затверджено Стратегію національної безпеки України і визнано такими, що втратили чинність Указ Президента України

від 12.02.2007 р. № 105 «Про Стратегію національної безпеки України» та ст. 2 Указу Президента України від 08.06.2012 р. № 389 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 8 червня 2012 року «Про нову редакцію Стратегії національної безпеки України» [379].

Це рішення Ради в частині, яка стосувалася КМ України, зобов'язувало: забезпечувати залучення громадськості до підготовки проєктів стратегічних документів (п. 3 ч. 3); забезпечити підготовку проєкту концепції Державної цільової оборонної програми розвитку ... (п. 4 ч. 3); підготувати разом із Національним інститутом стратегічних досліджень і подати в установленому порядку пропозиції ... (п. 7 ч. 3). При цьому Стратегія національної безпеки визначала, що це є обов'язковий для виконання документ, який є основою для розроблення інших документів стратегічного планування у сфері забезпечення національної безпеки, зокрема інших галузевих стратегій (розділ 5 «Прикінцеві положення»). У п. 4.9 «Забезпечення економічної безпеки» розділу 4 «Основні напрями державної політики національної безпеки України» згадується про ключові галузі економіки, зокрема транспортний сектор. Зазначено також, що науково-експертне забезпечення координації та контролю діяльності у сфері національної безпеки і оборони здійснює Національний інститут стратегічних досліджень (далі – НІСД) із залученням провідних наукових, аналітичних і експертних установ України та інститутів громадянського суспільства. НІСД було утворено відповідним Указом Президента України [310], яким завдання двох самостійних науково-дослідних інститутів, які входили до складу Ради (Інституту проблем національної безпеки та Національного інституту проблем міжнародної безпеки), у т.ч. за напрямками фундаментальних і прикладних наукових досліджень, було передано НІСД. В.В. Цоклан оцінює цей крок Президента України як логічний з огляду на необхідність створення єдиного «мозкового центру», який би продукував стратегії, доктрини, концепції й інші документи, необхідні для забезпечення належної реалізації функцій і повноважень глави держави, насамперед програмних функцій у сфері національної безпеки і оборони [500, с. 91]. Можливо, що саме з наведеним

пов'язане чергове звернення РНБО України у 2015 р. до питання розроблення та затвердження нової редакції Морської доктрини України. Рішення Ради від 06.05.2015 р. не було виконано, а нова редакція Доктрини 2009 – Морська доктрина 2015 р. – не розроблялася і не затверджувалася. І в цьому випадку юридичної оцінки таких дій КМ України надано не було. При цьому прикладом іншого ставлення до подібних фактів є те, що у 2014 р. незадовільне виконання рішення Ради від 28.04.2014 р. стало підставою звернення Ради до КМ України з вимогою невідкладно проаналізувати стан організації та вжити заходів щодо притягнення в установленому порядку до відповідальності посадових осіб за неналежне виконання службових обов'язків (п.п. «д», ч. 1, п. 1).

12 жовтня 2018 р. РНБО України, нарешті – більш ніж через три роки, – звертає увагу на те, що рішення Ради від 6 травня 2015 р. не виконане, і приймає рішення щодо забезпечення його безумовного виконання в частині затвердження Морської доктрини України [344]. Це рішення було введено в дію відповідним Указом Президента України [380] і набрало чинності 13.10.2018 р. На виконання чинного рішення Ради зміни до Морської доктрини України на період до 2035 року було нарешті затверджено відповідною Постановою КМ України, яка набула чинності 28 грудня 2018 р. та якою було затверджено Морську доктрину України на період до 2035 р. у редакції від 18 грудня 2018 р. – Доктрина 2018. Наведене дає підстави згадати про «правотворчі похибки» – упущення суб'єктів правотворчої діяльності, які мали наслідком прийняття неякісного (або за формою, або за змістом) правового акта. Так, С.П. Кравченко виділяє правотворчі похибки юридичного характеру (формально-юридичні), тобто похибки, що не стосуються змісту правового акта, зокрема формаційні, що означають неправильне обрання форми акта, та процедурні, які пов'язані з порушенням процедур підготовки і прийняття актів [236, с. 205].

Морська доктрина України на період до 2035 року в редакції Постанови КМ Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108.

Правові засади (основи) діяльності Ради на час прийняття рішення Ради

від 12.10.2018 р. – це чинні правові акти, положеннями яких визначено порядок (процеси і процедури) функціонування (діяльності) Ради: Конституція України, Закон України «Про Раду національної безпеки і оборони України», Указ Президента України «Питання Апарату Ради національної безпеки і оборони України» у діючих на відповідний час редакціях.

Перспективне і поточне планування. Підготовка засідання Ради. 12 жовтня 2018 р. на своєму засіданні Рада розглядає питання про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці. Розглянувши загрози національній безпеці, що зумовлені агресивними діями РФ у зазначених районах України, Рада констатувала наявність умов, що можуть спричинити критичну дестабілізацію економічної та суспільно-політичної ситуації, морську блокаду узбережжя України. Отже, ішлося про «національну безпеку» – захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних і потенційних загроз; «національні інтереси України» – життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності і добробут її громадян; «загрози національній безпеці України» – явища, тенденції і чинники, що унеможливають чи ускладнюють або можуть унеможливити чи ускладнити реалізацію національних інтересів та збереження національних цінностей України (п.п. 6, 9, 10 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про національну безпеку України»). Як на загрози національній безпеці України Радою було, зокрема, звернено увагу на зловживання РФ: положеннями міжнародних договорів щодо співробітництва в акваторії Азовського моря і Керченської протоки, нав'язування власних умов розподілу морської акваторії та обмеження портової діяльності й рибного промислу, а також незаконну господарську діяльність із розвідки та видобутку корисних копалин на тимчасово окупованих територіях України, у т.ч. на шельфах

Чорного і Азовського морів, браконьєрський вилов морепродуктів у територіальному морі та у виключній (морській) економічній зоні України.

Прийняття та введення в дію прийнятих на засіданні Ради рішень. Із метою захисту національних інтересів, відсічі збройній агресії, стабілізації соціально-економічної ситуації Радою було прийнято низку рішень, зокрема:

відповідно до ст. 14 Закону України «Про Раду національної безпеки і оборони України» Рада мала створити робочу ситуативну групу щодо захисту національних інтересів України в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці з метою моніторингу загроз національній безпеці та підготовки відповідних пропозицій, а Секретар Ради мав подати в місячний строк на затвердження Президентові України проєкт Положення про зазначену групу;

КМ України було приписано, зокрема: розробити механізм взаємодії між органами державної влади і суб'єктами господарювання, які здійснюють рибогосподарську діяльність (невідкладно – п.п. д) п. 1 ч. 1); ухвалити рішення щодо внесення до Верховної Ради України проєкти законів про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України, та змін до законів щодо захисту державного кордону і суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні (у місячний строк – п.п. а) п. 3 ч. 1); забезпечувати виконання Україною обов'язків прибережної держави, визначених UNCLOS'82 (строк не визначено – п. б); проаналізувати наслідки створення рф умов, що ускладнили провадження Україною економічної діяльності в Чорному і Азовському морях і Керченській протоці, та за результатами проведеного аналізу вжити заходів щодо стабілізації соціально-економічної ситуації, активізації господарської діяльності та сприяння залученню інвестицій (у місячний строк – п. б);

Міністерству інфраструктури України (Мінінфраструктури України) було приписано: підготувати план заходів щодо розвитку спроможностей морських портів України в Азовському морі, передбачивши, зокрема, здійснення робіт із днопоглиблення (у місячний строк – п. 1 ч. 8) та план реагування на проблеми в лоцманському обслуговуванні українських та інших суден під час їх проходження через Керченську протоку до/з морських портів України в

Азовському морі (у місячний строк – ч. 8, п. 2); окремі доручення було надано МЗС України (ч. 2) та Мінприроди України (п. 9).

Рада також приписувала КМ України передбачити в Морській доктрині, зокрема: заходи щодо формування інтегрованої морської політики на основі відповідних положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС; заходи щодо розвитку торговельного судноплавства, портової інфраструктури, суднобудування та судноремонту, приморської рекреаційної діяльності; заходи щодо освоєння природних ресурсів Чорного та Азовського морів, охорони та відтворення їхньої екосистеми (строк не вказано – ч. 7).

Виконання рішення Ради в частині, що стосується затвердження нової редакції Морської доктрини України. Рішення Ради від 12.10.2018 р. було введено в дію відповідним Указом Президента України і набрало чинності 13.10.2018 р. Доктрину 2018 було затверджено Постановою КМ України «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року», яка набула чинності 28 грудня 2018 р. До речі, рішення Ради від 06.05.2015 р. зобов'язувало КМ України затвердити не зміни, а саме «нову редакцію Морської доктрини» (п. 5 ч. 3).

03 грудня 2020 р. набула чинності Постанова КМ України від 28 жовтня 2020 р. № 1023 «Про внесення змін до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 та визнання таким, що втратив чинність, пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108 [299]. Указаною Постановою змін до Доктрини 2018 не вносилося, але слід зауважити, що завдання її реалізації, зокрема забезпечення дотримання її положень під час розроблення «документів державного планування», скасовано не було [185, с. 138].

Аналіз змін Доктрини свідчить про значно збільшений у 2018 р. обсяг документа: якщо за попередньої редакції в ній налічувалося п'ять розділів, то в новій – сімнадцять, два з яких поділено на підрозділи, де визначено головні напрями (сфери), що підлягатимуть реформуванню, та присвяченням кожній окремій сфері свого розділу/підрозділу документа. Зокрема наведено

характеристику сучасного стану сфери морської діяльності, визначено національні інтереси України на морі, окреслено загрози національній безпеці у сфері морської діяльності, означено мету, принципи і напрями реалізації державної морської політики, передбачено розвиток морської індустрії через відродження і розвиток торговельного мореплавства, розвиток портової діяльності, відродження суднобудування, розвиток рибного господарства, видобування і транспортування енергоресурсів, використання інших ресурсів моря, які не належать до водних біоресурсів. Окреслено напрями розвитку військово-морської діяльності через протидію агресії, забезпечення оборони з моря, розвиток інфраструктури базування Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби та її відновлення в Автономній Республіці Крим після повернення тимчасово окупованої території під загальну юрисдикцію України, розвиток системи управління Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби, зміцнення сил і засобів Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби в Азовському морі. Крім того, передбачається відновлення системи підготовки кадрів, переорієнтація військового та військово-технічного співробітництва зі східного вектора (рф) на західний (НАТО і Європейський Союз), розвиток науково-технічного потенціалу приморських регіонів, морегосподарської діяльності в приморських регіонах, туристичних і рекреаційно-оздоровчих послуг, круїзного судноплавства, міжнародного та міжрегіонального співробітництва, а також визначено екологічні аспекти розвитку приморських регіонів.

Другим аспектом є чітко виписаний розподіл т.зв. цивільного і воєнного напрямку реформування морської справи України, чого не спостерігалось в попередній редакції, та значна увага, що приділяється приморським регіонам. Адже якщо в попередній редакції ці регіони згадуються сім разів, то в новій – тридцять вісім! Це дає змогу сподіватися, що нарешті інтереси та ініціативи, що висловлюються в приморських регіонах України, будуть «почуті». Третє, що

значно оновило Доктрину, – це комплекс норм про розвиток військово-морської діяльності, зокрема шляхом відновлення в найкоротший строк оперативних (бойових) спроможностей ВМС ЗС України та морської охорони Держприкордонслужби, проєктування суден з урахуванням можливості військового використання, створення необхідного військового потенціалу в Азовському морі в мирний час та особливий період, у т.ч. кораблів (катерів) із ракетною зброєю, багатоцільових малорозмірних надводних платформ, зокрема безекіпажних, а також спеціалізованих катерів (суден) за видами забезпечення, пілотованих і безпілотних літальних апаратів, іншого озброєння та військової (спеціальної) техніки тощо. І якщо створення безекіпажних суден – це справа майбутнього, то побудова нових катерів уже перебуває на порядку денному [169, с. 41–42, 43].

Таким чином Доктрина 2018 має стати системоутворюючим фактором для галузевого законодавства та бути доповненою дієвим планом заходів із реалізації її норм. Він має бути організаційно та фінансово підтриманий державою і мати на меті не лише отримання прибутків у короткостроковій перспективі, а комплекс дій, що нарешті повернуть Україні звання потужної морської держави [169, с. 47].

Отже, Доктрину 2018, як і Доктрину 2009 слід розглядати як результат процесу правотворення і як результат процесу доктринотворення – факультативної стадії процесу правотворення, а точніше як результат «етапу державної доктриналізації», тобто етапу надання правовій (морській) доктрині статусу джерела права у формі правового акта – етапу санкціонування (юридизації). Цей етап однаково притаманний як процесу правотворення, так і процесу доктринотворення.

До планів роботи РНБО України включався розгляд питань стосовно Морської доктрини України, але не здійснювався (на виконання її законодавчо визначених повноважень) попередній аналіз стану справ у сфері розвитку України як морської держави після впровадження Морської доктрини 2009 р. для Морської доктрини 2015 р. (період дії Морської доктрини 2009 – майже

6 років) та Морської доктрини 2009 р. для Доктрини 2018 (період дії Морської доктрини 2009 р. – майже 9 років). Якщо йдеться про морську доктрину України саме як про правову (морську) доктрину, то необхідним і розумним у діях КМ України мало б стати додержання як еволюційних, так і організаційних (процесуально-процедурних) аспектів процесу її розроблення. Зокрема, звернення до «стадії наукового пізнання» – стадії, що пов'язана з пізнавальною діяльністю суб'єктів, які долучаються самостійно (як суб'єкти професійної та/або наукової діяльності), за планами наукової діяльності або на запит компетентних державних органів (як суб'єкти наукової діяльності в певній сфері) до пізнання явищ суспільного буття в певній сфері та «стадії суспільної доктриналізації» – стадії визнання (легітимації) результатів дослідження суспільством і науковою спільнотою – стадії «соціалізації права». Відсутність офіційної інформації щодо розгляду питань про невиконання рішень Ради (ані за строками, ані за змістом приписів) дає певні підстави стверджувати, що РНБО України (її посадовими особами) не було реалізовано законодавчо визначених функціональних повноважень та компетенції в частині, що стосується оцінки юридичної відповідальності КМ України за невиконання рішень Ради, отже йдеться про протиправне самоусунення РНБО України, тому постає питання виконавчої дисципліни та юридичної відповідальності як КМ України, так і РНБО України [167, с. 23–24], що не дозволило своєчасно оновити Доктрину 2009 та визначити пріоритети морської політики держави після 2014 року.

1.3. Теоретичні засади формування та реалізації морської доктрини України

Норми морських доктрин сучасних держав отримують прояв у реформуванні поточного законодавства та забезпеченні його дієвості через створення системи публічного адміністрування галузі, окреслюють стратегію та основні напрями подальшого розвитку, закріплюють на довгострокову

перспективу основні принципи і базові ідеї державної морської політики. У свою чергу морська політика держав як система цілей, заходів, засобів та узгоджених дій центральних і місцевих органів виконавчої влади, спрямованих на реалізацію національних інтересів на морі, визначає зміст цих документів та організаційний механізм реалізації їхніх норм. У цілому морську політику, на наше переконання, слід розглядати як особливо важливий для держав напрям політики, складне суспільне явище, що формується упродовж століть. Вона має стосунок до всіх видів діяльності, що так чи інакше пов'язані з морською індустрією чи загалом із водними транспортними сполученнями: портової діяльності, реєстрації суден, інвестування в суднобудівні потужності, керування екологічними та іншими безпековими ризиками, забезпечення зайнятості в морській сфері як на борту суден, так і на березі, тощо.

Морська політика має внутрішній і зовнішній вектор проявів: якщо всередині країни її, як правило, спрямовано на створення та підтримання морської могутності, формування великих флотів, розбудову морської освіти тощо, то назовні вона може мати прояв як у воєнно-морській присутності в певних регіонах світу, так і в спрямуванні значної кількості моряків для роботи на судна під іноземними прапорами тощо. Звісно, ці прояви морської політики залежать від кожної конкретної держави та її «вподобань» у сфері морській діяльності. Вони зумовлюються рівнем соціально-економічного розвитку, що визначає здатність, спроможність і пріоритетність здійснення того чи іншого виду морської діяльності державою, а також зовнішніми факторами, що змінюються залежно від загальної міжнародної обстановки, і втілюються в програмних документах галузі. На зміни в морській політиці держав також впливають різні обставини природного характеру: океанські течії, їх вплив на умови життя та діяльності людини, зміни течій у результаті техногенних (витік нафти у Мексиканській затоці) та природних причин; парниковий ефект та глобальне потепління; фотосинтез та використання морських рослин (фітопланктону) у системі харчування тваринного світу морів та океанів; теплообмін між атмосферою і гідросферою планети; водний ресурс Світового

океану; підвищення забруднення океану через діяльність людини.

Одним із великих проявів такого спрямування морської політики є глобальна ініціатива КНР «Один пояс, один шлях», особливо її морська компонента, завдяки доволі повільному просуванню якої забезпечується присутність китайської політики в значно віддалених від КНР країнах. Безумовно, основним елементом цього проєкту є економічний, але він також зумовлює привнесення й інших (освітнього, наукового, культурного тощо), забезпечуючи китайську експансію не лише в стратегічні сектори економіки, але й у гуманітарні аспекти розвитку людських суспільств, які першопочатково є далекими від китайського [732].

Із затвердженням Доктрин 2009 та 2018 в Україні нарешті було визначено особливу – морську – сферу діяльності держави, охоплювану їх дією. Це у 2009 р. стало нормотворчою новацією для українського законодавства, адже відповідно до тодішньої наукової доктрини та правової бази найбільш характерним було використання терміна «торговельне мореплавство» для позначення як предмета регулювання галузі морського права, так і для визначення кола суспільних відносин, на які поширювалося відповідне, морське, законодавство.

До теперішнього часу в Кодексі торговельного мореплавства України [128] (далі – КТМ України) збереглося таке визначення: «під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибогосподарської діяльності, розвідки та видобування корисних копалин, пошуку і рятування людей, що зазнали лиха на морі, виконання буксирних, криголамних і аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей» (ст. 1). Відомо, що це визначення залишилося з КТМ СРСР 1968 р., який у перші роки незалежності застосовувала Україна і який став основою розроблення КТМ України 1995 р. До останнього було внесено важливі новели, однак незмінним залишилося сполучення в одному документі норм

публічного (адміністративного) і приватного права. І фактично сьогодні в одному документі норми, що відображають два способи правового регулювання, побудовані на різних принципах, методах, використовують принцип автономії волі та диспозитивності сторін для приватного права, а принцип підпорядкованості та метод владних приписів – для публічного [180, с. 146].

У ЄС, ураховуючи інтеграційні цілі та зміст його діяльності, політика в галузі морського транспорту має на меті забезпечення свободи надання послуг та конкурентоспроможності на світовій арені торговельного флоту країн ЄС. Перші нормативні акти ЄС у цій сфері були прийняті у 1980-х роках, що зумовило невелику їх кількість та в цілому дещо обмежений вплив права Союзу на регулювання роботи морського транспорту. Основна частина відносин у цій сфері регламентується міжнародним правом. При цьому визначення поняття «торговельне мореплавство» в законодавстві ЄС відсутнє. Торговельне мореплавство, отримавши таким чином правове тлумачення лише у вітчизняному законодавстві, охоплює дуже значний блок пов'язаних із морською діяльністю суспільних відносин [180, с. 146]. Із набуттям чинності Доктрини 2018, де торговельне мореплавство визнане складником морської діяльності, термінологічні та здебільшого наукові дискусії стосовно співвідношення цих понять нарешті було «знято». Морська діяльність об'єктивно виступає інструментом реалізації морської доктрини держави, є її втіленням у нормотворчій та правозастосовній сферах, через неї втілюються в життя її принципи та ідеї. При цьому, зважаючи на фрагментарність правових досліджень, поняття «морська діяльність», застосоване у Доктринах 2009 та 2018, вимагає більш ґрунтовного вивчення.

Існування і розвиток соціальної дійсності, зазвичай, пов'язують із поняттям «діяльність», розуміючи її як форму активності, що характеризує здатність людини чи пов'язаних із нею систем бути причиною змін у бутті, ці зміни можуть стосуватися статусу об'єктів або їхнього інформаційного потенціалу [497, с. 163]; як специфічно людську форму ставлення до навколишнього світу, змістом якої є доцільні зміни і перетворення речей і явищ

залежно від людських потреб [512].

Наведене є підставою для визначення поняття, що охоплюється терміном «діяльність», як вияву соціальної активності, як специфічної форми і способу активного освоєння соціальної реальності, зокрема сукупності та результатів взаємодії різноманітних зв'язків і відносин, які об'єктивно існують у різних сферах суспільного життя. Тому морську діяльність слід розуміти і досліджувати як певний вид соціальної активності у певній сфері суспільного життя, як активне освоєння морського довкілля (об'єктивної реальності), що породжує певну сукупність суспільних зв'язків і відносин [162, с. 99].

Нормативно-правове визначення, змісту та окреслення обсягу поняття «морська діяльність» уперше було надано в тексті Доктрини 2009 (розділ «Визначення основних термінів»). Але вже в тексті Доктрини 2018 (розділ «Визначення термінів») його визначення, зміст та обсяг набули принципових, на наш погляд, змін та доповнень [174, с. 7]. Зазначене зумовлює необхідність дослідження і порівняння відповідних визначень у текстах Доктрини 2009 і Доктрини 2018, а також їх порівняння з текстами інших норм чинного законодавства України, зокрема UNCLOS'82. Отже, морська діяльність:

«використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі» (Доктрина 2009); тобто «використання ресурсів» районів Світового океану («Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів»);

«діяльність у сфері забезпечення сталого економічного і соціального розвитку суспільства, вивчення, освоєння і використання моря, захисту національної безпеки, морська торгівля (комерційні операції, які пов'язані з використанням морських суден, купівля-продаж товарів, що перевозяться морським шляхом, фрахтування суден, морське агентування, морське страхування тощо). Складовими морської діяльності є: торговельне мореплавство, морський транспорт, суднобудування, військово-морська

діяльність, використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря» (Доктрина 2018); тобто «вивчення, освоєння і використання моря», захист національної безпеки, «морська торгівля».

Наведемо деякі зауваження щодо цих визначень. По-перше, щодо розуміння змісту понять «море» і «Світовий океан». Так, відповідно до преамбули UNCLOS'82, просторовою сферою дії її положень є «морські простори» («ocean space»). При цьому UNCLOS'82 поняття «Світовий океан» не використовує і не визначає; поняття «море», «океан», «морські простори» – використовує, але не визначає. Наведемо застереження щодо використання термінів «море» («sea») і «морські простори» («ocean space») у тексті UNCLOS'82. Так, Комітет з морського дна (Sea-Bed Committee) на сесії, що відбулася в 1971 р. на Мальті, запропонував визначати поняття «ocean space» як таке, що охоплює поверхню моря, товщу вод і морське дно за межами внутрішніх вод («Ocean Space comprises the surface of the sea, the water column and the sea-bed beyond internal waters») [586, р. 10]. Відповідно до п. 3 ст. III Лондонської конвенції 1972 р. поняття «море» означає «всі морські води, інші ніж внутрішні води держав» («all marine waters other than the internal waters of States») [136; 568]. Наведені визначення «певною мірою поширені» («to some extent circular»), але не можуть бути застосованими до UNCLOS'82, принаймні щодо п. 2 ст. 8, яка встановлює «право мирного проходу» через внутрішні води. Звідси випливає, що положення UNCLOS'82 застосовуються до морських просторів, які розташовані «на певній відстані від берега, і не залежать» («at given distances from land, regardless of») від технічної, юридичної або фізичної класифікації вод цих морських просторів. Тому «води, що покривають морське дно» («the waters covering the seabed»), визначаються як «покриваючі води» («the superjacent waters») у ст.ст. 56, 78 і 135; а води, що розташовані в бік берега від базисних ліній, від яких відлічують територіальне моря, визначені як «внутрішні води» («internal waters») у ст. 8 і «архіпелажні води» («archipelagic waters») у ст. 49 для держав-архіпелагів [770, р. 42–44].

Відповідно до законодавства України, Світовий океан – це, наприклад, «акваторії морів та океанів за межами митної території України» [324] (загальновизнаним є розуміння змісту згаданого поняття як загальної сукупності океанів, морів, проток і заток, води яких створюють водойму із солоною водою, що вкриває 70,8 % поверхні Землі [643]), а море – це, наприклад, водний об'єкт – природний або створений штучно елемент довкілля, в якому зосереджуються води [45]. При цьому морська вода – це, наприклад, води земної поверхні, що зосереджені в морях, та характеризуються, зокрема, постійним сольовим складом [323].

По-друге, щодо розуміння змісту поняття «районів»: за текстом Доктрини 2009 – «Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів»; за текстом Доктрини 2018 – «моря» і зони «національних інтересів» на морі, що мають «економічне та стратегічне значення для українського народу і держави». Відомо, що морські простори розрізняють залежно від їх міжнародно-правового режиму та статусу, а визначальним для їх розрізнення є наявність чи відсутність суверенітету держави/держав над ними. UNCLOS'82 містить положення, що стосуються процесу, принципів, правил і процедур визначення меж певних районів (зон) морських просторів прибережними державами, зокрема: у межах суверенітету – внутрішні води (морські), територіальне море; поза межами суверенітету (у межах національної юрисдикції) – прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф; поза межами суверенітету (поза межами національної юрисдикції) – відкрите море, Міжнародний район морського дна. Тому слід розуміти, що йдеться про районування/зонування/розмежування/делімітацію морських просторів, тобто про встановлення просторових меж дії суверенітету і національної юрисдикції прибережної держави, що є одним із найсуттєвіших аспектів освоєння морських просторів для України як прибережної держави [174, с. 7–8].

По-третє, щодо розуміння змісту поняття «ресурси». Ідеться про «природні ресурси» (Доктрина 2009); «природно-ресурсний потенціал», «водні біоресурси» та ресурси моря, що до них не належать, «корисні

копалини» (за текстом Доктрини 2018). UNCLOS'82 містить, наприклад, такі визначення: «ресурси» означає всі тверді, рідкі або газоподібні мінеральні ресурси («*mineral resources*»), включаючи поліметалічні конкреції, на морському дні або в його надрах; ресурси, коли вони видобуті з району, розглядаються як «корисні копалини» («*minerals*») [ст. 133, п. п. а), b)].

Складники морської діяльності – морська господарська діяльність; військово-морська діяльність; діяльність, пов'язана з охороною державного кордону на морі (Доктрина 2009); торговельне мореплавство [180], морський транспорт, суднобудування, військово-морська діяльність [170], використання водних біоресурсів та інших ресурсів моря, туристична та рекреаційна діяльність, а також діяльність у сферах науки, освіти, екології і захисту моря (Доктрина 2018).

Наведемо деякі визначення змісту певних підвидів морської діяльності.

Аквакультура – розведення і вирощування водних організмів (риб, ракоподібних, молюсків, водоростей) у спеціально обладнаних штучних водоймах [436]. Раціональне використання морських живих ресурсів передбачає: дослідження, використання, збереження [138] та управління ними, також воно передбачає досягнення максимально стійкого вилову на основі підтримання стійкої продуктивності та відновлення запасів, що експлуатуються [229, с. 106].

Збереженням живих ресурсів є вжиття заходів із метою підтримання або відновлення популяцій виловлюваних видів на рівнях, за яких може бути забезпечено максимальний сталий вилов, що визначається з урахуванням відповідних екологічних та економічних факторів, включаючи особливі потреби держав, що розвиваються, і з урахуванням методів ведення рибного промислу, взаємозалежності запасів, а також будь-яких загальнорекомендованих міжнародних мінімальних стандартів (субрегіональних, регіональних або всесвітніх); а також урахування впливів на види, асоційовані з виловлюваними видами або залежні від них, із метою підтримання чи відновлення популяцій таких асоційованих або залежних видів вище за рівні, за яких їх відтворенню може загрожувати серйозна небезпека (ст. 119 UNCLOS'82).

Військово-морською діяльністю можна визначити повсякденну діяльність військово-морського флоту в мирний час, що об'єднує захист економічних інтересів держави на морі, захист її суверенітету і територіальної цілісності, підтримка на морі (із моря) дій (діяльності) в постконфліктний період тощо [519], форми і види такої в певних районах морських просторів набули міжнародно-правове регулювання, зокрема в UNCLOS'82. Військовим є мореплавання, що здійснюється, як правило, для державних потреб і пов'язане з несенням військової служби та є частиною військово-морської діяльності [133].

О.Ф. Висоцький і В.П. Цемко досліджували широкий комплекс органічно пов'язаних питань політичного, економічного, екологічного та правового характеру, що тісно переплітаються, поява яких, на їхню думку, пов'язана з різко зростаючою інтенсифікацією використання ресурсів Чорноморсько-Азовського басейну [52, с. 3]. О.А. Щипцов і В.С. Єфремов досліджували передумови і процес транспортного освоєння Азовського моря. Вони визначили вказаний аспект діяльності людини як процес освоєння просторового ресурсу цього басейну [514, с. 3] (слід зауважити, що свого часу рукопис указаної монографії було погоджено редакційно-видавничою колегією Національного агентства морських досліджень і технологій при КМ України).

Первісна діяльність – це заходи, виділення фінансових та інших активів, вивчення, висновки, дослідження, технічне розроблення, а також інша діяльність, що стосується ідентифікації, відкриття та системного аналізу й оцінки поліметалічних конкрецій, а також складання техніко-економічного обґрунтування їх розроблення. Така діяльність включає: будь-яку діяльність на морі за спостереженням та оцінкою (що має на меті встановлення й документування природи, форми, концентрації, місцезнаходження та змісту металів у поліметалевих конкреціях та екологічних, технічних та інших відповідних факторів, які мають братися до уваги до їх розроблення), а також видобуток у районі поліметалічних конкрецій із метою конструювання, виготовлення і випробування устаткування, призначеного для використання при їх розробленні [406].

UNCLOS'82 визначає, що складники морської діяльності, насамперед, мають бути правомірними з точки зору міжнародного права видами використання моря («internationally lawful uses of the sea»), за умови дотримання відповідних положень («subject to the relevant provisions»), які стосуються свобод, зазначених у ст. 87 («the freedoms referred to in article 87»). У ст. 87 йдеться про складники свободи відкритого моря («freedom of the high seas»): свободу судноплавства («navigation»), свободу польотів («overflight»), свободу прокладати підводні кабелі і трубопроводи («to lay submarine cables and pipelines»), свободу будувати штучні острови та інші установки («to construct artificial islands and other installations»), свободу рибальства («fishing»), свободу наукових досліджень («scientific research»), що мають здійснюватися відповідно до умов, які визначаються певними положеннями UNCLOS'82 та іншими нормами міжнародного права, та застосовуються до всіх частин моря («all parts of the sea»), які не входять ані до виключної економічної зони (слід додати – ані до прилеглої зони), ані до територіального моря будь-якої держави або архіпелажних вод держав-архіпелагів. Тобто йдеться про певні райони (зони, частини) моря, що розташовані поза межами суверенітету та національної юрисдикції прибережних держав – саме звідси випливає необхідність визначення просторових меж указаних районів (зон, частин) моря [162, с. 100].

Отже, по-перше, визначення поняття «морська діяльність», які наведені в текстах Доктрин 2009 та 2018 не збігаються з визначеннями, наведеними в нормах чинного законодавства України, зокрема UNCLOS'82; по-друге, це зумовлює необхідність сформулювати авторське визначення поняття «морська діяльність» як виду цілеспрямованої, правомірної, суспільно корисної соціальної активності у сфері освоєння морського довкілля, що здійснюється на підставі, у межах, у формах та у спосіб, яких визначено нормами морського права, чим створюється її специфічний (видовий) правовий режим як результат перетворення суспільних відносин між її суб'єктами на морські правовідносини; по-третє, складниками змісту поняття «морська діяльність» є такі: делімітація морських просторів із метою визначення меж дії суверенітету та

юрисдикції – визначення правового статусу морських районів (зон, частин); реалізація державного суверенітету, прав власності, суверенних прав і юрисдикції щодо просторових, живих, мінеральних ресурсів певних морських районів із метою їх дослідження/розвідки/вивчення, розробки/видобування та управління раціональним використанням; спорудження та експлуатація засобів забезпечення правомірних форм морської діяльності; реагування на прояви протиправної морської діяльності, ризики та наслідки надзвичайних морських подій [162, с. 101]. Проєкт зміни до Доктрини 2018 наведено у Додатку Б.

Можна також виокремити її характерні риси: 1) численність та різноманіття видів; 2) провадження в складних природних, суспільних і політичних умовах через необхідність урахування клімату, геології, впливу морського середовища тощо та позицій держав як певного регіону, так і в цілому міжнародної обстановки, існуючих у певний період викликів і загроз; 3) значний ризик для людини та екологічного стану навколишнього середовища, необхідність гарантування їхньої безпеки через функціонування механізмів контролю та управління такими ризиками; 4) значний блок нормативного регулювання глобального, регіонального та національного рівнів щодо більшої частини видів морської діяльності та встановлення систем аудиту впровадження стандартів; 5) висока вартість споруд та обладнання, що використовуються під час провадження такої діяльності [11, с. 7–8].

Слід зауважити, що наукові спори щодо власне поняття «правовідносини» і, зокрема, його визначення та класифікації в сучасних наукових розвідках тривають. Так А.Ф. Крижановський визначає правові відносини як суспільні відносини, що врегульовані нормами права та виникають із приводу того чи іншого соціального блага або забезпечення правових інтересів їх учасників. Дослідник підтримує акцентовану доктринальними положеннями значущість правових відносин для формування і функціонування правопорядку та стверджує, що саме вони безпосередньо впливають на сам процес становлення правового порядку, а також дають потужний поштовх доктринальній традиції у вітчизняній юриспруденції визначати його (правовий порядок – *С.К.*) саме через

«генетичну» залежність від правовідносин [150, с. 284–288].

На думку П.П. Богуцького, соціальна діяльність і взаємодія суб'єктів, зазнаючи ціннісно-нормативного впливу права, по-різному проявляються в різних сферах соціальної дійсності. Соціально-комунікативні взаємодії суб'єктів або ж, як прийнято в аналітичній юриспруденції, суспільні відносини, проходять складний процес інституалізації, який набуває правових ознак під впливом норм – певних правил поведінки суб'єктів соціальної активності. Таким чином виникає особливе правове становище щодо регулювання соціальної діяльності суб'єктів, особливі умови існування права в тій чи іншій соціальній обстановці, ситуації, або, по-іншому, – певний правовий режим [28; 148, с. 191].

М.В. Цвік визначає правовідносини як один із «рухомих елементів» суспільного життя, як складову частину основ права, які об'єктивно складаються на базі взаємодії окремих осіб та їх об'єднань, а їхній характер є передумовою і основою правового регулювання. При цьому через те, що правовідносини підтримуються та захищаються державою, певним суспільним відносинам надається постійний характер, відбувається ліквідація перешкод на їхньому шляху, всебічний розвиток або обмеження дії окремих груп [499].

В.В. Дудченко в підручнику «Загальнотеоретична юриспруденція» на підставі аналізу наукових праць учених-правників різних епох, які було присвячено дослідженню визначення і змісту поняття «правовідносини», доходить висновку, що теорію правових відносин слід відносити до найбільш значущих для загальнотеоретичної юриспруденції. При цьому правовідносини дослідниця зараховує до специфічного виду суспільних відносин, який має певні притаманні тільки цьому їх виду ознаки, та визначає, що в юридичній літературі поширене визначення правового відношення як суспільного відношення, яке врегульовано нормою права (саме факт виникнення на основі права дослідниця вказує як на одну з притаманних правовідносинам ознак) [236, с. 142–143].

О.В. Зайчук і Н.М. Оніщенко зараховують правовідносини до особливого виду суспільних відносин, а наведене вище визначення цього поняття розуміють як найбільш поширене [461, с. 432].

М.І. Панов указує, що правова наука є галуззю специфічних знань, системоутворюючими елементами якої виступають наукові гіпотези, правові ідеї і теорії, концепції, методи, методики і принципи наукового дослідження, правові інститути, факти і явища правової реальності та яка має притаманну їй упорядковану систему взаємопов'язаних, взаємообумовлених і взаємодіючих понять і категорій, які за суттю і змістом визначаються предметом даної науки та водночас відображають логіко-семантичну організацію знань у сфері держави і права, утворюючи понятійний апарат (збірне поняття, до обсягу якого входять як правові поняття, так і правові категорії) даної науки. Отже, нові логіко-правові одиниці – категорії або поняття, несуть у собі певні змістові і прагматичні значення, в яких знаходить відображення сутність («квінтесенція») правових ідей, теорій і концепцій, що мають метою забезпечити ефективне й найбільш доцільне та досконале правове регулювання суспільних відносин [244, с. 109, 113].

А.П. Заєць стверджує, що сутність права проявляється також і в меті та призначенні права, його спрямованості на впорядкування суспільних відносин, тобто в динамічному, регулятивному аспекті, як могутній регулятивний засіб, який спонукає особу діяти відповідно до вимог права [99, с. 582].

При цьому, за твердженням О.В. Зайчука та Н.М. Оніщенка, суспільні відносини, які дістали правового врегулювання, не втрачають свого фактичного змісту (економічного, політичного, майнового тощо), а набувають прискорення свого розвитку, простір для прояву позитивних начал та можливість стримувати негативні й застарілі зв'язки і процеси та, звідси, слугують юридичною формою взаємовідносин між їх учасниками та являють собою численні і різноманітні зв'язки їх учасників [461, с. 433–434]. Так, наприклад, Т.В. Аверочкина стверджує, що концепція юрисдикції держави в прибережних водах фрагментарно розроблена в сучасних правознавчих дослідженнях, а тому заслуговує більш детального вивчення із загостренням особливої уваги на її адміністративно-правовому складнику. Дослідниця пояснює це тим, що сфера суспільних відносин, яка потрапляє до предмета регулювання адміністративного

права саме у прибережних водах, є найзначнішою [4, с. 39; 10, с. 28].

Дослідженню сутнісно-понятійної характеристики та галузево-правової ідентифікації державно-службових відносин присвятив свою наукову працю О.М. Стець. За результатами дослідження державно-службові відносини визначено як суспільні відносини, які виникають, змінюються та припиняються під час функціонування державної служби і регулюються нормами державно-службового законодавства. Отже, саме вони становлять предмет державно-службового права [442, с. 26].

С.В. Ківалов досліджував правову природу відносин у сфері проходження служби в органах прокуратури з метою виокремлення ознак та рис цих відносин. Науковець доходить висновку про міжгалузевий характер відносин у визначеній сфері, їх регулювання нормами не лише трудового чи адміністративного, але й інших галузей права, у першу чергу конституційного, яке визначає місце цієї служби у державних владних відносинах [118, с. 9].

О.П. Подцерковний опрацьовував економічний зміст суспільних відносин, які зазнають державно-правового впливу, і слушно зауважив, що не можна безоглядно вирішувати економічні завдання техніко-юридичними рішеннями, що інколи спостерігається в Україні, особливо коли за вирішення проблем економіки беруться юристи-догмати, які не мають розуміння співвідношення юридичних і економічних категорій, відчуття часто-густо існуючого об'єктивного незбігу економічного змісту і юридичної форми суспільних відносин [259, с. 217].

Дійсно, правові відносини є досить різноманітними і виступають як «правові явища», що виникають у суспільному житті, яке є підставою для їх класифікації. У зв'язку із цим є можливість виділити сім критеріїв такої класифікації, зокрема критерій належності до певної галузі права: конституційні, адміністративні, цивільно-правові тощо [236, с. 144]. О.Ф. Скакун виокремлює сім ознак правовідносин і пропонує дев'ять критеріїв для їх класифікації, зокрема також і критерій належності до певної галузі права [431, с. 386–388].

На теперішній час майже класичним можна вважати таке визначення

галузі права: галузь права – це сукупність норм права, які регулюють певну якісно однорідну сферу суспільних відносин специфічними методами правового регулювання. Комплексна галузь права як елемент системи права, що об'єктивно складається, є сукупністю правових норм, які регулюють як публічно-правові, так і приватноправові відносини, що неможливо регламентувати однією галуззю права. Комплексна галузь права, регулюючи особливу змішану групу суспільних відносин, є структурним елементом системи права. Згодом комплексна галузь права може бути перетворена на галузь права, яка регулює однорідну групу публічно-правових або приватноправових відносин [77, с. 28, 29].

За походженням галузі поділяють на профілюючі (первинні, материнські, фундаментальні) та спеціальні (похідні, дочірні). До профілюючих галузей належать конституційне, адміністративне, цивільне, кримінальне право. Спеціальні галузі формуються на основі профілюючих галузей права. Юридична цінність профілюючих галузей полягає в тому, що засоби та прийоми регулювання, що в них використовуються, є «будівельним матеріалом» для правових режимів галузей, які є похідними від них. Така класифікація відбувається не за панівною роллю галузей, а за часом їх виникнення та певного успадкування деяких рис попередніх галузей права, тобто за генетичним аспектом. Профілюючі галузі не тільки першими сформувалися, а й задали напрям іншим галузям та «породили» цілі групи споріднених із ними галузей [462, с. 205].

За твердженням Ю.С. Шемшученка, у правовій системі України окреме місце посідають галузі аграрного, екологічного і господарського прав. Усі вони є комплексними галузями права і регулюють суспільні відносини у відповідних сферах людської діяльності. На думку науковця, широко вважається, що екологічне право є сформованою галуззю права – системою правових норм, якими регулюються суспільні відносини, що стосуються використання природних ресурсів, охорони навколишнього середовища та забезпечення екологічної безпеки [505, с. 7, 152]. Отже, за критерієм належності до певної

галузі права слід розуміти існування екологічних правовідносин, тобто суспільних відносин, що виникають із певних видів суспільної діяльності, урегульованих нормами комплексної галузі права. Звідси можна визначати морські правовідносини як суспільні відносини, що стосуються (виникають із) морської діяльності, які дістали врегулювання нормами морського права як комплексної галузі права в системі права України [163, с. 67].

Н.М. Пархоменко зазначає, що в юридичній літературі щодо визначення поняття галузі права виробився єдиний підхід, згідно з яким визначаються такі її ознаки: якісно однорідні суспільні відносини (основа виокремлення); об'єктивність відокремлення груп суспільних відносин; певна структура; при цьому слід ураховувати три групи факторів: об'єктивних – пов'язаних із виникненням суспільних відносин та їх об'єктивною диференціацією, оціночних – пов'язаних із державно-правовою оцінкою суспільних відносин, нормативних – пов'язаних зі ступенем розвитку відповідних правових норм [246, с. 389].

Укладачі видання «Сучасна правова енциклопедія» надають визначення поняття «галузь права» як сукупності норм права, які складають відособлену частину системи права і регулюють якісно однорідні суспільні відносини; галузі права відрізняються одна від одної за видами суспільних відносин – предметом правового регулювання, тобто їх поділ на окремі галузі зумовлений різноманітністю суспільних відносин, та методом правового регулювання – специфічного способу владного впливу держави на суспільні відносини [455, с. 75]. Предмет правового регулювання вважається матеріальним, об'єктивним критерієм розподілу і групування норм права за його структурними частинами, тому що зміст і особливості усталених, типових суспільних відносин виникають у площині людських потреб. Зміст методу складає сукупність засобів, прийомів, за допомогою яких право впливає на однорідні суспільні відносини, він значною мірою залежить від предмета, визначається ним [98, с. 247].

У названому вище енциклопедичному виданні наведено визначення поняття «морське право» як сукупності правових норм, які регулюють суспільні

відносини, пов'язані з використанням Світового океану, зокрема співробітництво як між державами, так і між громадянами та організаціями [455, с. 199]. Наведене визначення є, на наш погляд, невдалим і таким, що не враховує висновки численних наукових розвідок із цього питання, зокрема з приводу оцінки цієї галузі права як комплексної. При цьому ми звертаємо увагу на підтвердження того, що в системі права України така галузь права існує. Н.М. Пархоменко відносить морське право до групи комплексних галузей права. На його думку, норми права таких галузей регулюють відносини в цілих сферах державного і громадського життя, використовуючи юридичні режими профільюючих та спеціальних галузей, у поєднанні та взаємодії; для них характерним є відсутність єдиного методу регулювання, тобто специфіка певних видів суспільних відносин потребує комплексного регулювання, зокрема застосування декількох методів і способів правового регулювання [246, с. 393]. О.Ф. Скакун пропонує поділяти галузі права, зокрема, за фундаментальністю норм, сконцентрованих у них. Так комплексні – виникають на основі подальшого розвитку комплексних інститутів права, що утворюються на стику суміжних галузей права і користуються режимами, які належать цим галузям [431, с. 302]. П.П. Богуцький стверджує, що концептуально правовий режим повністю охоплює предмет, метод і мету правового регулювання. При цьому комплексні галузі права – це системні нормативні комплекси в структурі права, які визначаються спільними метою і методом правового регулювання різних за своєю соціальною природою суспільних відносин, що існують у певній сфері суспільства [28, с. 130, 134].

Р.М. Дудник досліджувала комплексні галузі права як нову правову реальність. На її думку, проблема визначення їх сутності і місця в системі національного права є актуальною для юридичної науки. Дослідниця доходить висновку, що впровадження поняття «комплексна галузь права» потребує належного теоретичного обґрунтування, що не тільки допоможе вирішити питання перебудови системи державно-владних інституцій відповідно до сучасних реалій правової дійсності, а й забезпечить посилення ефективності

правового регулювання [86, с. 347].

Світовий океан здавна використовується людством як морський шлях і як джерело різних ресурсів. Тому одним із головних напрямів розвитку світової цивілізації у найближчий час визначено освоєння просторів і ресурсів Світового океану [30]. Морське право виникає та безпосередньо пов'язано з прогресом людства, із розвитком мореплавства і морської торгівлі. Адже допоки не практикувалося морських подорожей на великі відстані, то не було потреби у виробленні правових норм. Морське право, як зазначають автори підручника «Морське право», виокремлює міжнародне морське публічне право, міжнародне приватне морське право та національне морське право, яке, у свою чергу, розподілене на публічне і на приватне національне морське право. А в сукупності ці підгалузі утворюють галузь морського права – сукупність правових норм і звичаїв, санкціонованих державою, покликаних регулювати будь-які відносини, що виникають між державою, юридичними та фізичними особами у зв'язку з їх різною морегосподарською діяльністю у Світовому океані. Вони також пояснюють поняття та предмет морського права, зазначаючи, що ця галузь права є комплексною сукупністю норм, які регулюють відносини у сфері морської діяльності. Отже, цілковито очевидним, на їхній погляд, є те, що для цієї галузі проглядається певна єдність предмета регулювання, яка стосується правовідносин, пов'язаних із морем [152, с. 10–11, 18–28].

Необхідність створення національної системи правових актів, які регулюватимуть у державних інтересах різні види морегосподарської та іншої діяльності в Азово-Чорноморському басейні та інших регіонах Світового океану, передбачає розроблення національного морського права України. Але цей процес має базуватися на науковій основі та враховувати останні дані правової доктрини і міжнародної практики. Отже, є необхідними теоретичні розробки, які стосуються сучасного стану міжнародного морського права та можливостей його використання в державних інтересах України [437, с. 3, 4]. Ю.І. Нипорко досліджував історію розвитку української школи міжнародного морського права. На його думку, така авторитетна школа сформувалась в Україні упродовж

другої половини XX ст. [232, с. 99]. При цьому сучасне морське право – це організована система, що активно розвивається, здійснює «пошук» нових можливостей до врегулювання та «відповіді» на нові виклики й загрози, а тому об'єктивно, що в її основу покладаються національні доктрини, наукові концепції, міжнародні правові принципи. Отже, дуже важливо при підготовці нормативних документів урахувати елементи нормотворчої техніки та правил складання документів.

При цьому найзначніший блок правового регулювання морської діяльності має все ж адміністративно-правову природу як національного, так й наднаціонального рівня. Наприклад, це стосується всесвітньо визнаної системи портового контролю (Port State Control), вади якого в Україні є достатньо відомими і вимагають вжиття саме адміністративних заходів впливу [538, р. 9–11], інших аспектів безпеки мореплавства, зокрема реєстрації суден тощо. Приватні відносини у сфері морської діяльності також перебувають під значним впливом адміністративно-правових норм. Наприклад, у сфері морських перевезень пасажирів, де вплив імперативних норм має чи не більший ефект за диспозитивні правила. Це пов'язано з тим, що морська діяльність поєднана з великими ризиками для людей, вантажів та природного середовища.

Необхідно зауважити, що значний блок галузевого законодавства, створений і програмними документами, і КТМ України, і іншими нормативними документами, що є необхідним базисом для формування такої галузі, хоча її існування все ще оспорується. Тому поряд із визначенням морських правовідносин як певної сукупності (виду) суспільних відносин, які виникли (є пов'язаними) із суспільно корисною морською діяльністю та дістали правового врегулювання нормами морського права – комплексної галузі права в системі права України [173, с. 13], можна їх визначити як певну сукупність (вид) суспільних відносин, які виникли (є пов'язаними) із суспільно корисною морською діяльністю та дістали правового врегулювання галузевим законодавством.

Для формування механізму й успішної реалізації морської доктрини

сучасної держави одним з основних аспектів є набуття та ефективна реалізація нею своєї морської правосуб'єктності, що отримує прояв у різноманітній морській діяльності. Необхідно звернути увагу на наявність численних наукових розвідок, які стосуються визначення, змісту та обсягу поняття «правосуб'єктність», представників різноманітних доктрин у сфері теорії держави і права, і «правосуб'єктність держави» – представників різноманітних доктрин у теорії міжнародного права, наслідком чого є відсутність їх єдиного універсального загальновизнаного розуміння. Н.Б. Арабаджи стверджує, що згідно з традиційними поглядами, завдання чистого пізнання (науки) полягає в описі і розкритті справжньої природи речей, їхньої сутності, а опис сутності явища називається визначенням [19, с. 41]. Зазначене, з одного боку, спрощує, а з іншого – ускладнює визначення поняття «морська правосуб'єктність держави».

Підвищення значення вдосконалення механізму дії права, інститутів і функцій держави визначає, за твердженням Ю.М. Оборотова, швидкісний режим розвитку людини, суспільства і природи у ХХІ ст., що може свідчити про актуальність проблематики сучасної держави, яка пов'язана зі змінами, що відбуваються в національній державі в епоху глобалізації, інформатизації та індивідуалізації суспільства [148, с. 360–361]. О.О. Джураєва аналізує зміст поняття «функція держави» і стверджує, що сучасна юриспруденція пропонує таку дефініцію цього поняття: нормативно закріплені, основні, природні, постійні напрями і сторони (види) діяльності держави, зумовлені об'єктивними потребами суспільного розвитку з точки зору її внутрішніх і зовнішніх завдань, в яких виражаються і конкретизуються соціальна сутність та призначення держави. У правовому вимірі сутність сучасної держави (державно організованого суспільства) виявляється в її спроможності втілити й гарантувати стабільний правопорядок на певній території; у різних сферах суспільного життя, відповідно до потреб, що об'єктивно виникають і формуються як її завдання. Але особливості сучасної державності призводять до зміни переліку функцій сучасної держави, їх змісту і цілей, що зумовлює перегляд пріоритетних напрямів її діяльності [73, с. 434, 439, 440, 445].

Загальновизнано визначати поняття «правосуб'єктність» як загальну, абстрактну здатність, обов'язкову передумову мати і здійснювати суб'єктивні права і юридичні обов'язки, тобто бути суб'єктом права, брати участь у правовідносинах; як особливу юридичну якість, обов'язкову юридичну передумову, властивість, можливість або здатність стати або бути суб'єктом права – носієм суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, а отже – учасником правовідносин [461, с. 438, 439, 445]. Можливість суб'єкта бути учасником правовідносин визначається його правосуб'єктністю – особливою правовою властивістю особи, тобто здатністю бути суб'єктом права, що включає: правоздатність – здатність мати суб'єктивні права і юридичні обов'язки, дієздатність – здатність своїми діями набувати і реалізовувати суб'єктивні права і юридичні обов'язки; деліктоздатність – здатність нести юридичну відповідальність за свої діяння [236, с. 145]. Звідси, правосуб'єктність є об'єднувальною категорією, що являє собою сукупність правоздатності та дієздатності [461, с. 444]. Отже, щоб стати суб'єктом (учасником) правовідносин, потрібно бути суб'єктом права, тобто мати правосуб'єктність (правоздатність, дієздатність, деліктоздатність) [431, с. 396].

У правовій теорії і на практиці розрізняють три основні види правоздатності: загальну – здатність будь-якої особи чи організації бути суб'єктом права як такого; галузеву – юридичну здатність особи чи організації бути суб'єктом тієї чи іншої галузі права; спеціальну – здатність бути учасником правовідносин, що виникають у зв'язку із заняттям певних посад чи належності особи до певної категорії суб'єктів права (виникнення завжди потребує виконання особливих умов) [461, с. 442]. Суб'єкт правовідносин – це такий учасник суспільних відносин, який виступає як носій юридичних прав і обов'язків. Виділяють індивідуальних (фізичні особи) і колективних (об'єднання осіб) суб'єктів правовідносин, а також державу, яка може вступати в різні правовідносини, зокрема міжнародно-, державно-, цивільно-правові, й процесуально-правові тощо [98, с. 340]. Але при цьому на державу як суб'єкта правовідносин не поширюється положення про обмежену, спеціальну

правоздатність [236, с. 149]. У цьому випадку слід розуміти, що йдеться про сфери діяльності держави, тобто об'єкти державного впливу. О.О. Джураєва стверджує, що, на думку багатьох науковців, саме класифікація за об'єктами державного впливу (як критерію такої класифікації) є найбільш обґрунтованою класифікацією функцій держави за сучасних умов. Отже, функції держави виступають як основні напрями реалізації завдань і цілей, соціального призначення держави в процесі її діяльності в різних сферах суспільного життя, що дозволяє виділити функції економічного, політичного, соціального, культурного та міжнародного характеру [73, с. 358, 359].

Н.Б. Арабаджи зауважує, що головна думка спеціалістів із міжнародного права полягає в тому, що право та економіка є двома нерозривними сферами функціонування держав. Тому правовий порядок – інтегративний чи міжнародний – є умовою і гарантією економічного порядку [19, с. 137]. Звернемо увагу на Преамбулу UNCLOS'82, у якій держави-учасниці визначили своєю метою створення правового режиму та визнали, що досягнення цієї мети сприятиме встановленню справедливого і рівноправного міжнародного економічного порядку [219, с. 109].

А.О. Рябошапченко робить висновок про необхідність вироблення особливих механізмів участі та взаємодії суб'єктів світової політики, яка виникає тому, що сьогодні стрімко відбувається становлення єдиного глобального простору та формується новий світовий порядок. Це в першу чергу визначає галузеву спрямованість досліджень, зокрема проблеми міжнародного морського правопорядку, а відтак і ролі міжнародного права та його суб'єктів у становленні міжнародного правопорядку в певних галузях [412, с. 36, 37]. Дослідник зауважує, що поширений серед зарубіжних учених погляд на міжнародний порядок як на автономну систему обов'язкових правових норм неоднозначно сприймається науковою спільнотою. Спірність такого погляду пов'язують з особливою інституційною структурою міжнародного права: у міжнародному правопорядку відсутні централізовані органи законодавства, судові рішення та правозастосування [556].

М.Ю. Черкес наголошує на особливостях міжнародного права, які впливають із характеру його суб'єктів, якими є лише суверенні й повністю незалежні держави, та досліджує ознаки й особливості їхньої міжнародної правосуб'єктності, серед яких він визначає такі: 1) держави мають суверенітет; 2) держави мають міжнародну правоздатність і дієздатність, зокрема мають можливість вступати в зносини з іншими державами і брати участь у міжнародній правотворчості, тобто створювати норми міжнародного права; 3) держави несуть відповідальність за порушення міжнародних норм; 4) держави мають можливість застосовувати санкції до порушників міжнародного права. Застосування збройної сили проти агресії – одна із суттєвих ознак міжнародної правосуб'єктності. Обсяг міжнародної правосуб'єктності держави визначається таким чином: якщо не виникає сумніву в повноті її суверенітету, правосуб'єктність унітарної держави не викликає сумніву; щодо обмеження державного суверенітету і, таким чином, міжнародної правосуб'єктності, то сучасне міжнародне співтовариство залишило в минулому всі форми обмеження [501, с. 15–18, 53, 56].

Україна стала повноправним суб'єктом міжнародного права, що здійснює безпосередні зносини з іншими державами в обсязі, необхідному для ефективного забезпечення національних інтересів у політичній, економічній, екологічній, інформаційній, науковій, технічній, культурній і спортивній сферах із моменту проголошення Декларації про державний суверенітет України, яка визначила її державний суверенітет як верховенство, самостійність, повноту і неподільність влади в межах її території та незалежність і рівноправність у зовнішніх зносинах [66], та Акта проголошення незалежності України, у якому проголошено, що Україна є незалежною демократичною незалежною державою [369]. Це, на думку О.Ф. Висоцького, є підставою для дослідження, зокрема, місця і ролі України як суверенної морської держави в системі морських міжнародних зносин, про її міжнародну морську правосуб'єктність та, власне, двох її аспектів: змісту і форм її реалізації в державно-правовій і міжнародно-правовій практиці України. Дослідник звертає увагу на певну

умовність досліджуваного поняття: вона, на його думку, є очевидною, але його застосування як самостійної категорії в конкретних наукових і практичних цілях цілковито виправдана, якщо її розуміти як елемент загальної правосуб'єктності держави, тобто йдеться лише про специфічну сферу її прояву – про особливу якість бути носієм прав і обов'язків у сфері морської діяльності, а отже має спеціальну морську правосуб'єктність. Але дослідник зауважує при цьому, що розуміння міжнародної морської дієздатності як фактичної можливості держави відповідно до її морського потенціалу (географічне розташування, рівень розвитку морської техніки, стан морської економіки тощо) веде до змішування якісно різних категорій: юридичної і матеріальної. Наведене дає підстави досліднику розуміти міжнародну морську правосуб'єктність як один із проявів, елемент (сторону) її загальної міжнародної правосуб'єктності, її особливу юридичну якість бути суб'єктом міжнародних правовідносин, мати повною мірою міжнародні права та приймати на себе юридичні обов'язки у сфері морської діяльності [437, с. 322, 323, 325, 327]. Це не викликає принципових зауважень у правників-мариністів України (див., наприклад, наукові праці В.В. Деміденка [68]).

Отже, розуміння поняття «правосуб'єктність» як: а) особливої юридичної здатності (якості, властивості, можливості) або обов'язкової юридичної передумови, стати або бути суб'єктом права – учасником правовідносин – носієм суб'єктивних прав і юридичних обов'язків і відповідальності; б) об'єднувальної категорії для певного кола суб'єктів (індивідуальних і колективних, зокрема держав – особливих колективних суб'єктів); в) об'єднувальної категорії, що являє собою сукупність правоздатності, дієздатності та деліктоздатності, дозволяє стверджувати про таке:

застосування поняття «правосуб'єктність» у терміносполученнях із використанням термінів «загальна», «державна», «міжнародна», «морська» тощо не відповідає положенням загальнотеоретичної юриспруденції в частині, що стосується системи її понятійно-категоріального апарату; найбільш коректним є застосування терміносполучень: «правосуб'єктність індивідуальних осіб»,

«правосуб'єктність колективних осіб», зокрема «правосуб'єктність держави»;

дослідження змісту й обсягу правосуб'єктності, зокрема правосуб'єктності держави в цілому, слід здійснювати як послідовне дослідження змісту й обсягу правоздатності держави, дієздатності держави і деліктоздатності держави окремо;

розуміння поняття «правоздатність» як «родового» для її видів (загальної, галузевої і спеціальної правоздатності та загальновизнаного їх змісту), а також виділення для дослідження саме правоздатності держави дозволяє стверджувати, що «загальна» правоздатність і «спеціальна» правоздатність держави (як особливого колективного суб'єкта) забезпечені наявністю в неї (і лише в неї) особливої юридичної ознаки – державного суверенітету, яка є юридичною підставою та обумовлює реалізацію державою її функцій, зокрема функціонування політичної влади як у межах території («національний (територіальний) суверенітет»), так і за її межами – участь у міждержавних зносинах («міждержавний суверенітет») [185, с. 141–142].

Галузева правоздатність держави – юридична здатність держави бути суб'єктом правовідносин (відносин, що виникають у різних сферах суспільного життя), що врегульована нормами тієї чи іншої галузі права. Отже, «морську правоздатність» держави можна визначати як здатність держави бути суб'єктом правовідносин, що виникають у сфері морської діяльності, та дістали врегулювання нормами морського права; відповідно «міжнародну морську правоздатність» – нормами міжнародного морського права. *Дієздатність держави* – здатність своїми діями набувати і реалізовувати суб'єктивні права і юридичні обов'язки – зумовлена тим, що функції держави виступають як основні напрями реалізації завдань і цілей, соціального призначення держави в процесі її діяльності в різних сферах суспільного життя – сферах діяльності держави як об'єктів державного впливу. *Деліктоздатність держави* – здатність нести юридичну відповідальність за протиправні діяння та за їх негативні наслідки, зокрема бути відповідачем у справах, що розглядаються в міжнародних (міжнародних морських) юрисдикційних органах [186, с. 8].

Із приєднанням до UNCLOS'82 Україна як незалежна і суверенна держава набула певних прав, обов'язків і відповідальності у сфері освоєння морського середовища, тобто як особливий колективний суб'єкт права, що має загальну та спеціальну правоздатність, набула галузеву морську (зокрема і міжнародну морську) дієздатність – як суб'єкт морських правовідносин, зокрема статус держави-учасниці («State Party») і, звідси, положення повноправного учасника міжнародного морського правопорядку («a legal order for the seas and oceans») щодо реалізації функцій держави – основних напрямів, завдань і цілей її соціального призначення – у процесі діяльності у сфері освоєння морського середовища як об'єкта державного впливу, та деліктоздатність – як здатність нести юридичну відповідальність за протиправні діяння та за їх негативні наслідки, зокрема бути відповідачем у справах, що розглядаються в міжнародних (міжнародних морських) юрисдикційних органах [185, с. 142].

Статус держави, як суб'єкта морських правовідносин та головного національного регулятора морської діяльності, має декілька проявів, у залежності від чого вона здійснює ті чи інші повноваження, або, зазвичай, їх комплекс. Це її статус як держави – учасниці міжнародних угод, що стали в установленому порядку частиною внутрішнього законодавства, як держави прапора, як прибережної держави та як морської держави.

Основним документом, що визначає сучасні принципи морської діяльності, є UNCLOS'82, і тому відповідно до її норм визначимо особливості правового статусу держави як суб'єкта морських правовідносин.

У Преамбулі UNCLOS'82 проголошено про необхідність розроблення нової загальновизнаної конвенції з морського права, а отже – створення правового режиму для морських просторів. За результатами III Конференції ООН з морського права було розроблено унікальний міжнародний інструмент, яким удалося врегулювати всі аспекти публічного адміністрування режимів морських просторів: від делімітації до контролю над забрудненням морського середовища, наукових досліджень, економічних і комерційних видів діяльності, технології та врегулювання спорів із морських питань. Характер окремих

положень свідчить про те, що UNCLOS'82 являє собою не лише кодифікацію звичаєвих норм, але й прогресивний розвиток міжнародного права, що є більш важливим її аспектом [219, с. 23–24], а також про те, що нею визначено механізми реалізації закріплених норм на національному рівні. За оцінками науковців-правників та представників ООН, творці UNCLOS'82 виконали вказане вище завдання, про що свідчать їх твердження про те, що ця багатостороння міжнародна угода надала міжнародному співтовариству спільну мову щодо управління океанами від навігаційних прав до розмежування морських кордонів, вона демонструє правильну багатосторонність [606]; це знаменний етап у систематизації міжнародного морського права [506].

«Держава-учасниця». Стаття 1 «Уживання термінів і сфера застосування» UNCLOS'82 надає нормативно-правове визначення, склад і обсяг поняття, що охоплюється терміносполученням «держава-учасниця». Але при його використанні слід зважати на таке.

1. Визначення, склад і обсяг поняття наведено тільки «для цілей» («for the purposes») цієї Конвенції.

2. Відповідно до ст. 311 «Відношення до інших конвенцій та міжнародних угод» UNCLOS'82: i) буде мати «переважну силу» («shall prevail») у відносинах між «державами-учасницями» над Женевськими конвенціями з морського права від 29 квітня 1958 року (ч. 1); ii) не буде «змінювати» («shall not alter») прав і обов'язків «держав-учасниць», які впливають із інших угод, але тільки тих, що є сумісними із UNCLOS'82, та які «не зачіпають» («do not affect») здійснення ними прав та виконання ними зобов'язань за UNCLOS'82 (ч. 2).

3. Відповідно до Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. [43; 775] (далі – Vienna'69) держави, які є її «сторонами» («States Parties»), дійшли згоди про те, що вона буде застосовуватися «до міждержавних угод» («applies to treaties between States») (ст. 1 «Мета цієї Конвенції»), а для її цілей «сторона» («Party») визначатиме державу, яка «погодилися на обов'язковість» («have consented to be bound» для неї угоди та для якої «ця угода є чинною» («the treaty is in force») (п. 1(g) ст. 2 «Використання термінів».

Зазначимо, що саме «у цій формі» («in that form») вказане визначення «було включено» («was adopted») до тексту UNCLOS'82.

Отже, відповідно до ст. 1 «Вживання термінів і сфера застосування» UNCLOS'82 терміносполучення «держави-учасниці» («States Parties») – означає будь-які держави, які «погодилися на обов'язковість» («have consented to be bound») для них UNCLOS'82 та для яких вона «є чинною» («is in force») (п. 1 ч. 2 ст. 1), а відповідно до ст. 300 «Добровільність і незловживання правами» кожна «держава-учасниця», яка погодилась на обов'язковість для неї UNCLOS'82, має «добровільно» («in good faith») виконувати свої обов'язки (зобов'язання, що «визнані» («recognized»), «відповідають» («in a manner») її положенням та впливають із них, а також «здійснювати права і юрисдикцію та користуватися свободами» («exercise the rights, jurisdiction and freedoms»), таким чином, «щоб не допускати зловживань правами» («which would not constitute an abuse of rights»). Указане, зокрема, стосується виконання правил і процедур, пов'язаних із підписанням (ст. 305), ратифікацією (ст. 306), приєднанням (ст. 307) та набуттям чинності UNCLOS'82 для держави, що ратифікувала або приєдналася до неї (ч. 2 ст. 308).

Отже, маємо підстави дати таке визначення поняття, що охоплюється терміносполученням «держава-учасниця» – це будь-яка держава, яка погодилась на обов'язковість для неї UNCLOS'82, тобто погодилась добровільно виконувати свої обов'язки, здійснювати права, юрисдикцію і користуватися свободами, що визнані, відповідають її положенням та впливають із них, за умови виконання нею вимог UNCLOS'82 щодо ратифікації або приєднання до неї, та для якої вона набула чинності. Із наведеного визначення випливає, що «держава-учасниця» – це будь-яка держава, яка має певні права і обов'язки, що визнані, відповідають положенням UNCLOS'82 та впливають із них, та які стосуються діяльності, пов'язаної з освоєнням ресурсів морських просторів, – морської діяльності [162, с. 102]. Набуття суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, що пов'язані з ратифікацією або приєднанням до UNCLOS'82 (реалізацією міжнародної правосуб'єктності) як юридичним фактом та

виникненням відповідних правовідносин, слід розглядати як набуття державою правового статусу «держава-учасниця», який визначатиме її правове становище як суб'єкта відповідних морських правовідносин [163].

«Держава прапора». Нормативно-правове визначення поняття, що охоплюється терміносполученням «держава прапора» можна знайти в Конвенції ООН про умови реєстрації суден (United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, далі – UNCROS'86) [768]. Так, відповідно до ст. 2 «Визначення» для цілей («for the purposes») UNCROS'86, «держава прапора» – це держава, під прапором якої плаває та має право плавати певне судно («Flag State» means a State whose flag a ship flies and is entitled to fly») (ст. 2). Але при використанні цього визначення слід зважати на таке: 1) UNCROS'86 до нашого часу ще не набула чинності; 2) визначення, склад і обсяг поняття наведено тільки «для цілей» («for the purposes») UNCROS'86; 3) зі змісту поняття «держава прапора» можна визначити поняття, що охоплюється терміносполученням «судно прапора» – це певне судно, що здійснює плавання та має право плавати під прапором певної держави – «держави прапора».

В UNCLOS'82 дістав подальшого розвитку один із загальновизнаних принципів сучасного морського права – принцип свободи відкритого моря, а також його складник – принцип свободи судноплавства. При цьому можна стверджувати про відсутність у тексті UNCLOS'82 визначення поняття, що охоплюється власне терміносполученням «відкрите море», незважаючи на його широке застосування, зокрема у назві Частини VII «Відкрите море», зі ст. 86 «Застосування положень цієї Частини» якої впливає тільки (*підкреслено нами*) встановлення просторових меж застосування її положень – «положення цієї Частини застосовуються» («the provisions of this Part apply to all parts of the sea that are not included in <...>»). На наш погляд, ясність у питання, що досліджується, вносить ст. 89 «Неправомірність претензій на суверенітет над відкритим морем», зі змісту якої впливає принципова ознака відкритого моря – відсутність у будь-якої держави права (заборона на таке право – спосіб правового регулювання) навіть претендувати на підпорядкування цієї частини

морських просторів у цілому (будь-якої її частини) своєму суверенітету («no State may validity purport to subject any part of the high seas to its sovereignty») – ознака «позапідсуверенність». З огляду на те, що ч. 1 ст. 2 «Правовий статус територіального моря, повітряного простору над територіальним морем, а також його дна та надр» UNCLOS'82 встановлює право прибережної держави поширювати свій суверенітет тільки до зовнішньої межі територіального моря (державного кордону на морі) – ознака «підсуверенність» (заборона поширювати суверенітет за встановлені межі – спосіб правового регулювання), можна визначати «відкрите море» як усі частини морських просторів («high seas» – слід звернути увагу на використання терміна в множині), а саме поверхню і товщу морських вод, які розташовані за межами суверенітету будь-якої держави, тобто за зовнішньою «морською» («seaward») межею їхніх територіальних морів (за межами державного кордону на морі). Отже, ознака «позапідсуверенність» є ознакою правового статусу відкритого моря, яка опосередковує власне міжнародно-правовий режим використання цієї частини морських просторів.

Із тексту ч. 1 ст. 87 «Свобода відкритого моря» UNCLOS'82 випливає, що відкрите море є відкритим («are open»), але вказане не слід розуміти, як те, що воно є вільним (укр.) (*свободным* – рос.). Але можна стверджувати, що «відкритість» цієї частини морських просторів означає тільки «можливість» відкрито (без перешкод) здійснювати («exercised») певні відкриті види морської діяльності (спосіб правового регулювання – дозвіл) – свободи відкритого моря, які є правомірними з точки зору міжнародного права видами використання моря («internationally lawful uses of the sea») та які належать до цих свобод і є сумісними з іншими положеннями UNCLOS'82 (див., зокрема ст. 58 «Права й обов'язки інших держав у виключній економічній зоні»). Указане стосується також і обов'язку враховувати належним чином заінтересованість інших держав у користуванні свободами відкритого моря (ч. 2, ст. 87) та те, що відкрите море резервується для мирних цілей («for peaceful purposes») (ст. 88 «Резервування відкритого моря для мирних цілей»), спосіб регулювання – зобов'язання. Таким

чином, принцип свободи відкритого моря відображує об'єктивну потребу держав і народів у вільному використанні морських просторів як засіб міжнародних економічних, політичних та культурних зв'язків, а також використання природних ресурсів моря [437, с. 55].

Зі змісту ст. 87. «Свобода відкритого моря» UNCLOS'82 випливає, що принцип «свобода відкритого моря» є об'єднувальним, тобто включає декілька відкритих (правомірних) видів використання моря та, серед інших, свободу судноплавства («freedom of navigation») (п. а), ч. 1) як «відкрити» можливість її здійснення. При цьому в ст. 90 «Право судноплавства» йдеться про «право судноплавства» як право кожної держави («every State <...> has the right») незалежно від того, чи прибережна вона або ж не має виходу до моря («whether coastal or land-locked» [67]) на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі («to sail ships flying its flag on the high seas»). Звідси, по-перше, судноплавство – це вид правомірної, відповідно до морського міжнародного права, морської діяльності, яка пов'язана з використанням суден для плавання. У нашому випадку це: вхід, прохід та вихід із відкритого моря з метою його перетнути – транспортна діяльність; або вхід, знаходження в межах та вихід із відкритого моря з метою забезпечення здійснення певних видів морської діяльності – транспортно-забезпечувальна діяльність. По-друге, право судноплавства – це лише об'єктивне право будь-якої держави (зокрема, право надавати суднам свій прапор або свою національність), але не її суб'єктивне право або юридичний обов'язок (спосіб регулювання – дозвіл) [176, с. 310]. По-третє, право судноплавства – це право плавання під прапором будь-якої держави, тобто це вимога, але вимога лише до суден. Указану вимогу UNCLOS'82 пов'язує з відповідним об'єктивним правом суден плавати під прапором та обов'язком отримати таке право – судна мають національність («ships have nationality») тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати («flag they are entitled to fly») (ст. 91 «Національність суден»). До того ж UNCLOS'82 зобов'язує судна плавати під прапором лише однієї держави і підпорядковуватися її виключній юрисдикції у відкритому

морі (за винятком певних випадків) та передбачає юридичну відповідальність за порушення вказаних обов'язків (ст. 92 «Статус суден»), спосіб регулювання – «зобов'язання».

Наведене дає підстави пропонувати таке визначення поняття, що охоплюється терміносполученням *«державна прапора»*: це будь-яка держава, яка реалізувала принцип свободи відкритого моря, і його складника – свободу судноплавства, відповідно до положень UNCLOS'82, у частині, яка стосується реалізації права судноплавства, тобто права на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. Звідси випливає, що «судно прапора» – це судно, яке отримало право плавання під прапором певної держави – «держави прапора». Зауважимо, що твердження «будь-яка держава» є таким, що може застосовуватися незалежно від того, чи прибережна це держава, або ж держава, що не має виходу до моря, а також незалежно від того, чи є вона «державою-учасницею», навіть якщо такій державі надані, відповідно до UNCLOS'82, певні права. Набуття суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, пов'язаних із реалізацією права судноплавства як юридичним фактом і виникненням відповідних правовідносин, слід розглядати як набуття державою правового статусу «державна прапора», який визначатиме її правове становище як суб'єкта відповідних морських правовідносин.

«Прибережна держава». Зазначимо, що в багатьох статтях UNCLOS'82 використовується термін «державна» («State») без застосування кваліфікуючої ознаки «учасниця» («Party»). Редакційним комітетом (Drafting Committee) III Конференції ООН з морського права [599, р. 18] було проаналізовано відмінності між поняттями «державна» і «державна-учасниця» з метою їх гармонізації, але будь-яких спеціальних рекомендацій щодо використання цих понять зроблено не було («no specific recommendation was made»).

При цьому терміносполучення, що включають термін «державна», доволі часто використовуються в тексті UNCLOS'82. Наприклад (посилання у дужках на номер статті наведені відповідно до першої появи терміносполучення в тексті): держава-архіпелаг («archipelagic State») (ст. 46); прибережна держава

(«coastal State») (ст. 2); прибережні держави розвинуті («developed coastal States») (ст. 69); розвинуті держави, які знаходяться у географічно несприятливому стані («developed geographically disadvantaged States») (ст. 70); замкнені (майже замкнені) держави («land-locked States») (ст. 69); розвинуті замкнені (майже замкнені) держави («developed land-locked States») (ст. 69); держави, що розвиваються («developing States») (ст. 61); держави, які знаходяться у географічно несприятливому стані («geographically disadvantaged States») (ст. 69); держави, що розвиваються, які знаходяться в географічно несприятливому стані («developing geographically disadvantaged States») (ст. 70); замкнені (майже замкнені) держави, що розвиваються («developing land-locked States») (ст. 69); держава прапора («flag State») (ст. 27); іноземна держава («foreign State») (ст. 45); держави – члени міжнародних організацій («Member States of an international organization») (Додаток IX, ст. 1); держави порту («port States») (ст. 218); держава-відповідач («respondent State») (ст. 190); держави, що здійснюють дослідження («researching State») (ст. 246); держава-спонсор («sponsoring State») (ст. 190); держави, що межують із протоками («States bordering the straits») (ст. 34); держави, що обмежують замкнені (майже замкнені) моря («States bordering an enclosed or semi-enclosed sea») (ст. 123); держава, що порушує провадження («State instituting proceedings») (ст. 228); держава культурного походження («State of cultural origin») (ст. 149); держава історичного та археологічного походження («State of historical and archaeological origin») (ст. 149); держава походження анадромних видів («State of origin of anadromous stocks») (ст. 66); держава реєстрації («State of registry»); третя держава («third State») (ст. 111); держави-учасниці («States Parties») (ст. 1); держава транзиту («transit State») (ст. 124); держави користувачі («user States») (ст. 43).

Певна держава за певних умов може отримати будь-який з указаних вище статусів у кожному випадку зі спеціальним визначенням, що впливає з контексту UNCLOS'82. Так, наприклад, поняття, що охоплюється терміносполученням «прибережна держава», постійно повторюється в тексті

UNCLOS'82, але його визначення не надається. Про це також зазначає Т.В. Аверочкина [2, с. 55–56]. Аналіз контексту деяких статей, у яких цей термін використовується, дає можливість стверджувати, що «прибережна держава» – це будь-яка держава: i) яка має вихід до моря або має морське узбережжя, тобто не є державою, що «не має виходу до моря» («land-locked») (ст. 87); ii) яка здійснила делімітацію територіального моря, тобто яка встановила його ширину, або здійснила відлік його зовнішньої морської («seaward») межі від свого узбережжя або базисних ліній («baselines») (ст. 3); iii) суверенітет якої поширюється за межі її суходільної території («extends beyond its land territory») на прилеглий морський пояс («an adjacent belt of sea»), що позначається як територіальне море («territorial sea») (ст. 2); iv) яка погодилася здійснювати суверенітет над територіальним морем із дотриманням («subject to») UNCLOS'82 та інших норм міжнародного права («rules of international law») (ст. 2), тобто набула відповідного міжнародно-правового статусу.

Отже, *прибережна держава* – це будь-яка держава, що має вихід до моря, здійснила делімітацію територіального моря та погодилася здійснювати суверенітет над територіальним морем із дотриманням UNCLOS'82 та інших норм міжнародного права. Тому набуття будь-якою державою правового статусу «прибережна держава», який визначатиме її правове становище як суб'єкта відповідних морських правовідносин, слід пов'язувати з набуттям нею відповідних суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, які є наслідком факту реалізації цією державою її морської дієздатності, тобто власне юридичним фактом, із настанням якого пов'язані виникнення, зміна та припинення відповідних морських правовідносин [179, с. 12–13].

«*Морська держава*». Визначення поняття, що охоплюється терміносполученням «морська держава», UNCLOS'82 не надає і навіть не використовує. Отже, спробуємо розглянути деякі міжнародні нормативно-правові акти з метою виокремлення з їхнього змісту деяких ознак, які можна бути застосувати для визначення поняття «морська держава». Так, наприклад,

ст. 28 Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію [565] (Intergovernmental Maritime Consultative Organization, далі – IMCO) застосовує поняття «уряди держав, що мають значні інтереси у сфері морської безпеки» («governments of those nations having an important interest in maritime safety»), які можуть бути обраними до складу Комітету з безпеки на морі (Maritime Safety Committee, далі – MSC), та встановлює в змісті цього поняття наявність певних ознак, що можуть бути підставою для обрання представників до MSC. Такими підставами є наявність: i) найбільшого флоту («the largest ship-owning nations»); ii) інтересу в забезпеченні зайнятості великої кількості громадян у складі екіпажів морських суден («the supply of large numbers of crews»); iii) інтересу в перевезенні великої кількості пасажирів («the carriage of large numbers of <...> passengers»). При цьому слід мати на увазі, що з 22.05.1982 р. IMCO, відповідно до змін, які були внесені в 1975 р., набула назву Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, далі – IMO), а відповідно до ст. 27 Конвенції про Міжнародну морську організацію [566] до складу MSC входитимуть усі її члени («all the Members») [178, с. 90–91]. Зважаючи на наведене зауваження, зазначимо таке.

Наявність «найбільшого» флоту або флоту взагалі. Таку ознаку слід кваліфікувати як ознаку, притаманну визначенню поняття, що охоплюється терміносполученням «держава прапора». Такий висновок впливає, наприклад, із Консультативного висновку від 08.06.1960 р. Міжнародного суду (International Court of Justice) у справі «Заснування Комітету з безпеки на морі Міжурядової морської консультативної організації», з кого впливає, що якщо йдеться про наявність флоту («тоннажу»), то йдеться про «zareєстрований тоннаж» («in terms of registered tonnage») цієї держави [560].

Забезпечення зайнятості великої кількості громадян у складі екіпажів морських суден (ідеться про екіпажі морських суден, які здійснюють плавання під прапором будь-якої держави). Таку ознаку слід кваліфікувати як ознаку, притаманну визначенню поняття, яке охоплюється терміносполученням «країна, яка надає працівників». Такий висновок впливає з тексту UNCROS’86.

Так, відповідно до ст. 2 «Визначення», для цілей («for the purposes») UNCROS'86 «країна, що надає працівників» («labour-supplying country») – це держава, яка надає моряків для праці на суднах, що здійснюють плавання під прапором іншої країни («means a country which provides seafarers for service on ships flying the flag of another country») (ст. 2). При цьому, слід зважати, що UNCROS'86 ще не набула чинності.

Інтерес у перевезенні великої кількості пасажирів (ідеться про перевезення пасажирів на морських суднах, які здійснюють плавання під прапором будь-якої держави з наданням і без надання на судні спального місця («berthed and unberthed») слід кваліфікувати як ознаку, притаманну визначенню «держава, яка є замовником морських послуг із перевезення пасажирів морем» [пасажир – це будь-яка особа, яка перевозиться на судні: на підставі договору перевезення і відповідно до договору про перевезення вантажів перевозить із собою транспортний засіб або тварин] (ст. 1 Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 р. [747]).

Отже, *морська держава* – це будь-яка держава, яка великою мірою заінтересована в безпеці морської діяльності, саме стосовно безпеки суден, людей і майна на суднах та морського середовища, зокрема тому, що її громадяни беруть участь у забезпеченні, здійсненні та споживанні морських послуг, із дотриманням UNCLOS'82 та інших норм міжнародного права [177, с. 107]. Таким чином, набуття будь-якою державою правового статусу «морська держава», що визначатиме її правове становище як суб'єкта відповідних морських правовідносин, пов'язаний з набуттям нею відповідних суб'єктивних прав і юридичних обов'язків, які є наслідком факту реалізації цією державою її морської дієздатності, тобто власне юридичним фактом, із настанням якого пов'язані виникнення, зміна та припинення відповідних морських правовідносин.

РОЗДІЛ 2

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ ЯК ДЕРЖАВИ ПРАПОРА

2.1. Реєстрація суден та підтримання реального зв'язку як функція держави

Держава прапора – класична характеристика більшості сучасних країн, залучених до морської діяльності. Формування власних флотів завжди забезпечувало воєнну могутність держав, можливість прискореного розвитку торгівлі, економічну і соціальну стабільність. Невипадково Доктриною 2018 до пріоритетних національних інтересів України на морі віднесено, зокрема, посилення позиції України серед провідних морських держав шляхом створення й розвитку національних судноплавних компаній і національного торговельного флоту (розділ «Національні інтереси на морі»). Для загального покращання стану морської діяльності передбачається створення економічних стимулів для реєстрації суден під українським прапором (розділ «Мета, принципи і напрями реалізації морської політики»), зокрема обґрунтованого податкового режиму судноплавства, що відповідає податковим умовам відкритих реєстрів європейських держав, та впровадження режиму найбільшого сприяння для інвестування в морський і внутрішній водний транспорт. При цьому одним із напрямів відродження й розвитку торговельного мореплавства визнано боротьбу із субстандартним судноплавством (розділ «Розвиток морської індустрії»), а одним із напрямів просування національних інтересів – піднесення іміджу України як морської держави, зокрема шляхом демонстрації державного прапора (розділ «Розвиток військово-морської діяльності»).

Наведене дає підстави стверджувати, що забезпечення якості й ефективності Доктрини 2018 значною мірою залежить від наукового обґрунтування визначення стратегії та основних векторів розвитку України як держави прапора. А в умовах суттєвого зменшення кількості суден

під українським прапором слід урахувати світовий досвід, який свідчить, що запровадження міжнародної реєстрації суден зі спеціальним режимом оподаткування сприяло концентрації флоту під національним прапором (розділ «Сучасний стан сфери морської діяльності»). Автори Сучасної правової енциклопедії визначають державний прапор як офіційний відмітний знак держави; символ суверенітету держави [455, с. 99], а ще в 1992 р. відповідно до Розпорядження КМ України від 12 серпня № 523-р [353] на морських суднах, зареєстрованих в Україні, із 20 серпня 1992 р. було піднято Державний Прапор України та проінформовано іноземні держави і Генерального секретаря ІМО про зміну прапора на морських суднах, зареєстрованих в Україні.

Публічне адміністрування морської діяльності України як держави прапора ґрунтується на нормах UNCLOS'82, з приєднанням [372] до якої Україна набула прав, обов'язків і відповідальності у сфері освоєння морського середовища, а також, зокрема, правовий статус «держава-учасниця» – держава, яка погодилася на обов'язковість для неї положень UNCLOS'82 і для якої вона є чинною (п. 1 ч. 2 ст. 1), та правовий статус «держава прапора» – держава, яка реалізує своє право судноплавства, тобто держава, під прапором якої плаває та має право плавати певне судно. Звідси судно прапора – це певне судно, що здійснює плавання та має право плавати під прапором певної держави – держави прапора. Для отримання права плавання під прапором цієї держави судно має бути зареєстроване в її державному судновому реєстрі, а для цього – відповідати встановленим вимогам. Зважаючи на запропоноване в попередньому розділі визначення поняття «морська діяльність», значна частина її компонентів пов'язана саме з використанням суден у морських просторах, із мореплавством.

Дослідження інституту реєстрації суден на території сучасної України свідчить, що перші згадки про поширення юрисдикції держави прапора на екіпажі суден належать до 1720 р., коли, ґрунтуючись на перекладах англійського, голландського, данського, французького та шведського статутів було видано Статут морський про все, що стосується доброго управління під час перебування флоту в морі. У XIX ст. уперше були законодавчо закріплені умови

реєстрації суден та порядок надання судновласнику права підняти прапор на власному судні, з використанням терміна «суднохазяїн», тобто особи, яка використовує судно. Звідси – видання відповідного патенту слід розуміти як свідчення наявності в «суднохазяїна» права користуватися в процесі експлуатації судна державним прапором, як свідчення наявності в судна державної належності. А вже в 1903 р. зазначалося, що національність судна залежить не від зовнішніх формальних ознак, а від внутрішніх, зокрема національності власника [181, с. 240].

Таким чином правові норми про реєстрацію суден формувалися разом із національними кодифікаціями законів про морську торгівлю та службу на флоті. Принципи, що покладалися в основу реєстраційних процедур, були схожими, але не мали міжнародного стандарту, не зазнавали уніфікації і не набули загальнообов’язкового характеру, що стало причиною звернення в 1891 р. Інституту міжнародного права (м. Гамбург) до їх розроблення й узагальнення. У 1896 р. (м. Венеція) проєкт таких правил було обговорено та затверджено відповідною резолюцією, згідно з якою «Судно має бути включено до реєстру, який ведеться із цією метою уповноваженими особами, відповідно до законодавства держави» (ст. 1); «до реєстру може бути внесене судно, якщо більше ніж його половина є власністю: або громадян, або корпорацій, або командитних товариств, у яких більше половини відповідальних за управління осіб є громадянами; або акціонерних товариств, у яких принаймні дві третини директорів складають громадяни; подібні правила застосовуються до асоціацій або інших юридичних осіб, які володіють судном» (ст. 2); «підприємство (будь-то фізична особа – судновласник, компанія або корпорація) повинна мати свій офіс у державі прапора, у якій воно має бути зареєстроване» (ст. 3); «кожна держава визначає обов’язкові до виконання умови щодо призначення капітана або першого офіцера: при цьому громадянство капітана або членів екіпажу не може бути підставою для відмови або позбавлення права на державний прапор» (ст. 4) [593, р. 98–99].

Подальші розробки питання про національність та реєстрацію суден

належать до періоду після II Світової війни та пов'язані з роботою Комісії з міжнародного права ООН [748] (The International Law Commission, далі – ILC). Починаючи роботу над питанням національності судна, ILC виходила з того, що в законодавстві більшості держав із цього питання існує певна одноманітність принципів, тому роботу було сконцентровано на їх аналізі та класифікації. У результаті опрацювання було сформульовано такі положення щодо реєстрації судна в державному реєстрі: «1. Судно більш ніж на половину має належати: а) громадянам або особам, які є доміцилійованими на території держави, якій належить прапор; б) повному або командитному товариству, в якому більш ніж половина членів, які несуть особисту відповідальність, є громадянами або особами, які постійно проживають на території держави прапора; с) національному акціонерному товариству, правління якого знаходиться на території держави прапора. 2. Капітан має бути громадянином держави прапора» [729, р. 77].

У подальшому ILC дійшла висновку, що найкращим буде обмежитися формулюванням керівного принципу, відповідно до якого для надання національності судна ознаки загальновизнаності необхідна наявність «*genuine link*» між судном і державою, що надає дозвіл користуватися її прапором. При цьому ILC не вважала можливим встановлювати будь-які додаткові норми щодо того, яку форму вказаний зв'язок має набувати. Більшість членів ILC віддала перевагу наявності будь-якого нечіткого критерію, ніж відсутності критерію взагалі. Залишаючи державам широкі можливості із цього приводу, ILC бажала досягти розуміння того, що надання свого прапора судну не може бути лише адміністративною формальністю, яка не поєднується з гарантуванням того, що судно має «реальний зв'язок» («*possesses a real link*») зі «своєю новою державою» («*its new State*»). Визнавалося, що юрисдикція держави та її контроль щодо судна будуть ефективними лише там, де фактично існує взаємозв'язок між цією державою і цим судном, що є дещо іншим ніж лише реєстрація або лише надання сертифіката про реєстрацію. Право торговельного судна нести державний прапор певної держави засвідчується документами, які видаються

органами влади держави прапора, для того, щоб у разі наявності сумнівів національність могла бути доведена [181, с. 240–242].

Щодо розуміння категорії «*genuine link*» необхідно пояснити авторську позицію, яка полягає в такому. По-перше, необхідно звернути увагу на те, що у відгуку Уряду Нідерландів на проєкт ІЛС було застосовано англійське слово «*connection*» («*genuine connection*»), яке було замінено ІЛС на «*link*» («*genuine link*») без будь-яких коментарів. Цю заміну можна пояснити особливістю застосування цих слів в англійській мові: «*connection*» – «з'єднання із чимось» (техн.); «*link*» – «зв'язок між двома людьми, речами чи ідеями» (фіг.) [548], тобто виправленням некоректно застосованого слова.

По-друге, слово «*genuine*» у терміносполученні «*genuine link*» слід розглядати як позначення характеру/якості/форми/змісту/сутності зв'язку, тобто зв'язок має бути «*genuine*». Зауважимо, що із цього приводу ІЛС застосовує в коментарях такі визначення: «*a real link*», «*in fact relationship*» – фактичні «зв'язок, відносини, взаємовідносини» [749, р. 61].

По-третє, ІЛС не було визначено форми такого зв'язку й встановлено лише загальний критерій та залишено державам широкі можливості із цього приводу.

По-четверте, за кожною державою визнано право встановлювати певні умови – правила поведінки осіб (фізичних або юридичних), тобто врегульовувати взаємовідносини вказаних осіб лише з використанням методів правового регулювання у формі нормативно-правових актів, отже перетворенням взаємовідносин на правовідносини (взаємовідносини, які дістали правового врегулювання). Звідси умови надання судну державної належності («*nationality*») слід розглядати не як умови надання дозволу судну плавати під прапором, а як умови надання певною державою права на використання державного прапора (державного символу) судновласникам, тобто особам, які експлуатують (володіють та використовують) судна від свого імені на законних підставах, у процесі експлуатації суден, зокрема обов'язкового використання державного прапора суднами, якщо вони здійснюють плавання у відкритому морі.

Наведене зумовлює необхідність відмовитися від використання конструкції «реальний зв'язок», яке використовується українськими науковцями-мариністами [253], і є лише перекладом з російської (навіть офіційної у рамках ООН при складанні ряду міжнародних угод) мови словосполучення «genuine link», застосованого в текстах англійською (офіційною і робочою) мовою, та кваліфікувати словосполучення «genuine link» тільки як умовне словесне позначення, що не несе сутнісного навантаження та слугує лише для позначення певного поняття. Тобто відмовитись від будь-яких спроб його перекладу і формування на цій підставі визначення та змісту останнього. Отже, можна запропонувати визначення, зміст та обсяг поняття, що позначається терміном «genuine link» як правовідносини, тобто відносини, що виникають із факту надання певною державою права певному судновласнику використовувати її державний прапор у процесі експлуатації на законних підставах певного судна від свого імені, які дістали свого нормативно-правового врегулювання, зокрема міжнародно-правового. Звідси «genuine link» – це правовідносини між державою прапора і судном прапора, взаємовідносини, які дістали нормативно-правового врегулювання, тобто взаємовідносини, які реалізуються на підставі, у межах, у формі, у спосіб та відповідно до процедур, визначених положеннями чинних нормативно-правових актів (національних і міжнародних).

Доктринальні положення ILC, що стосуються права держав на надання державної належності судну дозволу плавання під державним прапором і реєстрації суден, а також положення щодо «genuine link» між державою і судном прапора, отримали закріплення в Конвенції про відкрите море 1958 р. [564] та UNCLOS'82, у нормах якої правовий зв'язок між державою, що реалізувала право судноплавства (державою прапора), і судном, яке має зобов'язання, що впливають з отримання права плавання під прапором – національності (судном прапора), визначається саме як «genuine link» – «між державою і судном має існувати зв'язок (“must exist a genuine link”))» (п. 1 ст. 91).

Зазначимо, що визначення, характеристики, змісту й обсягу поняття

«genuine link» UNCLOS'82 не надає, але з її тексту випливає розуміння цього поняття як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складові, і звідси виникає можливість дослідити кожен із них окремо. Так доказом існування «genuine link» є наявність у судна прапора відповідних документів, які має видавати держава прапора (ч. 2 ст. 91). Наявність цих документів свідчить, зокрема про те, що їх видано після того, як були задоволені: 1) умови надання національності; 2) умови реєстрації та 3) умови надання права плавати під прапором держави, яка визначила ці умови. Визначення вказаних умов є обов'язком держави прапора (ч. 1 ст. 91). До того ж кожна держава прапора зобов'язана 4) вести реєстр суден прапора із зазначенням їхніх даних (п. а ч.1 ст. 94). Тобто поняттям «реєстрація суден» було об'єднано вказані вище умови як окремі складники, розуміючи реєстрацію суден як один з елементів забезпечення існування «genuine link» [231], зокрема для аналізу виконання вимог UNCLOS'82 щодо умов реєстрації суден на території України [182, с. 54].

Загальні положення національного законодавства щодо реєстрації суден на території України закріплені в Главі 2 КТМ України «Реєстрація суден і право на прапор України». Зокрема, положення щодо: 1) *умов надання національності суднам* – у ст. 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України»; 2) *умов реєстрації* – у ст. 26 «Державна реєстрація суден», у ст. 27 «Порядок та умови реєстрації суден, припинення або тимчасового припинення реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України», у ст. 31 «Відповідальність за порушення правил реєстрації судна»; 3) *умов надання права плавати під прапором* – у ст. 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України» (відповідно до цієї статті поняття «українське судно» або «судно України» означає «національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України»), ст. 33 «Одержання права плавання під Державним прапором України», ст. 34 «Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України»; 4) *ведення реєстру суден прапора* – у ст. 26 «Державна реєстрація суден», у ст. 27 «Порядок та умови реєстрації суден, припинення або

тимчасового припинення реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України», у ст. 29 «Умови та наслідки реєстрації», у ст. 34 «Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України».

Тут необхідно звернути увагу, що відповідно до ст. 20 Розділу I «Загальні засади» Конституції України Державний Прапор України є одним із трьох державних символів України, порядок використання яких установлюється законом, який приймається не менш як двома третинами від конституційного складу Верховної Ради України. 16 жовтня 2015 р. Верховною Радою України було одержано проєкт закону України «Про Державний Прапор України» [307], який було прийнято за основу 2 лютого 2016 р., але станом на травень 2022 р. проєкт цього документа ще не став законом України. На початку 2021 р. Голова Верховної Ради України Р. Стефанчук запропонував структуру законопроекту «Про державні символи України, порядок їх використання та охорони» [411]. Текст розділів і статей законопроекту сформовано, за його твердженням, на підставі положень проєкту закону з реєстраційним № 4103-1 (проєкт закону України, про який ідеться, було відкликано 29 серпня 2019 р.) [395]. Отже, маємо констатувати, що досі не виконано вимогу Конституції України в частині прийняття закону, яким установлюється порядок використання державних символів України, зокрема порядку використання Державного Прапора України. При цьому КТМ України не може розглядатися як такий закон, адже в Конституції України йдеться, у першу чергу, про прийняття конституційного закону, яким КТМ України не є. Крім того в тексті КТМ України досі в статтях, де використано конструкцію «Державний прапор України», її не виправлено на «Державний Прапор України» (ст.ст. 29, 32-34, 40, 131, 132 та ін.).

UNCLOS'82 не встановлює критеріїв або стандартів, яким би мали відповідати перелічені вище умови, отже виконання обов'язків держави прапора не обумовлено обов'язком їх виконання відповідно до певних критеріїв або стандартів, незважаючи на те, що певні критерії або стандарти встановлювалися як у нормах національного законодавства, так і в міжнародних нормативно-правових актах (зокрема у UNCLOS'86, яка досі так і не набула чинності [769]).

Отже, слід зробити висновок про те, що умови реєстрації суден на території України не порушують положення UNCLOS'82, але в КТМ України поняття «genuine link» (або «реальний зв'язок») не використовується [182, с. 54].

Необхідно зазначити, що пропозиції стосовно внесення змін до статей Глави 2 КТМ України з'являлися регулярно. Указане, наприклад, стосується змісту ст. 32 «Національна належність судна. Право плавання під Державним Прапором України». Відповідно до вимог, закріплених цією статтею, отримати національність (національну належність) і право плавання під Державним Прапором України, може лише судно, яке перебуває у власності фізичної особи – громадянина України, фізичної особи – підприємця, юридичної особи, зареєстрованих на території України, або судно, яке використовується зазначеними особами на умовах договору бербоут-чартера. При цьому 19.09.2013 р. Комітетом із питань транспорту і зв'язку Верховної Ради України було зареєстровано законопроект за № 3294 «Проект закону про внесення змін до статті 32 Кодексу торговельного мореплавства України (щодо права плавання під Державним прапором України)» (станом на 17 липня 2021 р. цей законопроект, був серед таких, із підготовки яких комітет до цього часу визначено головним [398]).

На думку авторів законопроекту, є очевидним, що існуючі обмеження стали «серйозним бар'єром» для залучення іноземного інвестування в розвиток вітчизняного судноплавства, а також сприяють його «тінізації», оскільки судновласники змушені обирати для своїх суден зручні прапори (до речі, за даними UNCTAD, дефлейт флоту українських судновласників під іноземним прапором на 2018 р. складав 3399 тис. т – у 10 разів більше ніж флот під українським прапором [719]). Отже, є необхідним прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден», що дозволить залучити судновласників (насамперед іноземних) під український прапор (майже 73% світового флоту ходить під прапором країни, відмінної від країни бенефіціарної власності судна). Отже, існує величезна розбіжність між державами, у яких базуються власники суден, і державами прапора, які здійснюють регулятивний

контроль над світовим флотом. Дійсно, у той час як Греція, Японія, Китай, США та Норвегія були визнані одними з найбільших судновласників у 2018 р., Панама, Маршаллові Острови та Ліберія на теперішній час є трьома найбільшими реєстрами прапорів [603]. У 2022 р. на них разом припадало 44,3% світової вантажопідйомності. Для порівняння, на торговельні судна, зареєстровані в Китаї, найбільшій країні-експортері, припадало лише 5,2% загальної місткості. Інші часто використовувані зручні прапори включають Мальту (5,2 % місткості) і Багамські острови (3,3 %) [605].

Відомо, що в Україні питання про створення міжнародного реєстру суден дискутується майже з 2001 р. Першим кроком у створенні Реєстру буде прийняття Закону України «Про Міжнародний Реєстр морських і річкових суден України», проєкт якого мав розроблятися відповідно до аналізу аналогічних ресурсів Панами, росії, Грузії, Молдови та інших держав [578; 641; 663; 750]. Отже, розуміння того, що одним із напрямів розвитку судноплавної галузі в Україні є запровадження другого чи міжнародного реєстру, є доволі поширеним, навіть серед представників уряду України. Утворення альтернативних реєстрів уже доволі тривалий час є загальноприйнятою світовою практикою, основною особливістю якої стало забезпечення роботи таких суден винятково на світовому фрахтовому ринку, поза акваторією держави реєстрації (держави прапора), і конкуренції із суднами інших країн за право одержання контрактів на перевезення. Це рішення фактично об'єднує типові риси реєстрів, «згладжуючи» негативні риси та підсилюючи зручності. Істотною перевагою більшості других суднових реєстрів можна вважати відсутність їх у «чорних» списках держав, під прапорами яких судна підлягають першочерговим перевіркам за умовами регіональних угод. Для держави, у якій створюється другий реєстр, позитивний ефект від його запровадження полягає в тому, що практично припиняється перехід суден вітчизняних судновласників під іноземні прапори, залучаються іноземні судновласники, збільшується дедвейт флоту під національним прапором і, як наслідок, зростають надходження до бюджету [154, с. 85, 86].

Маємо зазначити також, що за сучасних умов термін «зручні прапори»

лише в розумінні надання своїх реєстрів для спрощеної реєстрації суден досить вузько відображає намагання як держав, що розвиваються, так і економічно розвинутих країн «сховатися» від витрат на належну реєстрацію своїх суден, на відміну від поняття «відкрита реєстрація суден», яке варто визнати більш ємним. Зміст поняття «відкрита реєстрація суден» було визначено, наприклад, у документах Конференції Організації Об'єднаних Націй щодо умов реєстрації суден (1984–1986 рр.): «держава відкритої реєстрації» – це будь-яка держава, яка не вимагає, щоб її громадяни безпосередньо або частковою участю в капіталі будь-якого акціонерного товариства були власниками або фрахтівниками судна без екіпажу або будь-яким іншим чином несли відповідальність за експлуатацію судна, зареєстрованого в цій державі» [559, р. 5]. Таким чином, по-перше, не вимагається, щоб право власності на судно належало громадянину держави реєстрації та, по-друге, не виконуються зобов'язання держави реєстрації («State of registration» – держава, до реєстру суден якої включено судно відповідно до UNCROS'86).

Оскільки під національністю судна слід розуміти правовий зв'язок або правову належність судна до держави, яка надала йому свою національність, то національність судна збігається з національністю держави прапора. Але відсутність міжнародно-правового закріплення вимог, та навіть мінімальних стандартів (критеріїв), пов'язаних із реалізацією державами права надання національності, тобто права плавання під її державним прапором, призвело до появи т.зв. «дешевих» прапорів, використання яких забезпечувало отримання економічної вигоди, зокрема максимальні прибутки, та знижувало витрати на утримання судна та екіпажу [691].

Згадаємо, що одним із напрямів просування національних інтересів Доктриною 2018 визначено піднесення іміджу України як морської держави, зокрема шляхом демонстрації державного прапора (розділ «Розвиток військово-морської діяльності»). При цьому отримання прибутку від реєстрації або від виконання державою прапора своїх обов'язків стосовно зареєстрованих суден як основне та іноді єдине призначення реєстрації не може визнаватись основним.

Особливо в розумінні ст. 94 UNCLOS'82. Безумовно, наслідком залучення судновласників спрощеними умовами реєстрації будуть додаткові прибутки бюджету країни, але це не може і не повинно бути основною метою реєстрації. З іншого боку, реєстрація суден взагалі не може бути діяльністю, спрямованою на отримання прибутків. А встановлені збори за реєстрацію мають забезпечувати виключно покриття адміністративно-господарських витрат на здійснення адміністративної послуги та утримання штату працівників реєстраційної служби [658, р. 68–69]. У своїй окремій думці, долученій до рішення Міжнародного Суду ООН у справі «Барселона Трекшн» 1970 р., суддя Ф. Джессеп указав на те, що поняття «genuine link» пов'язане з громадянством індивідуума та корпорації. Щодо національності судна Ф. Джессеп уважав, що вона може бути встановлена шляхом оцінки наявності або відсутності таких елементів, як управління, право власності, юрисдикція та контроль [730, р. 188].

Відомо, що найстаріший зі «зручних прапорів» – мальтійський – уперше з'явився на російських суднах в 1796–1801 рр. Торговельні судна багатьох країн уже в той час часто змінювали свої прапори з корисливою метою, залежно від того, якою державою контролювалися акваторії, якими пролягав шлях. На XIX ст. як період виникнення «зручних прапорів» указує Р. Карлайл [551]. Зазначається також і про більш ранні часи: XVI ст., коли іспанський прапор використовувався на англійських торговельних суднах із метою збереження іспанської монополії на торгівлю із західною Індією [662], та XVII ст., коли англійські рибалки використовували іспанський прапор у районі острова Ньюфаундленд для уникнення обмежень, пов'язаних із промислом [666, р. 513]. Крім того міжнародні норми до XX ст. не передбачали правил про право судна плавати під конкретним прапором. Кожна держава, яка мала торговельні судна, регулювала власним законодавством умови, відповідно до яких судно мало право плавати під її прапором [653, р. 14–16].

Сучасна практика «зручних прапорів» є набагато динамічнішою та отримала закріплення в національних законодавствах. Першою запровадила пільговий режим приписування суден Панама в 1925 р. [614, р. 51–52; 696,

р. 19], а його основи були закладені в 1916 р., коли було започатковано відкритий реєстр іноземних суден, що дозволив реєструвати панамські компанії, які належали іноземцям [723]. У грудні 1948 р. було засновано ліберійський «дешевий реєстр», появу якого пов'язують із Е. Стеттініусом (колишнім державним секретарем США). А вже в березні 1949 р. американський танкер «World peace» уперше вийшов у море під прапором Ліберії. 1978 рік став «піком» – під прапором Ліберії плавали судна, загальний тоннаж яких склав 81 млн. рег. т [181, с. 241]. Цей феномен пов'язують із тим, що Ліберія надавала свій прапор на найбільш пільгових умовах. Але пізніше з'являються держави, які намагалися «продати» свій прапор на більш пільгових умовах, унаслідок чого до кінця 1988 р. «флот Ліберії» скоротився на 4,8 млн т дедвейту, але залишився при цьому на першому місці у світі [718, р. 9–11]. Останнє призвело до того, що на теперішній час, за даними UNCTAD, на початку 2021 р. більше половини всіх суден, що належать японським компаніям, були зареєстровані у Панамі; 25% суден, що належать грецьким компаніям, зареєстровані в Ліберії, а ще 22% – на Маршаллових островах. Панама (344 млн. дедвейт), Ліберія (300 млн. дедвейт) і Маршаллові Острови (274 млн. дедвейт) є провідними прапорами реєстрації. Гонконг і Сінгапур посіли четверте і п'яте місця відповідно. Серед цієї п'ятірки Маршаллові Острови зафіксували найзначніше зростання кількості реєстрацій за останнє десятиліття [764, р. 2].

Отже, питання про надання права на підняття прапора на судні є, насамперед, питанням про можливість допуску іноземного капіталу до своєї морської галузі (зазвичай визначальної для економіки країни), тому кожна держава на свій розсуд установлювала правила такої реєстрації, керуючись власними мотивами, що могли бути дуже різними (політичні, економічні тощо) [653, р. 11–15]. Згадаємо, що відповідно до Доктрини 2018, для загального покращання стану морської діяльності в Україні необхідно створити економічні стимули для реєстрації суден під українським прапором, зокрема у вигляді обґрунтованого податкового режиму судноплавства, що відповідає податковим умовам відкритих реєстрів європейських держав, та забезпечити надання

режиму найбільшого сприяння інвестуванню в морський і внутрішній водний транспорт (Розділ «Мета, принципи і напрями реалізації морської політики»). Але при цьому важливо, щоб існування «genuine link» не було лише адміністративною формальністю та джерелом наповнення бюджету, а забезпечувало надійний внутрішньодержавний контроль та ефективне інспектування державою прапора з метою недопущення й скорочення субстандартного судноплавства. Адже через значне поширення практики «зручних прапорів» та незважаючи на закріплення у глобальних міжнародних договорах, фактично «genuine link» сьогодні не працює, «розмивається», його значення спотворюється, а питання про його наявність та ефективність виникають переважно в ситуаціях, пов'язаних зі значними порушеннями у сфері морської діяльності (незаконного, непідзвітного, неконтрольованого промислу, аварій, забруднень) [658, р. 66].

Спроби контролю «зручного прапора» в міжнародному праві безрезультатно здійснювалися на Першій конференції ООН з морського права, у рамках UNCTAD та деяких національних асоціацій морського права. На III Конференції ООН з морського права також не було знайдено принципово нових рішень для встановлення глобальних стандартів реєстрації суден, тому зусилля світового співтовариства було зосереджено на гарантуванні безпеки мореплавства, оновленні й удосконаленні дієвості вже прийнятих стандартів і практик. А за пропозицією ряду дослідників успішними судовими реєстрами майбутнього стануть гібридні, що поєднують найбільш бажані риси як із відкритих, так і з національних реєстрів, щоб створити найкращий механізм реєстрації суден [723, р. 61].

У цілому інститут та функція держави з реєстрації суден є значним складником публічного (державного) адміністрування морської діяльності, а юридичне значення такої реєстрації може бути зведене до поєднання двох аспектів: публічно- та приватноправового. За допомогою реєстрації відбувається нагляд за кількістю, економічною ефективністю національного торговельного флоту та забезпечується публічний контроль над суднами [658, р. 67], а також

здійснюється пошук кінцевих бенефіціарних власників суден, які беруть участь чи стають причинами правопорушень, із метою стягнення відшкодувань за завдані збитки.

Р. Ріа до основних публічно-правових атрибутів реєстрації суден відносить: 1) підпорядкування юрисдикції держави прапора, 2) право на державний прапор, 3) право на консульську допомогу та дипломатичний захист із боку держави, 4) право на морський захист державою прапора, 5) право займатися певною діяльністю в межах територіального моря держави прапора, включаючи каботаж і прибережне рибальство; 6) визначення застосовних правил війни та нейтралітету суден у разі війни. У цілому ж публічно-правові атрибути реєстрації суден включають юрисдикцію, зобов'язання держави та відповідальність суден. До приватноправових ознак реєстрації автор відносить: 1) захист титулу зареєстрованого власника; 2) захист прав власності на цінні папери та 3) захист третіх осіб [723, р. 9–10, 12].

Юрисдикція держави прапора є класичною категорією інституту реєстрації суден, що означає сукупність повноважень щодо встановлення правил поведінки, вирішення правових спорів та справ про правопорушення, застосування санкцій до користувачів судна [679, р. 41]. Термін «юрисдикція» в даному контексті має тлумачитися в найширшому розумінні цього слова як здійснення державою всієї сукупності владних повноважень [413, р. 506]), тобто судно, його екіпаж і пасажери підпадають під дію законів цієї держави і користуються його захистом і заступництвом. Юрисдикцією також визнається діяльність держави, що здійснюється через систему уповноважених нею органів у межах їхньої компетенції з учинення публічного управлінського впливу (у найширшому його розумінні як прояву законодавчої, виконавчої та судової влади держави) на суспільні відносини в повному обсязі на всій її території, а в деяких випадках – за її межами [2, с. 86–87]. До того ж, виключність (не рахуючи чітко визначених випадків) влади над судном із боку держави прапора є найважливішим наслідком національності судна. При цьому під «національністю» судна розуміють стійкий правовий зв'язок між судном і

державою, прапор якої воно «носить», правову належність судна до певної держави. UNCLOS'82 закріплює принцип виключної юрисдикції держави прапора (ст. 94). Він є похідним принципу свободи судноплавства, яка «є священним правом для всіх держав і має бути збережена, водночас вона має бути збалансована з відповідальністю та обов'язками, що випливає з її норм. Зрештою, саме держава прапора повинна продемонструвати «справжню» добросовісність щодо дотримання й ефективного виконання своїх зобов'язань, дозволяючи суднам плавати під своїм прапором» [626, р. 107]. Таким чином маємо констатувати та погодитися з висловлюваними в дослідницькій літературі тезами про те, що принцип виключної юрисдикції держави прапора проявляється в поширенні юрисдикції держави прапора на відносини на судні і щодо самого судна (т.зв. внутрішній аспект), а також у неприпустимості втручання в діяльність судна, що закріплена UNCLOS'82 [184, с. 82]. Отже, виключна юрисдикція є однією з найважливіших юридичних гарантій зміцнення правопорядку на морях, утвердження свободи відкритого моря [522, с. 112].

Таким чином, поняття «виключна юрисдикція держави прапора щодо суден прапора у відкритому морі» слід характеризувати як цілісний правовий феномен, розуміючи його «виключний» (специфічний, особливий) правовий характер, тобто без окремого визначення, змісту та обсягу понять (термінів), що складають це терміносполучення. У змісті поняття «виключна юрисдикція» можна виокремити таке: просторовою сферою дії цього правового феномену є відкрите море; усі судна прапора підпадають під виключну дію компетентної влади – державний суверенітет держави прапора; усі судна прапора користуються імунітетом від юрисдикції будь-якої держави, що не є державою прапора; для певних суден UNCLOS 82 передбачає «повний імунітет», тобто не обмежений будь-якими умовами, а для певних суден – «неповний імунітет», тобто «обмежений імунітет» у випадках, прямо передбачених у міжнародних договорах та/або в Конвенції; імунітет (повний або обмежений) забезпечується захистом із боку держави прапора, який, у свою чергу, ґрунтується на загальновизнаному всіма членами міжнародної спільноти принципі рівності

незалежних суверенних держав; можливість судна прапора користуватися правовим захистом держави прапора урівноважена відповідальністю останньої за його діяння, що є беззаперечною умовою ефективності дії принципу свободи відкритого моря і принципу свободи судноплавства як його складника [184, с. 83]. Отже, функція держави з реєстрації морських суден та підтримання реального зв'язку забезпечує поширення юрисдикції держави прапора на усі відносини, що складаються на судні, та формує можливість його захисту.

2.2. Зобов'язання держави прапора судна: оновлення концепції

На теперішній час поряд із виконанням зобов'язань держави прапора, що мають переважно адміністративно-процедурний характер та пов'язані з реєстраційними діями й контрольними повноваженнями, до їх кола слід відносити також функції з протидії незаконним актам, що порушують публічний порядок на морі, установлений після підписання UNCLOS'82 та інших всесвітніх договорів щодо боротьби із забрудненням морського середовища, поширенням наркотичних засобів, перевезення рабів та несанкціонованим мовленням із відкритого моря.

Дотримання екологічних стандартів є одним із вагомих аспектів виконання обов'язків держави прапора. Цей напрям стає останнім часом одним із провідних, адже забруднення морського середовища набуває глобальних масштабів. Так у листопаді 2022 р. було повідомлено про смерть кита, який викинувся на узбережжя через страждання від спожитого пластику [274]. Забруднення морського середовища нафтою, нафтопродуктами, іншими хімічними елементами та сполуками є глобальною проблемою, що вимагає глобального підходу [746]. Останній досягатиметься спільними зусиллями держав, як прибережних, так і держав прапора. У ст. 94 UNCLOS'82 зазначається, зокрема, що екіпажі суден мають бути повністю ознайомлені із застосовними міжнародними правилами з питань скорочення і збереження під

контролем забруднення морського середовища і зобов'язані дотримуватися таких правил. У цілому екологічна спрямованість UNCLOS'82 є очевидною: значну частину її норм спрямовано саме на захист і збереження для наступних поколінь екологічно врівноваженого та здорового морського середовища, а екологічні зобов'язання «держави прапора» є невід'ємною частиною концепції «реального зв'язку».

Аналіз тексту UNCLOS'82 свідчить, що більшість її норм має природоохоронний характер, спрямована на захист і збереження морського навколишнього середовища від усіх можливих форм забруднення, що виникають унаслідок діяльності людини. При цьому найбільша увага приділяється запобіганню забрудненню із суден, що не є випадковим при загальному «фокусі уваги» Конвенції на визначення режимів морських просторів, значно віддалених від узбережжя. Відповідальність за дотримання суднами загальновизнаних міжнародних правил і стандартів закріплено в прийнятих під егідою ІМО міжнародних угодах або в інший спосіб та належить до зобов'язань (обов'язків) держав прапора, які із цією метою мають забезпечити дотримання застосовних правил та стандартів (установлених переважно ІМО) суднами, що плавають під їхнім прапором або занесені до їхнього реєстру. UNCLOS'82 передбачає, що держави повинні співпрацювати на глобальній основі та, за необхідності, на регіональному рівні, безпосередньо або через компетентні міжнародні організації (розділ 2 «Глобальна та регіональна співпраця» частини XII) [655, р. 194].

Розділ 5 частини XII UNCLOS'82 передбачає, що держави-учасниці, діючи через компетентні міжнародні організації або спільні дипломатичні конференції:

1) установлюють міжнародні правила та стандарти для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища із суден та сприяють установленню систем шляхів для зведення до мінімуму загрози аварій, що можуть спричинити забруднення морського середовища, включаючи узбережжя, та шкоду від забруднення пов'язаним із ним інтересам прибережних держав (п. 1 ст. 211 «Забруднення із суден»);

2) приймають закони та нормативні акти для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища із суден, що плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них. Такі закони і правила мають бути принаймні настільки ж ефективними, як і загальноприйняті міжнародні норми і стандарти, установлені через компетентну міжнародну організацію або загальну дипломатичну конференцію (п. 2 ст. 211). Компетентною міжнародною організацією є ІМО (п. 7 ст. 2 MARPOL);

3) вимагають від капітана судна, яке плаває під її прапором, надавати на прохання прибережної держави інформацію про те, чи дотримується судно встановлених такою державою вимог для заходження до порту (п. 3 ст. 211);

4) приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті захоронення, і прагнуть установити глобальні і регіональні норми, стандарти та рекомендовані практики і процедури для відвернення, скорочення і збереження під контролем такого забруднення (ст. 210 «Забруднення, що спричиняється схороненням»);

5) приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з атмосфери або через неї, застосовні до повітряного простору під їхнім суверенітетом, до суден, що плавають під їхнім прапором, та суден або літальних апаратів, зареєстрованих у них, зважаючи на погоджені в міжнародному порядку норми, стандарти та рекомендовані практику і процедури, а також безпеку повітряної навігації (ст. 212 «Забруднення з атмосфери або через неї»).

Однією із Цілей сталого розвитку є збереження морських екосистем (Ціль 14), яка передбачає необхідність запобігання та значного скорочення до 2025 року забруднення морського середовища. У контексті сталого розвитку морського транспорту, на додаток до заходів із мінімізації забруднення океанів від берегових джерел, особливі дії вчиняються щодо скорочення забруднення із суден; управління баластними водами; контролю за перевезенням небезпечних та шкідливих речовин; збереження прибережних і морських районів, у т.ч. поза межами дії національної юрисдикції. ІМО має

відіграти ключову роль у скороченні викидів, пов'язаних із судноплавством, та підвищенні енергоефективності галузі, щодо посилення охорони та підвищення безпеки міжнародних морських перевезень та запобігання забрудненню із суден. ІМО переглядає свою кліматичну стратегію 2018 року, яка спрямована на скорочення викидів із суден як мінімум на 50% до середини століття [611]. При цьому має бути також ужитий комплекс заходів, які будуть присвячені збереженню природного хімічного складу атмосферного повітря (де «повітря» означає суму газів, які складають атмосферу Землі), щоб запобігти забрудненню викидами антропогенного характеру [672, р. 14]. Такою, що відповідає Цілі 14 сталого розвитку, є практика встановлення ІМО особливо вразливих морських районів, які підпадають під дію відповідних захисних заходів, таких як обов'язкові системи встановлення судноплавних шляхів. Нині таким захистом охоплено 14 районів (і два доповнення до них), ці райони включають такі морські об'єкти всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, як Великий Бар'єрний риф (Австралія), Галапагоський архіпелаг (Еквадор), національна морська пам'ятка Папаханаумокуакеа (Сполучені Штати Америки) і Ватове море (Данія, Німеччина та Нідерланди). У межах міжнародного співробітництва в досягненні цілей сталого розвитку за допомогою морських сполучень 97 країн підписали також угоду про заходи держави порту – першу міжнародну угоду, що має обов'язкову силу, про боротьбу з незаконним, нереєстрованим і нерегульованим рибним промислом, проблема якого набуває дедалі більшої актуалізації, а заходи протидії не завжди є дієвими [610; 611].

Розділ 6 частини XII UNCLOS'82 передбачає, що держави-учасниці приймають закони та нормативні акти відповідно до цієї Конвенції та відповідні міжнародні правила і стандарти, установлені через компетентні міжнародні організації або дипломатичні конференції, для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища із суден, що плавають під їхніми прапорами, і приймають закони, правила та вживають інших необхідних заходів для їх здійснення. Світова спільнота має усвідомити, що збереження та відновлення Світового океану вимагає спільної кропіткої

роботи. Міжнародні конвенції повинні відігравати провідну роль у координації міжнародної діяльності всіх держав світу, які беруть участь у захисті світових водних ресурсів. Отже, слід підкреслити, що на теперішній час екологічні зобов'язання держав прапора забезпечені міжнародними документами, вони є складними й об'ємними, а дотримання основних принципів провідних міжнародних конвенцій має бути обов'язковим для всіх держав, які є відповідальними за експлуатацію суден і, зокрема, для держав прапора [655, р. 195].

Однією з проблем людства у ХХІ ст. є проблема незаконного обігу наркотичних засобів та психотропних речовин, у т.ч. морським шляхом [713, р. 73, 86, 94, 105, 114]. І ряд зобов'язань щодо протидії такому явищу покладається на держави прапора. Як зазначає виконавчий директор Управління ООН з наркотиків і злочинності Г. Волі, на теперішній час у світі близько 275 млн осіб уживають наркотики, і до 2030 р. цей показник може зрости ще на 11% [777]. Загальноновизнано, що масштаб і тенденції до збільшення незаконного виробництва, попиту та торгівлі наркотичними засобами та/або психотропними речовинами стабільно зростають.

Міжнародні угоди встановлюють механізми протидії такому явищу, і UNCLOS'82 не є винятком. Системою цих договорів утворено сучасний режим протидії незаконному обігу наркотичних засобів та/або психотропних речовин, що реалізується на внутрішньонаціональному рівні, у т.ч. державами прапора. Головним зобов'язанням є припинення використання суден із метою незаконного переміщення таких речовин, що слід визнати органічним компонентом «genuine link» [654, р. 221]. При чому, якщо в акваторіях, що перебувають під суверенітетом або в яких діє юрисдикція прибережних держав, основні обов'язки щодо протидії незаконному поширенню наркотичних засобів та/або психотропних речовин покладається на прибережні держави та держави прапора (і це підтверджується їхнім внутрішнім законодавством та угодами, що ними укладаються на двосторонній основі), то у відкритому морі це є обов'язком, насамперед, держави прапора судна. У цілому система заходів,

спрямованих на боротьбу з незаконним обігом наркотичних засобів та/або психотропних речовин у відкритому морі, базується на ряді міжнародних угод. Ними сформовано механізм внутрішньодержавного адміністрування протидії проявам цього негативного явища, а найбільш поширеними формами незаконних дій (операцій) із психоактивними засобами, що здійснюються в межах морських просторів, є незаконний обіг, що визнається злочинним незалежно від місця здійснення, а також його різновид – переміщення наркотиків через митний кордон держав у формі контрабанди [1, с. 73–74].

UNCLOS'82 передбачає, що будь-яка держава, яка має розумні підстави вважати, що судно, яке плаває під її прапором, займається незаконною торгівлею наркотиками та/або психотропними речовинами, може звернутися до інших держав із проханням про співробітництво в припиненні такої незаконної торгівлі. Усі держави співробітничать у припиненні незаконної торгівлі наркотиками та психотропними речовинами, яка здійснюється суднами у відкритому морі на порушення міжнародних конвенцій (ст. 108). Слід зазначити, що нелегальний обіг – це діяльність, що здійснюється і) у відкритому морі, тобто за межами суверенітету будь-якої держави; ii) на порушення міжнародних конвенцій, тобто існують конвенції, якими передбачено режим (правила) законного обігу таких психоактивних речовин [654, р. 222]. Визнається, що положення UNCLOS'82 є недостатніми для протидії незаконному трафіку наркотичних засобів морем, адже пропонують мало конкретних положень і не передбачає в переліку підстав для втручання в плавання іноземного торговельного судна у відкритому морі (ст. 110 UNCLOS'82) зайняття незаконною торгівлею наркотиками та психотропними речовинами. І лише з прийняттям спеціальних міжнародних інструментів, присвячених саме протидії незаконного обігу психоактивних засобів, удалося досягти необхідного рівня конкретизації керівних принципів для міжнародного співробітництва у цій сфері [699, р. 3–4].

Єдина конвенція про наркотичні засоби 1961 р. [735] у ст. 44 «Припинення дії попередніх міжнародних договорів» передбачає, що положення цієї

Конвенції замінюють або припиняють, після набрання нею чинності, деякі договори, які було прийнято у період з 1912 по 1951 рр. Стаття 31 цієї Конвенції містить приписи щодо необхідності для держав – учасниць: контролювати за допомогою ліцензування імпорту та експорту лікарських засобів (пп. а) п. 3); статтею 32 передбачається, що провезення на суднах або літаках міжнародного сполучення обмежених кількостей наркотичних засобів, необхідних під час подорожей або рейсів для надання першої допомоги або в екстрених випадках, не вважається ввезенням, вивезенням чи транзитом за змістом цієї Конвенції (п. 1). Такі перевезення регулюються законами, правилами, постановами про дозволи та ліцензії країни реєстрації (держави прапора) (п. 3). Цією Конвенцією також передбачаються спеціальні заходи та дії (арешт і конфіскація), які мають бути вжиті державами-учасницями при використанні будь-яких наркотичних засобів, речовин та предметів обладнання для вчинення злочинів (ст. 37).

Держави – члени Угоди про незаконний обіг на морі, укладеної на виконання ст. 17 Конвенції ООН про боротьбу з незаконним обігом наркотичних засобів та психотропних речовин (ETS N 156) [482], прагнуть якомога більше розширити своє співробітництво в боротьбі з незаконним обігом наркотичних засобів і психотропних речовин на морі відповідно до міжнародного морського права та з повним дотриманням принципу права свободи судноплавства. У статті 4 передбачено можливість звернення держави прапора до інших сторін угоди з проханням про надання допомоги в боротьбі з використанням суден під її прапором у незаконному трафіку наркотичних засобів. У цілому угода передбачає значні повноваження та юрисдикцію держави прапора щодо протидії незаконних дій з наркотичними засобами, що наведені у більшості з її статей (у 17 з 36). Ця угода є детально розробленим багатостороннім інструментом, що передбачає розширювану останнім часом договірну практику в цій сфері.

Відповідно до Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин 1988 р. [135], сторони вживають

необхідних заходів, включаючи заходи законодавчого та організаційного характеру, згідно з основними положеннями своїх внутрішніх законодавчих систем. У Конвенції також підкреслюється необхідність покращання міжнародного співробітництва з метою припинення незаконного обігу на морі (Преамбула), установлюється юрисдикція держави прапора щодо правопорушень, скоєних на суднах під її прапором (ст. 4), а спеціальну ст. 17 присвячено протидії незаконному обігові на морі та передбачено заходи з протидії йому за участю держави прапора. При цьому, якщо в результаті спрямованого запиту буде виявлено невідповідність прапора дійсній національності судна, то природно виникне право на його огляд згідно зі ст. 110 UNCLOS'82. А відповідно до п. 7 ст. 17 Конвенції 1988 р., держава-учасниця призначає орган (органи), які повинні одержувати такі запити і відповідати на них.

Необхідно звернути увагу на роль організаційних заходів із протидії незаконному обігу психоактивних речовин на морі. На особливу увагу заслуговує Комітет зі спрощення формальностей ІМО з питань запобігання використанню суден для контрабанди наркотиків, виявлення наркотиків на борту, запобігання необґрунтованому затриманню або конфіскації суден. Комітетом видано керівництва для судновласників та інших осіб, тісно пов'язаних з експлуатацією суден, щодо запобігання контрабанді наркотиків на суднах [722] та брошури «Наркотики на борту – боротьба проти транспортування та споживання наркотиків» [588], а також вжито заходів щодо огляду моряків перед прийомом на роботу, їх просвітництво та консультування у цій сфері [618; 676]. Запроваджуються також національні та регіональні системи спостереження на реагування на незаконні переміщення наркотичних та інших засобів морем.

Таким чином незаконний обіг наркотичних засобів та/або психотропних речовин на морі – це використання суден, що належать певним державам, із порушенням норм національного та міжнародного права, якими визначено режим їх переміщення. Ці держави також мають зобов'язання щодо припинення

такого використання, яке є частиною концепції «реального зв'язку». Заходи, спрямовані на боротьбу з незаконним обігом наркотичних засобів та/або психотропних речовин у відкритому морі, ґрунтуються на нормах міжнародних угод, прийнятих під егідою ООН, а також інших міжнародних угод, багатосторонніх і двосторонніх, а система зобов'язань «держави прапора» включає зобов'язання щодо припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами та/або психотропними речовинами та незаконного використання суден під її прапором із цією метою, складаючи компонент концепції «реального зв'язку» [654, р. 223].

Наступним елементом концепції «реального зв'язку» та зобов'язань держави прапора судна, спрямованим на протидію негативним явищам у сфері мореплавства, є боротьба з перевезенням рабів та торгівлею людьми. На теперішній час основою правового статусу людини і громадянина є право на свободу в цілому, що охоплює комплекс суб'єктивних прав людини, що визнані світовою спільнотою. Право на особисту свободу – це особисте немайнове право людини (фізичної особи) на самостійний вибір моделі власної поведінки та визначення змісту вчинків, а також право на свободу від обмежень власної волі з метою забезпечення вільного та всебічного розвитку особистості. А тому право на особисту свободу – це гарантія захисту не тільки зовнішнього, але й внутрішнього світу людини, свобода формування та здійснення своїх намірів [403, с. 232]. Право на свободу природно передбачає право на захист від примусу, не передбаченого законом (ст. 8 Міжнародного пакту про громадянські і політичні права) [638]. Рабство визнається незаконним у всьому світі. Практики, подібні до рабства, такі як боргова кабала, кріпацтво, примусова праця, продаж та експлуатація жінок і дітей, давно стоять на порядку денному міжнародних організацій, особливо МОП, і заборонені відповідно до норм міжнародних угод проти рабства та багатосторонніх договорів у сфері прав та основних свобод людини. Аболіціоністський рух розпочався як спроба припинити атлантичну работоргівлю та звільнити рабів у колоніях європейських країн та у США. Уперше питання про работоргівлю розглядалося на

Віденському конгресі 1815 р., де була прийнята Декларація про скасування работоргівлі. Першим універсальним договором про боротьбу з рабством і работоргівлею у XX ст. вважається підписана під егідою Ліги Націй Конвенція про рабство 1926 р. [736]

Після Другої світової війни проблема рабства стає предметом розгляду в ООН. 7 вересня 1956 р. на Женевській конференції було прийнято Додаткову конвенцію про скасування рабства, работоргівлі та інститутів і звичаїв, подібних до рабства [745]. Цей міжнародний інструмент є загальнообов'язковим та спрямованим на подолання всіх проявів рабства, у т.ч. перевезення рабів морем. Зокрема, відповідно до ст. 3 цієї Конвенції, перевезення чи спроба перевезення рабів з однієї країни до іншої будь-якими транспортними засобами або співучасть у цьому вважається кримінальним злочином за законами держав-учасниць, а особи, визнані винними, підлягають суворим покаранням. Держави-учасниці мають вживати всіх ефективних заходів для запобігання перевезенню рабів суднами під їхніми прапорами. На наше переконання, протидію держави прапора перевезенню рабів як незаконному використанню судна прапора слід визнати одним зі складників концепції «реального зв'язку» та додати до складу класичних зобов'язань держави прапора [657, р. 56].

Відповідно до UNCLOS'82, кожна держава вживає ефективних заходів для запобігання перевезенню рабів на суднах, що мають право плавати під її прапором, для покарання за такі перевезення, а також для запобігання протизаконному користуванню її прапором із цією метою. (ст. 99). І хоча на початку стаття містить конструкцію «кожна держава», але, незважаючи на це, приписує заходи, які мають бути вжиті «державою прапора», із посиланням на «судна під прапором» – «судна, які мають право плавати під її прапором». Уважаємо важливим зауважити, що такі заходи передбачають запобігання «протизаконному користуванню прапором із цією метою», це використання прапора або уповноваженим, або неуповноваженим судном [657, р. 58]. Стаття 99 визначає, що раб, який знайшов сховище на судні, під яким би прапором це судно не плавало, *ipso facto* є вільним («*ipso facto*» – унаслідок

факту – правова конструкція, яка стверджує, що певні наслідки виникли без додаткових причин; «*ipso jure*» – унаслідок закону – правова конструкція, яка вимагає, щоб певні наслідки випливали із закону) [195, с. 120]. Раніше в Конвенції про відкрите море 1958 р. проголошувалося, що кожна держава зобов’язана вживати ефективних заходів проти перевезення рабів на суднах, що мають право плавати під її прапором, і накладати покарання за такі перевезення, а також для запобігання протизаконному користуванню її прапором із цією метою. Раб, який знайшов притулок на судні, під яким би прапором це судно не плавало, *ipso facto* є вільним (ст. 13). Таким чином, цей текст було скопійовано без будь-яких змін у ст. 99 UNCLOS’82.

У Конвенції про рабство визначено, що договірні сторони зобов’язуються вжити всіх відповідних заходів для запобігання та припинення навантаження, вивантаження та перевезення невільників у своїх територіальних водах, так само як і взагалі на всіх суднах, які носять їхні національні прапори (ст. 3). Необхідно зазначити, що друга частина цієї норми присвячена «суднам прапора», а отже, і «державам прапора». У Конвенції про рабство зазначено, що «работоргівля» включає: i) усі дії, пов’язані із захопленням, придбанням або розпорядженням особою з наміром обернення її в рабство; ii) усі дії, пов’язані з придбанням раба з метою його продажу чи обміну; iii) усі акти розпорядження шляхом продажу чи обміну раба, придбаного з метою продажу чи обміну; iv) взагалі будь-який акт торгівлі або транспортування рабів (ст. 1). Необхідно також зауважити, що визначення терміна «раб» не було погоджене в Конвенції про рабство і на теперішній час використовується в UNCLOS’82 також без визначення. На нашу думку, цей термін може означати «особу, статус або стан якої можна класифікувати як «рабство» [657, р. 59].

Суть терміна «рабство» уточнено Додатковою конвенцією про скасування рабства, работоргівлі та інститутів і звичаїв, подібних до рабства, 1956 р. Держави – учасниці Конвенції вирішили, що Конвенція про рабство, яка залишається чинною, має бути доповнена шляхом укладання додаткової угоди, спрямованої на активізацію національних і міжнародних зусиль щодо

скасування рабства та работоргівлі. Так «рабством» є стан або статус особи, щодо якої здійснюються деякі або всі правомочності, властиві праву власності, а «рабом» є особа, яка перебуває в такому стані чи статусі (ст. 7). Передбачені також зобов'язання для держави прапора щодо вжиття всіх ефективних заходів для запобігання перевезенню рабів кораблями та літаками, яким дозволено плавати під їхніми прапорами, і покарання осіб, винних у таких діях або у використанні національних прапорів із цією метою; акт перевезення або спроба переправлення рабів з однієї країни до іншої будь-яким транспортним засобом або співучасть у цьому має визнаватися кримінальним злочином згідно із законодавством держав-учасниць, а особи, засуджені за це, підлягають дуже суворому покаранню (ст.ст. 3, 7). Таким чином перевезення рабів морем є незаконним використанням «суден під прапором», держави прапора мають статусні зобов'язання щодо припинення такого використання суден, які є невід'ємною частиною концепції «реального зв'язку» [657, р. 59].

У середині XX ст. міжнародне співтовариство стикнулося з проблемою несанкціонованого мовлення з відкритого моря. На початку 60-х рр. XX ст. деякі судна ставали на якір у Північному морі та починали вести радіопередачу без відповідних ліцензій від держав, на територію яких здійснювалася передавання програм. Згодом такі «піратські» радіостанції розміщувалися на борту іноземних суден у відкритому морі, оскільки прибережні держави не мали щодо них будь-якої юрисдикції [554, р. 211]. Протест проти діяльності таких станцій, якими здійснювалося несанкціоноване мовлення, виник, через їхню роботу на частотах, які вже були розподілені згідно з різними міжнародними угодами, здійснювали мовлення у відкритому морі або із суден без прапора, або використовуючи «зручний» прапор. Держави зазнавали також втрати прибутків та доходів від податків із ліцензування мовленнєвої діяльності, що супроводжувалося руйнівним впливом таких станцій на діяльність мовленнєвих компаній та їхні комерційні обмеження на мовлення [705, р. 55].

Метою початкового юридичного обмеження практики радіопіратства була ліквідація хаосу, який відбувався на радіо- і телевізійних хвилях, і тих збитків,

які тим самим завдававсь економічним інтересам держав [705, р. 55]. Дослідники класифікували припинення несанкціонованого мовлення з відкритого моря як втручання (відхід від) принципу «свободи судноплавства у відкритому морі», що означає втручання у виключну юрисдикцію «держави прапора», яку вона здійснює над «суднами під її прапором» у відкритому морі – океанських просторах, які розташовані за межами національного суверенітету будь-якої держави [694].

Стаття 109 UNCLOS'82 передбачає, що держави світу повинні співпрацювати з метою припинення несанкціонованого мовлення з відкритого моря. Термін «несанкціоноване мовлення» означає передачу з порушенням міжнародних правил звукових радіо- або телевізійних програм із судна або установки у відкритому морі, призначених для приймання населенням, за винятком, однак, передачі сигналів лиха. Будь-яку особу, яка займається несанкціонованим мовленням, може бути притягнуто до відповідальності; будь-яке судно, яке здійснює несанкціоноване мовлення, може бути заарештоване; будь-який радіомовний пристрій, який використовується для несанкціонованого мовлення, може бути конфіскований. Але ці заходи може застосовувати лише держава: 1) яка має юрисдикцію, 2) у відкритому морі, 3) відповідно до ст. 110 Конвенції. Державами, які мають юрисдикцію вживати цих заходів, є держави прапора судна; держави реєстрації установки; держави, громадянином якої є ця особа; держави, де можуть прийматися передачі; або держави, санкціонованому радіозв'язку яких здійснюються перешкоди. Конструкція «передача з порушенням міжнародних правил», що закріплена в ст. 109 UNCLOS'82, як уявляється, поширюється на всі можливі випадки несанкціонованого мовлення, яке здійснюється з відкритого моря, незалежно від того, ким воно здійснюється (державою, міжнародною організацією, фізичними чи юридичними особами). Але це право на огляд не є універсальним, оскільки лише держави, які потенційно матимуть юрисдикцію щодо злочину, пов'язаного з несанкціонованим мовленням, згідно зі ст. 109, можуть скористатися відповідним правом на огляд [534, р. 424]. Стаття 110 UNCLOS'82 передбачає,

що спеціально уповноважені воєнні кораблі при зустрічі іноземного судна, яке здійснює несанкціоноване мовлення, мають право затримати його, якщо воно не має імунітету. Фактично UNCLOS'82 стала першою загальною багатосторонньою угодою універсального характеру, яка містить положення, пов'язані з протидією несанкціонованому мовленню з відкритого моря, саме ця Конвенція робить найважливіший внесок у боротьбу з несанкціонованим мовленням. До її прийняття навіть Конвенція про відкрите море 1958 р. не мала положень, присвячених цьому питанню через незначну актуальність та, вірогідно, недосконалість технічних засобів надійної передачі інформації, але деякі держави, громадяни яких все ж отримують несанкціоновані радіопередачі, кваліфікують їх як такі, що загрожують їхнім національним інтересам. Зазвичай держави розуміють, що ці дії можуть створювати перешкоди для прийнятого розподілу частот, а також можуть, зокрема, призвести до неконтрольованого використання радіочастот, які призначені для надсилання сигналів лиха [656, р. 429].

Європейська угода про запобігання мовленню, що транслюється станціями за межами національних територій, 1965 р. [594] забороняє встановлення та використання радіомовних станцій на борту суден, літаків або будь-яких інших плавучих або бортових об'єктів за межами національних територій, а також бажаність передбачити можливість запобігання створенню та використанню радіомовних станцій на об'єктах, прикріплених до морського дна або підтримуваних ним за межами національних територій. Ця угода стосується станцій, які передають передачі, призначені для прийому або які можуть бути прийняті, повністю або частково, на території будь-якої договірної сторони, або які створюють шкідливі перешкоди будь-якій службі радіозв'язку, що працює згідно з органом договірної сторони відповідно до Регламенту радіозв'язку.

Таким чином несанкціоноване мовлення з відкритого моря є незаконним використанням «суден під прапором», держави прапора мають статусні зобов'язання щодо припинення використання суден із цією метою, і які складають невід'ємну частину концепції «реального зв'язку». Сучасний

правовий режим припинення несанкціонованого мовлення, що здійснюється суднами у відкритому морі, ґрунтується на нормах міжнародних угод та національного законодавства, прийнятого на їх виконання. Усі держави повинні вжити усіх відповідних заходів для досягнення результатів припинення такого мовлення. Норми про припинення несанкціонованого мовлення присвячені, зокрема, «суднам під прапором» та, отже, і «державам прапора» [656, р. 430–431].

Отже, класична концепція зобов'язань держави прапора, що передбачені ст. 94 UNCLOS'82, охоплює значно більший їх перелік. Вони закріплені як цією Конвенцією, так й іншими міжнародними угодами, а також обумовлені новими викликами та загрозами у морській діяльності, важливістю дотримання «екологічного імперативу» відповідно до Цілей сталого розвитку ООН у діяльності, зокрема, держав прапорів. Цю концепцію об'єктивно на теперішній час доповнюють зобов'язання та функції держави прапора з протидії незаконним актам, що порушують публічний порядок на морі щодо боротьби із забрудненням морського середовища, поширенням наркотичних засобів, перевезення рабів та несанкціонованим мовленням із відкритого моря.

2.3. Особливості виконання Україною зобов'язань держави прапора

Публічне адміністрування морської діяльності України як держави прапора охоплює виконання нею зобов'язань, передбачених ст. 94 UNCLOS'82, що полягають у здійсненні реєстрації суден, поширенні на них юрисдикції і контролю, а також вжиття заходів із забезпечення безпеки мореплавства. Правові засади реєстрації суден, закріплені в КТМ України та розглянуті вище, конкретизовано в Порядку реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, затвердженому Наказом Мінінфраструктури України від 11.04.2022 р. № 203 [281] (далі – Порядок реєстрації). Крім того, діє Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами

підприємницької діяльності, затверджене Постановою КМ України від 16.08.1994 р. № 559 [270].

Відповідно до Порядку реєстрації, реєстрацію та тимчасову реєстрацію суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, їх виключення та тимчасове виключення з них із виданням відповідних судових документів здійснює Адміністрація судноплавства за заявою судновласника або уповноваженої ним особи (п. 5). Реєстрація (тимчасова реєстрація) судна в Україні полягає у внесенні відомостей про нього до Державного суднового реєстру України або Суднової книги України, що ведуться за встановленою формою, та отриманні цим судном свідоцтва про право власності на судно, свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент), свідоцтва про тимчасове право плавання під Державним Прапором України або суднового білета (п. 7 Порядку реєстрації). Зазначені документи видаються безстроково. Свідоцтво про тимчасове право плавання під Державним Прапором України, судновий білет судну, тимчасово зареєстрованому в Судновій книзі України видаються на строк, що не перевищує строку дії договору бербоут-чартера. Тимчасова реєстрація судна в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України можлива, якщо на момент реєстрації таке судно не внесено до суднового реєстру (реєстру суден) іншої держави або якщо таке судно внесено до суднового реєстру (реєстру суден) іншої держави, але запис про нього припинено або отримано дозвіл уповноваженого органу держави іноземної реєстрації судна на тимчасову реєстрацію в Україні. Із моменту реєстрації судна в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України всі зроблені раніше записи щодо цього судна в судових реєстрах інших держав Україною не визнаються (п.п. 8 та 9 Порядку реєстрації). Відповідно до п. 10 Порядку реєстрації, заявники мають право на отримання адміністративної послуги незалежно від реєстрації місця проживання або місцезнаходження.

Норми, спрямовані на подолання субстандартного судноплавства, викладені в п. 3 Порядку реєстрації та закріплюють заборону на реєстрацію в

Державному судновому реєстрі України:

нафтових танкерів, які не відповідають вимогам щодо подвійного корпусу чи еквівалентної конструкції, що встановлені Правилами 19 і 28 Додатку I до MARPOL 73/78, а також нафтових танкерів віком 25 років та більше після дати поставлення судна, яка визначається пунктами 28.1–28.9 Правила 1 зазначеного Додатку;

суден, що були затримані в морських портах інспекторами контролю держави порту під час контролю в рамках налагоджених систем державного портового контролю (регіональних меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту) більш ніж три рази протягом останніх 36 місяців безпосередньо перед поданням заяви для реєстрації в Державному судновому реєстрі України;

із 2025 року – суден віком 35 років і більше.

Реєстраційні дії щодо суден здійснюються Адміністрацією судноплавства, яка є, відповідно до Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затвердженого Постановою КМ України від 6 березня 2022 р. № 212 [262], центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується КМ України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства (п. 1).

До основних завдань Адміністрації судноплавства належать: 1) реалізація державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 2) внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 3) забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, узятих за міжнародними договорами України у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 4) регулювання в межах повноважень, передбачених законом, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах; 5) здійснення державного нагляду у сферах морського і внутрішнього водного

транспорту та судноплавства; 6) надання в передбачених законом випадках адміністративних послуг у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства; 7) навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства в територіальному морі, внутрішніх морських водах та на внутрішніх водних шляхах України (п. 3 Положення).

Відповідно до КТМ України та розділів II і III Порядку реєстрації, умовами реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України є такі:

реєстрації підлягають судна довжиною 20 м і більше, а також незалежно від довжини: пасажирські судна, буксири і штовхачі, призначені для ведення складу суден, які не є малими;

не підлягають реєстрації судна/недобудовані судна/корпуси суден, які будуються на території України на замовлення нерезидента відповідно до суднобудівного контракту (таким суднам/недобудованим суднам/корпусам суден Адміністрацією судноплавства за бажанням суб'єкта господарювання безоплатно видається підтвердний документ про те, що судно/недобудоване судно/корпус судна не підлягає реєстрації в Державному судновому реєстрі України).

Адміністративна послуга з реєстрації суден є платною, за неї справляється адміністративний збір, порядок розрахунку якого міститься в ст. 27 КТМ України. Адміністративний збір не справляється в разі: первинної реєстрації під Державним Прапором України судна (крім прогулянкових, малих суден), побудованого в Україні, віком не більше п'яти років; виключення судна з Державного суднового реєстру України в разі загибелі судна, зникнення його безвісти, визнання його непридатним для подальшої експлуатації; внесення до Державного суднового реєстру України змін, зумовлених прийняттям рішень про зміну назви адміністративно-територіальної одиниці, зміну меж адміністративно-територіальної одиниці, перейменування вулиці (п. 6).

КТМ України передбачено декілька можливих шляхів подання документів: особисто, поштою з повідомленням про вручення та з описом вкладення або в електронній формі, а також вказується на необхідність

зазначення способу, у який заявник бажає отримати відповідні документи (поштою, особисто або через представника), та строк проведення реєстраційних дій (звичайний або упродовж двох робочих днів із дати прийняття заяви).

Копії документів, що додаються до заяви, мають бути засвідчені нотаріусом або органами, які здійснили їх оформлення та видачу. Копія документа, що посвідчує особу власника судна та підтверджує його громадянство, засвідчується його власником. Копія обмірного свідоцтва може бути завірена заявником. До всіх документів, складених іноземною мовою, додається переклад на державну мову, засвідчений у встановленому порядку. Разом із заявою подається також підписаний заявником перелік доданих документів.

До заяви про реєстрацію судна додаються: 1) копії документів, що підтверджують право власності на судно, а також на двигун, якщо його придбано окремо; 2) копія обмірного свідоцтва (за наявності); 3) свідоцтво про тимчасове право плавання під Державним Прапором України (якщо судно тимчасово зареєстровано в Державному судновому реєстрі України і строк дії цього свідоцтва не закінчився); 4) документальне підтвердження втрати права плавання під державним прапором іншої держави або скасування запису в реєстрі суден іншої держави (якщо судно раніше було зареєстровано органом реєстрації іншої держави); 5) копія документа, що посвідчує особу власника судна та підтверджує його громадянство; 6) фотографічні знімки судна в паперовому вигляді (загальний вигляд із правого та лівого борту); 7) копія документа, що підтверджує сплату адміністративного збору.

Для тимчасової реєстрації іноземного судна, зафрахтованого за договором бербоут-чартера, до заяви також додаються: копія договору фрахтування; письмовий дозвіл власника судна на тимчасову реєстрацію в Україні; письмовий дозвіл уповноваженого органу держави іноземної реєстрації судна на тимчасову реєстрацію в Україні (у випадку, передбаченому ч. 3 ст. 26 КТМ України); письмовий дозвіл заставодержателя на тимчасову реєстрацію в Україні (якщо судно перебуває в заставі).

До заяви про виключення або тимчасове виключення судна з Державного суднового реєстру України додаються такі документи: письмове пояснення заявника щодо необхідності виключення судна з Державного суднового реєстру України (у разі загибелі судна, зникнення його безвісти, визнання його непридатним для подальшої експлуатації); свідоцтво про право плавання під Державним Прапором України або свідоцтво про тимчасове право плавання під Державним Прапором України (не додається в разі загибелі судна, зникнення його безвісти); свідоцтво про право власності на судно; письмовий дозвіл заставодержателя на припинення реєстрації в Державному судновому реєстрі України (якщо судно перебуває в заставі); копія документа, що підтверджує сплату адміністративного збору.

До заяви про внесення змін до Державного суднового реєстру України додаються: письмове обґрунтування за підписом заявника та документи, що підтверджують необхідність внесення змін до Державного суднового реєстру України (за наявності); раніше виданий документ, що підлягає заміні (за потреби); копія документа, що підтверджує сплату адміністративного збору. До заяви про видачу нових документів замість утрачених додаються: примірник друкованого видання засобу масової інформації, у якому розміщено оголошення про втрату документів та визнання їх недійсними; копія документа, що підтверджує сплату адміністративного збору.

Відповідно до КТМ України, розділів II і III Порядку реєстрації, Закону України від 03.12.2020 р. «Про внутрішній водний транспорт» [301], умовами реєстрації суден у Судновій книзі України є такі:

обов'язковій реєстрації в Судновій книзі України підлягають судна, зазначені в ч. 2 ст. 35 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (малі моторні судна, оснащені механічним двигуном (двигунами) загальною максимальною потужністю 10 кВт і більше; малі судна довжиною більше 4 м незалежно від наявності механічного двигуна (крім веслових байдарок (каяків), каное, гондол, катамаранів (водних велосипедів) та копій історичних суден); малі судна, що використовуються для рибогосподарської діяльності,

перевезення вантажів та/або пасажирів із метою здійснення підприємницької діяльності (крім веслових байдарок (каяків), каное, гондол, катамаранів (водних велосипедів) та копій історичних суден); водні мотоцикли, прогулянкові вітрильні судна довжиною від 4 до 20 м);

реєстрація малих суден, спортивних суден, історичних копій суден, інших суден, що не підлягають обов'язковій реєстрації, здійснюється в Судновій книзі України за бажанням судновласника.

Реєстрація суден у Судновій книзі України здійснюється Адміністрацією судноплавства і засвідчується судновим білетом. Реєстраційні дії (реєстрація, тимчасова реєстрація, виключення або тимчасове виключення судна із Суднової книги України (припинення або тимчасове припинення реєстрації), внесення змін до Суднової книги України, видача нових документів замість втрачених) є платними адміністративними послугами (крім випадків виключення судна із Суднової книги України в разі загибелі судна, зникнення його безвісти або визнання його непридатним для подальшої експлуатації, реєстрація яких здійснюється безоплатно) (ст. 36 Закону України «Про внутрішній водний транспорт»). Передбачені також способи подання документів для здійснення реєстраційних дій: особисто, поштою з повідомленням про вручення та з описом вкладення або в електронній формі, і зазначається про необхідність зазначення форми отримання відповідного документа (поштою, особисто або через представника) та строк проведення реєстраційних дій (звичайний або протягом двох робочих днів із дати реєстрації заяви).

До заяви про реєстрацію судна в Судновій книзі України додаються: 1) копія документа, що підтверджує правомірність придбання судна або підтверджує правомірність майнових прав; 2) судновий білет (якщо судно тимчасово зареєстровано в Судновій книзі України і строк дії суднового білета не закінчився); 3) документ, що підтверджує технічні характеристики судна; 4) документальне підтвердження втрати права плавання під державним прапором іноземної держави або скасування запису в реєстрі суден іноземної держави (якщо раніше судно було внесено до реєстру суден іншої держави);

5) письмовий дозвіл заставодержателя на реєстрацію в Судновій книзі України (якщо судно перебуває в заставі); 6) копія документа, що підтверджує сплату реєстраційного збору; 7) копії документів, що посвідчують особу власника судна, підтверджують його громадянство, присвоєння реєстраційного номера облікової картки платника податків (за наявності), – для суден, що належать фізичним особам; копії установчих документів та довідки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань – для суден, що належать юридичним особам; копії документів, що посвідчують особу власника судна, присвоєння реєстраційного номера облікової картки платника податків, довідки з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань – для суден, що належать фізичним особам – підприємцям.

Для тимчасової реєстрації іноземного судна, зафрахтованого за договором бербоут-чартера, до заяви також додаються: копія договору фрахтування; письмовий дозвіл власника судна на тимчасову реєстрацію в Україні; письмовий дозвіл уповноваженого органу держави іноземної реєстрації судна на тимчасову реєстрацію в Україні (у випадку, передбаченому ч. 4 ст. 35 Закону «Про внутрішній водний транспорт»); письмовий дозвіл заставодержателя на тимчасову реєстрацію в Україні (якщо судно перебуває в заставі).

До заяви про виключення або тимчасове виключення судна із Суднової книги України додаються: письмове пояснення заявника щодо необхідності виключення судна із Суднової книги України (у разі загибелі судна, зникнення його безвісти або визнання його непридатним для подальшої експлуатації); судновий білет (або оголошення в медіа про втрату документів та визнання їх недійсними); письмовий дозвіл заставодержателя на припинення реєстрації в Судновій книзі України (якщо судно перебуває в заставі); копія документа, що підтверджує сплату реєстраційного збору (крім випадків, передбачених вище).

До заяви про внесення змін до Суднової книги України додаються: письмове обґрунтування за підписом заявника та документи, що підтверджують необхідність внесення змін до Суднової книги України; раніше виданий

документ, що підлягає заміні; копія документа, що підтверджує сплату реєстраційного збору. До заяви про видачу нових документів замість втрачених додається копія документа, що підтверджує сплату реєстраційного збору.

Таким чином в Україні останніми роками значно оновлено правову базу реєстрації суден, адміністрування цієї діяльності сконцентроване в одному органі виконавчої влади – Адміністрації судноплавства (Державній службі морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України) та зменшено обсяг правової бази із цього питання, що дозволяє відзначити позитивні зрушення в системі публічного адміністрування виконання Україною зобов'язань держави прапора. Але питання про залучення під прапор України іноземних судновласників поки що залишаються «відкритим», адже відповідно до ст. 32 КТМ України, право плавання під Державним Прапором України має судно, яке перебуває у власності фізичної особи – громадянина України, фізичної особи – підприємця, юридичної особи, зареєстрованих на території України, або судно, що використовується зазначеними особами на умовах договору бербоут-чартера.

Наступний виділений елемент концепції «реального зв'язку» та зобов'язань держави прапора судна – протидія забрудненню морського середовища – широко представлена в Доктрині 2018: екологічне спрямування публічного адміністрування морської діяльності передбачене і для держави прапора, і для прибережної держави, і для держави порту. До сфери адміністрування морської діяльності України як держави прапора належать норми Доктрини 2018, якими серед національних інтересів на морі відзначена необхідність запобігання забрудненню морського середовища, проведення ефективного екологічного моніторингу. Серед основних принципів реалізації державної морської політики визнається збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та стале відновлення природних ресурсів моря. Крім того, напрямами відродження і розвитку торговельного мореплавства визнане поповнення торговельного флоту суднами, які відповідають сучасним стандартам безпеки,

економічності, енергозбереження, екологічності; боротьба із субстандартним судноплавством, підтримання високого рівня захисту екіпажів, пасажирів та морського середовища; скорочення викидів парникових газів із суден. Передбачається також запровадження ефективної системи обов'язкового страхування екологічних ризиків, застосування міжнародних екологічних норм у морегосподарській діяльності. Така значна увага, що приділяється необхідності забезпечення екологічності морської діяльності відповідає загальносвітовим тенденціям підвищення рівня піклування про довкілля, запровадження «зеленої» енергетики, зменшення забруднення моря. Але внутрішньодержавний механізм адміністрування дотримання «екологічного імперативу» у морській діяльності досі перебуває у стані формування оптимальної національної моделі. Найбільш резонансними були проблеми сфери запобігання та протидії забрудненню морського середовища в портах України, а корупційні аспекти в механізмах здійснення перевірок суден зумовили необхідність зміни системи такої діяльності та скасування практики обов'язкових оглядів суден посадовими особами екологічних інспекцій. Крім того, як справедливо зазначає Б.В. Бабін, активні бойові дії та тимчасова окупація територій України утруднюють належне формування такого організаційного механізму [21, с. 534].

Відомо, що у 2015 р. в Україні було припинено обов'язковий контроль ізольованого баласту суден [297]. Проте державний стандарт на показники для баластних вод скасовано не було, що й викликало непорозуміння в правозастосовній практиці. Наступним кроком стало прийняття у 2018 р. Закону України «Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України» [294]. Але й після цього проблему контролю баластних вод не було вирішено (а повноваження щодо контролю баластних вод залишено за Державною екологічною інспекцією України [261]). Згодом відбулася ліквідація Азовської морської екологічної інспекції та Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу відповідно до Постанови

КМ України від 29.01.2020 р. № 39 [338]. Це стало наслідком негативних результатів їхньої роботи та наявності в ній певних корупційних складових (необґрунтованих перевірок, затримань суден тощо). Таким чином упродовж п'яти років було здійснено низку змін у публічному адмініструванні контрольної діяльності у сфері дотримання екологічних вимог у морських портах України. Вони не завжди були послідовними, часто не забезпечували необхідного заповнення прогалин як нормативного, так й організаційного характеру. Але їх здійснення свідчить про актуальність та перебування на порядку денному проблеми кращого адміністрування портової діяльності в Україні та приведення національних правил, процедур та формальностей у відповідність до вимог міжнародних стандартів. Здійснені в Україні кроки зі спрощення системи екологічного контролю в морських портах та модернізації процедур оброблення суден у цілому репрезентують позитивні зрушення в цьому напрямі, що дозволить підвищити як конкурентоспроможність вітчизняних портів, так і імідж України в очах світової морської спільноти.

При цьому аспект протидії забрудненню переважно належить до зобов'язань держави порту та прибережної держави, але не варто применшувати важливість його дотримання й державами прапора, адже саме судна стають основними забруднювачами прибережних, зокрема портових, акваторій. Контроль «екологічності» суден відбувається в рамках здійснюваного контролю їхньої безпеки, яка у сфері морської діяльності розглядається комплексно, а відповідно до UNCLOS'82 до системи зобов'язань держави прапора належить також ужиття необхідних заходів для її забезпечення. По-перше, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується виконувати такі завдання.

1. Уживати необхідних заходів («ефективно» здійснювати свою «юрисдикцію і контроль») в адміністративних, технічних і соціальних питаннях (ч. 1 ст. 94 «Зобов'язання держави прапора» («Duties of the flag State»). Згадаємо, що одним з останніх досліджень, присвячених визначенню поняття «юрисдикція» і його змісту, було монографічне дослідження Т.В. Аверочкиної, яка ґрунтовно досліджувала питання загальноприйнятого визначення поняття

«юрисдикція» та дійшла висновку, що «категорія «юрисдикція» є багатомірною і, будучи використаною різними галузями права та законодавства, із певними відмінностями позначає здійснення уповноваженими органами держави всього комплексу своїх владних повноважень на певній території та у визначеній сфері суспільних відносин. Це передбачає встановлення правил поведінки на певній території, оцінювання державними органами стану дотримання цих правил поведінки суб'єктами правовідносин із точки зору національного правопорядку й міжнародно узгоджених норм, які є обов'язковими для цієї держави, застосування правової санкції в разі негативного результату такого оцінювання, а також вжиття інших примусових заходів впливу, що є припустимими відповідно до національного законодавства, здійснення сервісних процедур у сферах управління державних та уповноважених ними органів на зазначеній території та в акваторіях» [10, с. 36–37]. Таким чином, спираючись на попередні дослідження, можна визначити юрисдикцію держави прапора як певну сукупність повноважень чи правомочностей, відповідно до яких держава може здійснювати регулювання відносин, що пов'язані з діяльністю морських суден, позитивного і негативного характеру. Отже, термін «юрисдикція» в цьому контексті має широкий зміст цього слова як уся повнота влади держави прапора [184, с. 81]. В.С. Сергійчик досліджувала міжнародно-правові засади технічного нагляду держави прапора [425], а питанню адміністративно-правових засад здійснення контролю технічного стану морських суден було присвячено її дисертаційне дослідження [426].

2. Дотримуватися «загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики» («generally accepted international regulations, procedures and practices») й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання (ч. 5 ст. 94). Як зазначає С.В. Ківалов, приймаючи закони та правила, що стосуються міжнародного судноплавства, усі держави повинні забезпечувати, щоб такі закони та правила відповідали міжнародним нормам і стандартам, прийнятим за допомогою або під егідою компетентної міжнародної організації або дипломатичних конференцій [123, с. 30–31]. У цілому активне використання в

тексті UNCLOS'82 численних конструкцій, які містять посилення на «стандарти», «правила», «практики», «процедури», свідчить про її спрямованість на визначення базових питань режиму морських просторів, вирішення спорів, охорони та збереження морського навколишнього середовища на користь прийдешніх поколінь. І конкретизація цих правил не належала до завдань і III Конференції з морського права, і цієї міжнародної угоди [183, с. 46].

При визначенні завдань цієї Конференції та в самому процесі вироблення нею універсальної конвенції з морського права в пошуках збалансованого підходу, що поєднує інтереси стабільності правопорядку з можливістю прогресивного розвитку міжнародного морського права, більшість її учасників виходила з необхідності поєднання елементів його кодифікації та прогресивного розвитку, що передбачало збереження та розвиток усього того, що в чинному праві витримало випробування часом та зберегло практичну цінність [219, с. 18]. І, на наше переконання, саме ці випробувані часом правила, стандарти та практики, зокрема також і технічні, що стосуються гарантування безпеки мореплавства, отримали відповідне закріплення в нормах UNCLOS'82. Юридіко-технічні норми в міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства досліджував Д.А. Іванов [106] і зазначав про їх вагоме значення в системі правил, якими врегульоване сучасне мореплавство.

Щодо терміна «стандарти», то його зазвичай використовують у таких двох значеннях: як конкретне правило, яке було розроблено «компетентною організацією»; як «позначення самого адміністративно-регламентаційного акта». Так, наприклад, ІМО – «спеціалізована установа в галузі судноплавства і впливу судноплавства на морське середовище». ООН (ст. 59 ч. XV «Зв'язок з Організацією Об'єднаних Націй і іншими організаціями») є «компетентною організацією», тобто має компетенцію у сфері гарантування безпеки мореплавства й охорони людського життя на морі (ст. 2 ч. II «Функції»), ІМО встановлює стандарти безпеки та захисту міжнародного судноплавства, контролює всі аспекти світових правил судноплавства, включаючи юридичні питання, суднобудування та розмір вантажу [535] (правова природа та

імплементация міжнародно-правових стандартів підготовки і дипломування моряків досліджувалися Т.В. Аверочкіною [7–9], а правова природа актів Міжнародної організації морського супутникового зв'язку була визначена Д.А. Івановим [104]). 1 листопада 1974 р. у Лондоні було прийнято чергову редакцію Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (International Convention for the Safety of Life at Sea, далі – SOLAS'74) [633], яка набула чинності 25 травня 1980 р. Загальновизнано, що SOLAS'74 є найважливішою міжнародною угодою, яка стосується безпеки торговельних суден та визначає мінімальні стандарти щодо їх конструкції, обладнання і експлуатації. У SOLAS'74 зазначено, що саме держави прапора є відповідальними за забезпечення того, щоб на їхніх суднах прапора зазначені стандарти виконувалися, були наявні певні сертифікати, які підтверджували би їх виконання. Власне, це відносять до функцій морських адміністрацій держави прапора [22, с. 31].

3. Розслідувати і, коли це доречно, вживати будь-яких заходів, зокрема заходів, необхідних для виправлення становища, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора не здійснюються (у разі отримання повідомлення про такі факти) [555].

4. Повідомляти інші держави прапора про факти, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора ними не здійснюються, якщо є явні підстави так уважати (ч. 6 ст. 94 UNCLOS'82).

По-друге, держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати заходів для гарантування безпеки в морі, зокрема щодо таких аспектів:

конструкції, обладнання і придатності суден до плавання суден. Зокрема, кожне судно прапора перед реєстрацією [427; 428], а надалі через відповідні проміжки часу інспектувалося кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, «мореплавні видання» («nautical publications») і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання (пп. а ч. 4 ст. 94);

комплектування [701], умов праці [677] і навчання екіпажів суден [636] з урахуванням застосовних «міжнародних документів» («international

instruments») [129] (пп. б ч. 3 ст. 94 UNCLOS'82), зокрема кожне судно прапора має очолюватися капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, також і в галузі судноводіння, навігації, зв'язку [105] і суднових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю має відповідати типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна (пп. б ч. 4 ст. 94 UNCLOS'82);

користування сигналами [632], підтримання зв'язку й запобігання зіткненням (пп. с ч. 3 ст. 94), зокрема треба, щоб на кожному судні прапора капітан, офіцери і необхідною мірою екіпаж [6] були повністю ознайомлені із застосовними міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, запобігання зіткненню [139] та підтримання зв'язку по радіо [103], а також були зобов'язані дотримуватися таких правил (пп. с ч. 4 ст. 94 UNCLOS'82);

зобов'язання капітана будь-якого судна прапора тією мірою, якою він може це виконати, не наражаючи на серйозну небезпеку судно, екіпаж чи пасажирів (ч. 1 ст. 98 «Обов'язок надання допомоги», «Duty to render assistance»), по-перше, надати допомогу будь-якій знайденій у морі особі, якій загрожує загибель (пп. а ч. 1 ст. 98); по-друге, прямувати з усією можливою швидкістю на допомогу потерпаючим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, оскільки на таку дію з його боку можна розумно розраховувати (пп. б ч. 1 ст. 98). Рятування людей є «субінститутом рятування на морі». У публічно-правовому розумінні зобов'язання надання допомоги людини, яка її потребує, і її рятування, якщо їй загрожує загибель, – «це природний прояв гуманності». При цьому «основним суб'єктом обов'язку» щодо рятування людського життя є капітан судна [453, с. 9]. Наведені положення збігаються з положеннями ст. 12 Конвенції про відкрите море 1958 р. Так перше положення конкретизується у ст. 11 і ст. 12 Конвенції для об'єднання деяких правил стосовно надання допомоги і рятування на морі 1910 р. [634] та в ст. 10 Міжнародної конвенції про рятування 1989 р. [211], а друге положення конкретизується Правилем 10 «Повідомлення про лихо. Обов'язки та порядок дій» («Distress messages – obligations and procedures») Глави V «Безпека мореплавства» («Safety of navigation») Додатків до SOLAS'74 74 («Annexes to the

1974 SOLAS Convention and the 1988 protocol thereto»);

зобов'язання капітана будь-якого судна прапора після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу, його пасажирам і, коли це можливо, повідомити цьому судну назву свого судна, порт його реєстрації і найближчий порт, у який воно зайде (пп. с ч. 1 ст. 98). Це положення конкретизується в ст. 8 Конвенції про рятування 1910 р. Слід додатково зазначити, що визначенню, змісту й обсягу правового статусу капітана морського торговельного судна були присвячені численні дослідження як загального характеру [53; 622; 625], так і окремих сфер його діяльності [151].

Таким чином UNCLOS'82 не визначає зміст і обсяг поняття «реальний зв'язок», але з її тексту випливає його розуміння як об'єднувального, тобто такого, що містить певні складники. Зазначене дає можливість виокремити і дослідити зобов'язання держави прапора щодо безпеки мореплавства саме як складника «реального зв'язку». Дослідження положень міжнародних угод, зокрема положень UNCLOS'82, які стосуються змісту й обсягу зобов'язань держави прапора щодо безпеки мореплавства, дало змогу автору дійти таких висновків:

держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати необхідних заходів («ефективно» здійснювати свою «юрисдикцію і контроль» в адміністративних, технічних і соціальних питаннях; дотримуватися «загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики й робити всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання; розслідувати і, коли це доречно, вживати будь-яких заходів, зокрема заходів, необхідних для виправлення становища, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора не здійснюються (у разі отримання повідомлення про такі факти); повідомляти інші держави прапора про факти, коли належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна прапора ними не здійснюються, якщо є явні підстави так uważати;

держава прапора щодо суден прапора зобов'язується вживати заходів для гарантування безпеки в морі, зокрема щодо конструкції, обладнання і

придатності суден до плавання; комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден; користування сигналами, підтримання зв'язку й запобігання зіткненням;

держава прапора має зобов'язувати капітана будь-якого судна прапора стосовно надання допомоги будь-якій знайденій у морі особі, якій загрожує загибель; прямування з усією можливою швидкістю на допомогу потерпілим на морі; надання після зіткнення допомоги іншому судну, його екіпажу, його пасажирів і, коли це можливо, повідомлення цьому судну назви свого судна, порту його реєстрації і найближчого порту, у який воно зайде [183, с. 47].

Безпека є найважливішим фактором мореплавства з давніх часів і дотепер. Принцип забезпечення безпеки є провідним для всього масиву нормативного регулювання мореплавства, або ширше – судноплавства. Він отримав закріплення у Доктрині 2018 [171, с. 195], у нормах якої зазначається, що Україна повинна дотримуватися міжнародних стандартів безпеки мореплавства та охорони суден і портів, а імплементація міжнародно-правових норм вимагає наявності чітко структурованої системи забезпечення такої безпеки (розділ «Сучасний стан сфери морської діяльності»). Одним з основних принципів реалізації державної морської політики визнано пріоритет забезпечення безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі (розділ «Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики»). Передбачається також, що відродження і розвиток торговельного мореплавства в Україні відбуватиметься, зокрема, через: i) розвиток 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); ii) суттєве підвищення рівня ефективності державного нагляду за безпекою мореплавства; iii) підвищення рівня забезпечення безпеки плавання та охорони морських суден, екіпажів, пасажирів

і вантажів; iv) здійснення з урахуванням досвіду координаційно-інформаційних центрів у ЄС заходів з безпеки на морі; v) запровадження єдиної моделі організації виконання функцій із забезпечення безпеки мореплавства; vi) відокремлення функцій із забезпечення безпеки мореплавства від функцій, пов'язаних із здійсненням державного нагляду і контролю (розділ «Розвиток морської індустрії»). У цілому норми Доктрини 2018 закріплюють аналогічні визначенням UNCLOS'82 та іншими міжнародними угодами напрями забезпечення безпеки мореплавства, обґрунтовано доповнюючи їх сферою забезпечення безпеки морських портів, що буде розглянуто в наступному підрозділі.

Контроль стану дотримання безпеки мореплавства державою прапора здійснюється відповідно до Правил контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених Наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545 [283]. Окремий підрозділ (2.3. «Контроль держави прапора (контроль українських суден Морською адміністрацією (зміни до назви станом на 31 травня 2023 р. не внесено; далі використовуватиметься нова назва – Адміністрація судноплавства) та Держрибагентством України») Правил визначає, що українські судна згідно з Керівництвом щодо надання допомоги державам прапора в імplementації документів ІМО, затвердженим резолюцією А.847(20) [720], підлягають періодичному інспектуванню державними інспекторами Адміністрації судноплавства (Держрибагентства України). Інспектування українських суден 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. Адміністрація судноплавства інспектує судна, що плавають під Державним Прапором України; за винятком суден флоту рибного господарства, які інспектує Держрибагентство України.

Інспектування українських суден здійснюється в таких випадках: і) вибірково в плановому порядку за встановленими графіками; ii) на підставі

заяви судновласника; iii) якщо під час перевірки судноплавної компанії виявлені недоліки з питань управління безпечною експлуатацією суден; iv) на підставі інформації служби капітана морського порту про необхідність здійснення більш детальної перевірки; v) при отриманні актів про затримання суден іноземними інспекціями державного портового контролю; vi) при отриманні інформації від членів екіпажу або від інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном довкілля або про порушення на ньому умов перевезення вантажів і пасажирів тощо.

Під час інспектування суден повинні максимально застосовуватися Процедури контролю суден державою порту, затверджені резолюцією ІМО А.1052(27) [721], а в разі необхідності до інспектування залучаються також інспектори служби капітана морського порту, представники класифікаційного товариства, наукових і проєктно-конструкторських організацій морського транспорту тощо. За результатами перевірки складається акт за встановленою формою, а судно у випадку наявності недоліків може бути затримане та/або спрямоване до судноремонтного заводу.

Із метою належного комплектування суден екіпажами судновласники мають оформити в Адміністрації судноплавства також свідоцтво про мінімальний безпечний склад екіпажу відповідно до Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна, затвердженого Наказом Мінінфраструктури України від 10.11.2014 р. № 575 [275]. Мінімальний склад екіпажу судна є мінімальною кількістю осіб командного складу та суднової команди, які можуть у будь-який час експлуатації забезпечити безпечне управління судном, а саме: безпеку людей, судна, збереження вантажу, майна та захист навколишнього природного середовища.

При визначенні мінімального складу екіпажу враховуються:

здатність нести безпечну ходову навігаційну вахту, машинну та радіовахту і вести загальний контроль за судном, механізмами та обладнанням;

можливість безпечно здійснювати швартові операції;

здатність виконувати дії щодо запобігання нанесенню шкоди довкіллю;

забезпечення належного медико-санітарного догляду на судні;
забезпечення безпеки перевезення пасажирів та вантажів;

здатність забезпечувати перевірку та підтримання конструкційної цілісності судна; забезпечення експлуатації судна відповідно до Плану охорони судна;

здатність та можливість експлуатувати всі пристрої, що забезпечують водонепроникність, підтримання їх в ефективному стані, використання компетентної аварійної партії з боротьби за живучість судна;

здатність та можливість експлуатувати суднове протипожежне та аварійне обладнання, рятувальні засоби, виконуючи всі необхідні регламентні роботи з їх технічного обслуговування та ремонту;

здатність експлуатувати та підтримувати в належному стані головне рушійне устаткування та допоміжні механізми.

Ураховуються також ті судові функції, які застосовуються для кожного окремого судна з урахуванням типу (призначення) судна, району плавання тощо.

Під час визначення мінімального складу екіпажу ураховуються такі критерії експлуатації та характеристики судна: його вік; тривалість, характер рейсів і район плавання; кількість, потужність, ступінь автоматизації та тип головних енергетичних установок і допоміжних механізмів; валова місткість судна; безпека судна під час операцій у порту; конструкція, автономність та технічне обладнання судна; тип вантажу або кількість пасажирів, що перевозяться (п.п. 2.1, 2.2 Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна).

Для здійснення цієї адміністративної послуги подаються: документ, що підтверджує сплату за надання адміністративних послуг; заява власника/судновласника встановленого зразка; обґрунтування і розрахунок мінімального складу екіпажу судна; копія класифікаційного свідоцтва або копія акта технічного нагляду судна для здійснення його державної реєстрації; копія свідоцтва про право власності на судно; копія свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України; для пасажирських суден – копія пасажирського

свідоцтва; опис документів; копія документа, що підтверджує сплату збору (збір за видачу свідоцтва про мінімальний склад екіпажу при первинній реєстрації під Державним Прапором України судна, побудованого в Україні, віком не більше п'яти років не справляється).

У Доктрині 2018 зазначається, що Україна є однією з найбільших країн-постачальників висококваліфікованої робочої сили на світовий ринок праці, також і моряків. В умовах суттєвого зменшення кількості суден під українським прапором, високого рівня внутрішньогалузевого безробіття зовнішня трудова міграція є для українських моряків фактично єдиною можливістю працювати за фахом, підтримувати відповідний рівень кваліфікації та зберігати професійну придатність. Дійсно, упродовж уже близько тридцяти років українські моряки працевлаштовуються на судна під іноземними прапорами через практичну відсутність вітчизняного флоту [171, с. 195]. У Доктрині 2018 напрямками відродження і розвитку вітчизняного торговельного мореплавства визначено розвиток складових державної системи підготовки, перепідготовки і дипломування моряків; збереження кадрового потенціалу українських моряків на конкурентному світовому рівні шляхом належного виконання вимог міжнародних конвенцій про стандарти підготовки та дипломування (сертифікації) моряків (персоналу риболовних суден) і несення вахти 1978 р. [636] та 1995 р. [635], приведення національних стандартів, що стосуються знань і спеціальностей, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти, у відповідність до зазначених конвенцій; здійснення спеціальної підготовки та підвищення кваліфікації осіб командного складу в закладах вищої освіти; розроблення та виконання комплексного плану оновлення кадрового потенціалу морського транспорту відповідно до інноваційної моделі розвитку морської індустрії, відновлення системи післядипломної підготовки фахівців.

Безперечно, якісні традиції морської освіти в Україні, існування упродовж багатьох століть морської справи в нашій державі та успішна підготовка майбутніх моряків до складної праці в умовах природних небезпек виробили власні стандарти, кращі практики та сталі звичаї. Нелегка морська праця

обирається поколіннями українських громадян, і навіть якщо раніше ця професія приваблювала переважно чоловіків, то на теперішній час жіночий сегмент морського ринку праці засвідчує стійкі тенденції до зростання. При цьому світове мореплавання, змінюючись відповідно до нових викликів та загроз, а також ураховуючи новітні технології, упроваджує дедалі нові вимоги до спеціалістів морської галузі, поступово підвищує й оновлює вимоги до професійної компетентності. Конвенція про стандарти підготовки та дипломування моряків і несення ваhti 1978 р. (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, Конвенція STCW) із наступними змінами та доповненнями діє в Україні з квітня 1997 р. [357]. При цьому спірні аспекти її дії, зокрема суперечливі внутрішньодержавні механізми імплементації її норм [9], хоча і ставали на певний період часу певними «гальмами» для всієї національної системи підготовки та перепідготовки моряків, проте не зупинили її адаптації та руху в напрямі входження до загальносвітової системи та забезпечили українським морякам можливість працевлаштування на світовому ринку «морської» праці. А згідно з повідомленням Мінінфраструктури України від 5 травня 2020 р., секретаріат ІМО схвалив рекомендацію про те, що Україна дотримується всіх вимог Конвенції STCW [485]. Це є достатньо визначною подією для всієї галузі, адже дає можливість українським морякам отримувати стабільну й високооплачувану роботу і над суднах під українським прапором, і під іноземними прапорами не лише «зручних» юрисдикцій, а й відомих своїми жорсткими вимогами традиційних морських держав.

Проте сучасне внутрішньодержавне адміністрування процесу дипломування моряків, складання ними кваліфікаційних екзаменів тощо досі потребує вдосконалення. Невипадково в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій Розпорядженням КМ України від 30.05.2018 р. № 430-р [228], до переліку завдань, які необхідно виконати з метою вирішення проблем транспортної галузі, віднесено «спрощення і підвищення ефективності системи дипломування українських спеціалістів,

забезпечення дотримання міжнародних стандартів підготовки та оцінки кваліфікації, зокрема шляхом укладення угод про визнання дипломів моряків України з іншими країнами». У зв'язку із цим важливо звернути увагу на те, що Україною відповідно до вимог Правила I/10 Конвенції STCW визнання дипломів українських моряків у державах – сторонах Конвенції STCW та, відповідно, моряків цих держав – в Україні, проводиться на підставі двосторонніх угод (меморандумів). Згідно з вказівками щодо заходів між сторонами Конвенції STCW, ухвалених Комітетом з безпеки на морі ІМО, зокрема циркуляром MSC.1/Circ.1450 від 24 січня 2013 р. [617] та попередніми циркулярами із цього питання, підтвердження видаються лише за наявності письмового меморандуму між країною, що видала диплом моряка, і країною, що визнає диплом моряка. Такі меморандуми про визнання українських дипломів моряків, згідно з інформацією, розміщеною на офіційному сайті Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків Мінінфраструктури України у 2020 р., підписані з 53 країнами, меморандуми про визнання дипломів моряків інших держав підписані Україною з багатьма державами – членами ІМО (Азербайджан, Марокко, Монголія, В'єтнам, Коморські острови, Чеська Республіка, Ізраїль, Філіппіни, Швейцарія, Фінляндія та ін.) [79; 124, с. 12].

На теперішній час в Україні система правового забезпечення підготовки та дипломування моряків нарешті отримала достатньо впорядковану структуру, має своїм підґрунтям міжнародні стандарти галузі та отримує розвиток у внутрішньодержавному законодавстві. Прикладами цьому є: Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене Постановою КМ України від 30 грудня 2022 р. № 1499 [265]; Порядок підтвердження кваліфікації та дипломування осіб командного складу суден та суднової команди морських суден, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 18.10.2013 р. № 813 [279], та ін.

Підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 р. зумовило коригування імплементаційних процесів і додало до документів, що мають бути виконані, ще й регіональні (європейські), зокрема Директиву 2008/106/ЄС [581]. До речі,

відповідно до Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого Розпорядженням КМ України від 11 жовтня 2017 р. № 747-р [254], розроблення та прийняття нормативно-правових актів Мінінфраструктури та Міністерства освіти і науки України щодо процедур схвалення програм підготовки моряків у закладах освіти, а також щодо підвищення кваліфікації моряків мало завершитися у 2017 р. При цьому необхідно зазначити, що хоча в ЄС і прийнято регіональні акти щодо підготовки та дипломування моряків, вони все ж є «трансляцією» давно чинних норм міжнародних угод, відповідають їм, не є цілковито новими для України та не викликають побоювань імплементаційних процесів [171, с. 197].

Зважаючи на значний правовий базис української системи підготовки та дипломування моряків, зазначення в програмних документах галузі її провідної ролі для формування й підтримання морської могутності України та закріплення за нею одного з провідних місць у системі національних інтересів України на морі, а також схвальної оцінки ІМО, єдине, що залишається на порядку денному, – побудова власного флоту, забезпечення робочими місцями та гідними заробітками вітчизняних моряків. Важливим також є максимальне усунення адміністративних перешкод на шляху до отримання диплома та вирішення організаційних проблем у сфері видачі документів моряків [171, с. 197]. Адже, як тривалий час зазначали представники морської спільноти України, процес дипломування моряків в Україні не є достатньо прозорим та зберігає багато корупційних ризиків [216], але із затвердженням наприкінці 2022 р. нового Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння все ж очікується «зняття» усіх корупціогенних факторів. Крім того призначення Морською адміністрацією (на теперішній час – Адміністрацією судноплавства) нових («других») капітанів морських портів України та обмеження доступу до системи дипломування моряків раніше призначених капітанів [234] жодним чином не сприяло поліпшенню системи публічного адміністрування галузі.

Ще одним важливим аспектом виконання державою прапора своїх зобов'язань стосовно екіпажів суден, а також держав – постачальниць робочої сили стало забезпечення епідеміологічної безпеки в умовах пандемії COVID-19. Адже ситуація, що склалася з ротаціями членів екіпажів морських суден упродовж 2020–2021 рр., набула характеру гуманітарної катастрофи. Пандемія коронавірусу та обмежувальні заходи, ужиті в усьому світі для боротьби з нею, стали значним викликом для всієї світової економіки та, зокрема, сфери морських перевезень, різко зменшивши кількість перевезених вантажів та скоротивши прибутки перевізників. Сотні тисяч моряків залишилися на судах на місяці довше, ніж передбачалося контрактами, та не мали можливості зійти на берег [573; 575].

Як зазначає Т.В. Аверочкіна, у цілому криза, яка охопила з 2020 р. світову морську галузь, засвідчила, наскільки фрагментарною та багато в чому вразливою є міжнародна система морського судноплавства. Окремі держави самоусунулися від проблем гуманітарного колапсу зі змінами екіпажів та не займалися репатріацією моряків. Окремі – співпрацювали у виробленні кращих практик протидії всесвітній загрозі, надавали можливість морським кадрам потрапити на судна та додому. Інші – серед них впливові держави портів – із радістю приймали та відправляли вантажі, що приносили користь їхній економіці та населенню, але не надавали допомоги морякам для забезпечення можливості ротації. Визнання моряків ключовими робітниками сприяло зміні ставлення до проблематики забезпечення доступу членів екіпажів суден до роботи в кризових умовах, але цей статус не врахував інші, крім пандемії, ризики й загрози [5, с. 150–151].

Із початком широкомасштабного воєнного вторгнення РФ 24 лютого 2022 р. в Україні було запроваджено режим воєнного стану та оголошено про загальну мобілізацію. Мобілізації до збройних сил в Україні підлягають громадяни 18–60 років, здатні виконувати військовий обов'язок, переважно чоловіки. Був також обмежений виїзд чоловіків цієї вікової категорії з території України за кордон. Ураховуючи те, що морякам, зважаючи на міжнародний

характер їхньої праці, виїзд за кордон необхідний для працевлаштування, норма про його заборону не мала обмежити їхні права. Крім того, як указувалося в листі Генерального секретаря ІТФ С. Коттона на ім'я Президента України, це може завадити українським морякам приєднатися до суден для виконання своїх життєво важливих обов'язків із морського судноплавства та перевезень по всьому світу [100]. На сайтах новин у березні 2022 р. повідомлялося про можливість виходу моряків у рейс із портів Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені [257], проте документів, що підтверджують це, видано (оприлюднено) не було. Можливості виїхати за кордон автотранспортом або зробити піший перехід також неможливо [220], а повітряний простір України для польотів цивільної авіації було закрито з 24 лютого 2022 р. [536].

Визнання моряків ключовими працівниками [570; 571] могло б допомогти у вирішенні цього непростого питання. Таке визнання дає можливість морякам подолати адміністративні обмеження та забезпечити стабільність морських шляхів постачання [669, р. 13]. Таке визнання стало всесвітньою практикою в умовах пандемії COVID-19 [674], однак в Україні підтримано не було. І це незважаючи на те, що українські моряки масово працюють на суднах по всьому світу, і Україна до 2019 р. належала до п'ятірки [733] країн – постачальниць робочої сили на світовий ринок морських перевезень. Нині вона вже втратила ці лідерські позиції [765, р. xx], однак чисельність моряків – громадян України все ж залишається високою. І проблема їх виїзду за кордон залишається гострою. Через унікальність і необхідність роботи моряків для функціонування світової економіки та залежності від морських сполучень великої кількості держав, їх було визнано ключовими робітниками (за рекомендацією ІМО) провідними країнами – постачальниками робочої сили. Як зазначається ІМО, моряки перебувають на чільному місці в глобальній системі перевезень, формують надійні можливості постачань життєво необхідних товарів та продуктів харчування, а тому потребують і заслуговують на швидкі й рішучі гуманітарні дії з боку урядів у всьому світі, не лише під час пандемії, а й у всі часи [779]. Лише завдяки тим морякам, які продовжили працювати після завершення своїх

контрактів, порти мали змогу залишатися відкритими для бізнесу, своєчасно виконувались вантажні операції, а товари продовжували безперешкодно циркулювати.

Слід пригадати, що на початку березня 2022 р. Мінінфраструктури України було врегульовано порядок перетину кордону водіями автомобільного та залізничного транспорту віком від 18 до 60 років [214]. І лише через півроку, відповідно до Постанови КМ України від 2.09.2022 р. № 992 «Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України» [298] питання виїзду громадян України – моряків було врегульоване та закріплено, що в разі запровадження на території України воєнного стану громадяни України чоловічої статі віком 18–60 років мають право перетинати державний кордон України, якщо вони прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання в складі екіпажів таких суден або для проходження практичної підготовки на суднах. Визначено склад документів, які необхідно надати для перетину державного кордону України. Так, зокрема, особи, які прямують для роботи на суднах у складі екіпажів суден, що здійснюють рейси до/з морських портів України, та які здобули відповідну освіту та кваліфікацію до 24 лютого 2022 р., і випускники закладів освіти, які завершили навчання в період воєнного стану: посвідчення особи моряка; суднову роль (список осіб суднового екіпажу) (crew list); підтвердження від Адміністрації судноплавства про отримання копій освітніх і кваліфікаційних документів.

Варто також зауважити, що Доктрина 2018 приділяє значну увагу відновленню системи підготовки кадрів, задіяних у військово-морській діяльності, що не було характерним для її попередньої редакції. Так напрямами розвитку цієї системи визначено: розвиток системи військово-морської освіти як складової системи військової освіти, збереження (оновлення) та розвиток наявних і створення нових закладів освіти; удосконалення системи підготовки фахівців оперативно-тактичного та оперативно-стратегічного рівня підготовки; розвиток вітчизняної військово-морської науки; забезпечення переходу до підготовки фахівців усіх рівнів за європейськими стандартами та

стандартами НАТО, широке використання можливостей міжнародного співробітництва в підготовці фахівців тощо. Дійсно, ці завдання для сучасної України є найважливішими, зважаючи на необхідність ефективного захисту суверенітету та територіальної цілісності, відновлення юрисдикції в прибережних морських просторах, але, як і у випадку з невійськовою (торговельною) компонентою, їх якісне виконання залежить від збільшення фінансової підтримки держави, від відбудови галузі та поступового оновлення флоту. Закладення нових суден та військових кораблів – велика справа кожної держави, що свідчить про посилення її присутності в морях, підтримання іміджу морської держави, долучення до відповіді на терористичні виклики та загрози на загальносвітових морських транспортних коридорах [171, с. 197].

Ще одним аспектом морської діяльності сучасної держави як держави прапора є залучення до впровадження нових технологій у судноплавство та вироблення процедур для використання нових автоматизованих систем. І одним із найбільш актуальних та обговорюваних на міжнародному і регіональному рівні питань у цьому напрямі є автономне судноплавство. Як зазначають дослідники, особливості використання штучного інтелекту, високотехнологічних моделей та симуляторів, гарантування інформаційної безпеки тощо вимагають нових правових стандартів та управлінських рішень. Автономізація мореплавства – один із яскравих прикладів результатів Четвертої індустріальної революції, і він гостро потребує створення правової бази та вироблення кращих практик публічного адміністрування. Адміністрування вироблення спеціальних правових норм у цій сфері здійснюється ІМО, а технічних стандартів – провідними класифікаційними товариствами та власне розробниками автономних суден. За всіх позитивних аспектів автономного судноплавства важливим є врахування також і значних ризиків, що пов'язані із: 1) взаємодією із суднами та іншими спорудами поряд, на яких присутній екіпаж, та обхід акваторій, закритих для судноплавства або судноплавство в яких обмежене; 2) участю в порятунку людей і суден, що зазнають лиха (у разі

неспеціалізованого автономного судна); 3) імовірністю захоплення піратами; 4) екологічними ризиками; 5) забезпеченням кібербезпеки та надійності систем зв'язку; 5) погодними умовами й особливостями маршруту прямування судна; 6) соціальними наслідками – втратою та скороченням робочих місць, підвищення вимог до кваліфікації та зменшення можливостей працевлаштування для низькокваліфікованої робочої сили [670, р. 23–27].

Оновлення системи публічного адміністрування автономного судноплавства в найближчому майбутньому буде сконцентровано на трьох блоках: правовий – вироблення нових та коригування існуючих правових норм, з урахуванням комплексного підходу ІМО він, імовірно, буде втілений в Кодексі для автономних суден, спочатку рекомендаційного, а потім обов'язкового характеру, що підлягає імплементації до національного законодавства; технічний – стандартизація обладнання автономних суден, спеціалізованого програмного забезпечення, протоколів його підтримання та гарантування безпеки, супутникових систем, що забезпечують зв'язок автономних суден із центрами управління, відповідно до прийнятих та глобально узгоджених стандартів; організаційний – створення національних берегових пунктів управління, технічного обслуговування та ремонту, або адаптація існуючих портових та інших систем зв'язку й ремонту до роботи з автономними судами; адаптація причальних комплексів портів для оброблення автономних суден, формування системи аудиту розробок та випробувань автономних суден під егідою ІМО; зміна функціоналу структурних підрозділів міжнародних інституцій та напрямів співробітництва в рамках регіонів. Ці напрями, безумовно, лише умовно можна розділити, оскільки їх ізольоване існування неможливе, а взаємопроникнення зумовлено всеохоплюючим характером публічного адміністрування цих процесів на різних рівнях – від глобального (на рівні ІМО) і регіонального (на рівні систем Port State Control та природоохоронних механізмів окремих географічних регіонів) до національного (імплементація нових правових стандартів та їх практична реалізація) і локального (у межах одного порту або причалу, з внесенням змін та доповнень

до зводів звичаїв та інших локальних правових інструментів портів) [670, р. 32] відповідно до принципів публічного адміністрування 4.0, морської індустрії 4.0 та у відповідь на нові виклики і погрози, також і полікризового характеру.

Таким чином адміністрування морської діяльності України як держави прапора відбувається в умовах значного оновлення правового базису та інституційного механізму. Зі створенням спеціального органу виконавчої влади – Адміністрації судноплавства та фактичною концентрацією в ньому функцій з управління морською діяльністю, схвальної оцінки виконання Україною стандартів забезпечення безпеки через підготовку екіпажів суден, наданої ІМО, формування правових основ протидії субстандартному судноплавству тощо досягнення цілей Доктрини 2018 у сфері виконання функцій (зобов'язань, обов'язків) держави прапора стає очікуваним результатом найближчих років. При цьому важливим та основним у процесі оновлення адміністрування морської діяльності України як держави прапора є дотримання міжнародних стандартів, кращих практик виконання зобов'язань держави прапора, неухильне дотримання прав громадян і юридичних осіб, керівної ролі держави в захисті публічних і приватних інтересів українських судновласників та екіпажів, підвищення престижу українського прапора з метою залучення іноземних судновласників до реєстрації суден під Державним Прапором України та внесення відповідних змін до чинного законодавства.

РОЗДІЛ 3

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ ЯК ПРИБЕРЕЖНОЇ ДЕРЖАВИ

3.1. Адміністрування портової діяльності в Україні

Роль морських портів у світовій торгівлі та логістичних ланцюжках щороку зростає [732, р. 18]. Морські порти України, як і будь-якої іншої країни, є стратегічними об'єктами державної транспортної інфраструктури. Завдяки їх роботі наповнюється державний бюджет, створюються нові робочі місця, вони є запорукою економічної стабільності й розвитку не лише припортових (прибережних, приморських) регіонів, а й країни в цілому [419, с. 101]. Блокування роботи морських портів України з початку 2022 р. поставило на порядок денний низку складних, багато в чому стратегічних питань, які вдалося вирішити лише за допомогою ООН та наполегливих дій Туреччини через підписання в липні 2022 р. Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів (Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports, далі – Ініціатива) і початку роботи гуманітарного («зернового») коридору для вивезення української агропродукції з трьох морських портів «Великої Одеси» [629]. У листопаді 2022 р. дію угоди було продовжено [429] та запропоновано долучити до неї порт Миколаїв [489].

Доктриною 2018 визначено окремі аспекти реформування портової діяльності в Україні. Зокрема, акцентується увага на необхідності вдосконалення тарифної політики в портовій галузі шляхом підвищення рівня економічної обґрунтованості. Дійсно, як зазначається в Доктрині, морські порти є однією з найважливіших єднальних ланок національної транспортної і виробничої інфраструктури з європейською та світовою. Україна має потужний портовий потенціал: на узбережжі Чорного та Азовського морів у довоєнний час функціонувало 13 морських торговельних портів, їх причальний фронт мав

загальну довжину близько 40 км. Але внаслідок скорочення впродовж останніх років обсягів перевезень морські порти України мали резерви переробної спроможності в розмірі близько 50%. Суб'єкти господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у цілому є прибутковими, але потребують залучення інвестицій (для днопоглиблення, розбудови сучасних берегових і рейдових терміналів, оновлення перевантажувальної техніки, припортової інфраструктури) на суму понад \$3 млрд, що зумовлює необхідність створення сприятливих умов для ефективного інвестування в економіку.

Ураховуючи значущість для держави морських портів, а також керуючись нормами Закону «Про морські порти України» [340] (ст. 7), планування їх розвитку визначається спеціальним програмним документом – Стратегією розвитку морських портів України. Метою цього стратегічного документа довгострокової дії (до 2038 року) є визначення концептуальних засад формування державної політики планування та розвитку портової галузі, спрямованих на покращання сервісу, створення умов для залучення приватних інвестицій та підвищення ефективності використання наявних потужностей у морських портах України, гармонізацію розвитку припортової інфраструктури (залізничних підходів, автомобільних доріг) та пропускної спроможності морських портів, збільшення рівня їх участі в міжнародних каналах постачань, забезпечення екологічної безпеки відповідно до міжнародних стандартів та недопущення суб'єктами господарювання і суднами забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання й охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту. Позитивною зміною редакції Стратегії 2020 р. стало визначення Пріоритетних заходів із реалізації Стратегії в короткостроковій (на п'ять років), середньостроковій (на 10 років) та довгостроковій (на 25 років) перспективі для кожного з морських торговельних портів України. Так, зокрема, для порту Одеси на коротко-, середньострокову перспективу передбачається:

завершення будівництва та повноцінне введення в експлуатацію контейнерного термінала на Карантинному молу потужністю до 600 тис. TEU;

реконструкція і нове будівництво причалів загальною довжиною до 650 м;
 реконструкція автомобільного шляхопроводу;
 реконструкція пасажирського комплексу шляхом застосування механізму державно-приватного партнерства;
 оптимізація та розвиток територій судноверфі «Україна»;
 реорганізація державного підприємства «Одеський морський торговельний порт» у зв'язку з непровадженням стивідорної діяльності;
 визначення джерел фінансування, фінансово-економічної доцільності і технічної можливості днопоглиблення підхідного каналу та операційної акваторії до 15,5 метра.

Чинниками, що впливають на досягнення стратегічних цілей, визначено: розвиток під'їзних автомобільних шляхів (капітальний ремонт ділянок автомобільної дороги М-05 Київ–Одеса, зокрема для забезпечення сполучення порту з проектом будівництва автомобільної дороги Go Highway в напрямку м. Гданськ (Польща); будівництво альтернативного в'їзду на територію Одеського морського порту); створення додаткового залізничного в'їзду в морський порт, забезпечення розвитку станції Одеса-порт та прилеглих станцій. На довгострокову перспективу планується розвиток наземних під'їзних шляхів.

Ці чітко визначені напрями розвитку, що є давно очікуваними галуззю, нарешті отримали закріплення в програмному документі та їх цілковито обґрунтовано можна вважати «дорожньою картою» для подальших кроків на шляху побудови ефективної морської портової галузі, що враховуватиме кон'юнктуру в регіоні та кращі практики управління.

Публічне адміністрування портової діяльності в Україні ґрунтується на широкому переліку міжнародних угод, які в установленому порядку стали частиною національного законодавства, та внутрішніх нормативних документів загальнонаціонального і локального рівнів. Оскільки правове регулювання охоплюється «широким підходом» до категорії «публічне адміністрування», коротко окреслимо його основні характерні риси.

Відповідно до Закону «Про морські порти України», морський порт – це визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних із цим видів господарської діяльності (ст. 1). Отже, порт охоплює суходільні та водні території, які мають відповідний правовий режим. Як зазначає, О.С. Федотова, межі акваторії морського порту фактично є його водними межами. Якщо судно входить в акваторію порту відповідно до процедури, встановленої портом, то судно входить у порт [496, с. 532].

В.В. Серафимов акцентує увагу на тому, що у Законі «Про морські порти України» терміном «режим» охоплюються встановлені правила перебування і переміщення в межах морського порту, тобто норми, що стосуються допуску на територію та в акваторію порту, здійснення певних дій (заходження, перебування, відхід, вантажні та перевантажувальні операції, збереження вантажів, робота персоналу тощо), підтримання порядку. До нього також включається розуміння цього терміна як сукупності правил, що застосовуються до суден, відповідно до укладених угод про торговельне мореплавство (національний режим, режим найбільшого сприяння тощо) та забезпечення дотримання режиму акваторії морських портів як частини внутрішніх вод держави (відповідно до ст. 6 Закону України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України» [306]) [419, с. 102].

Режим морських портів України було докладно розглянуто в дисертації С.В. Андрущенка («Правовий режим морського порту», 2021 р.) [17] і надано рекомендації щодо вдосконалення його правового й організаційного забезпечення. Слід цілковито підтримати пропозиції автора щодо виокремлення рівнів публічного адміністрування правових режимів морських портів – міжнародного (глобального та регіонального) і національного (с. 93, 166), а також його точку зору стосовно глобального підходу до унормування та стандартизації роботи морських портів світу для гармонізації відповідних формальностей і прискорення функціонування всесвітніх ланцюгів постачань (с. 87, 91, 110 та ін.). Зважаючи на ґрунтовність та комплексність

дослідження С.В. Андрущенка, зосередимося лише на деяких базових аспектах публічного адміністрування портової діяльності та змінах, яких воно набуло під час запровадженого в Україні режиму воєнного стану.

Міжнародні угоди, якими визначено стандарти портової діяльності, стали частиною національного законодавства України і представлені всесвітніми угодами – Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та UNCLOS'82. І хоча питання внутрішніх морських вод, до яких належать акваторії морських портів, у них розглядається у зв'язку із загальним питанням режиму територіального моря, усе ж їх можна віднести до правового базису публічного адміністрування режиму таких акваторій. На теперішній час відсутня спеціальна, підтримувана всіма міжнародна угода, якою було б визначено режим морських портів, адже Конвенція та Статут із цього питання, укладені під егідою Ліги Націй у 1923 р. [561], такими, через невелику кількість приєднань, не вважаються [16, с. 102]. У зв'язку із цим із метою вирішення питання режимів морських портів для суден поширеною практикою стало підписання угод про морське судноплавство на двосторонній основі. При цьому принцип взаємності, закладений Конвенцією та Статутом 1923 р., став основним принципом їх укладання. До кола міжнародних інструментів, якими визначається правовий режим морських портів в Україні, належать також угоди, присвячені окремим напрямкам портової та морської діяльності: полегшення та зведення до мінімуму портових формальностей (Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. [140]), охорони людського життя на морі (SOLAS'74), санітарного благополуччя населення та території держави порту (Міжнародні медико-санітарні правила [639]), протидії терористичним та іншим загрозам (Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів 2002 р.[640]) та ін.

Внутрішнє законодавство України у сфері портової діяльності, набувши значного оновлення у зв'язку з прийняттям у 2012 р. Закону України «Про морські порти України» та нормативних актів на його розвиток, передбачило зміну попереднього підходу до морського порту, визначивши його за т.зв. «територіальним принципом» як територію та акваторію, а також

закріпивши значні новації щодо адміністрування портової діяльності за участі новоствореного державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (АМПУ). Таким чином до системи управління (адміністрування) галузі додався ще один суб'єкт, на якого було покладено широкі функції із забезпечення функціонування морських портів, утримання й використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, що визначені в ст. 15 Закону України «Про морські порти України». Вони виконуються як безпосередньо, так і через філії, що утворюються в кожному морському порту (ст. 1 Закону України «Про морські порти України»).

У цілому сфера повноважень АМПУ та утворених нею філій у портах України є надзвичайно широкою, охоплює значні сфери і дуже нагадує функції морських портів – державних транспортних підприємств, якими вони визнавалися відповідно до українського законодавства в період до прийняття цього закону. Виконувані функції морських портів України, які залишилися за організаційно-правовим статусом державними підприємствами, за висновками фахівців, залишилися тими ж, що й до набуття чинності цим законом, але з наростаючою напруженістю та «болючим» розподілом функцій, які впродовж тривалого часу належали морським портам, а відповідно до закону – передані АМПУ [119, с. 15].

Крім АМПУ до системи публічного адміністрування портової діяльності належать:

Кабінет Міністрів України, відповідно до Закону України «Про морські порти України» до повноважень якого належить: 1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади; 2) відведення акваторії та визначення меж територій морських портів; 3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден; 4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України; 5) інші повноваження, передбачені цим законом та іншими законодавчими актами (ст. 13);

центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту – Мінінфраструктури України, яке відповідно до Положення [267], бере участь у залученні інвестицій, проведенні аукціонів із відбору інвесторів для забезпечення реалізації проєктів розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського транспорту, також і на концесійних умовах; затверджує порядок скасування розпоряджень капітана морського порту (крім розпоряджень капітана морського рибного порту), організації охорони морських і річкових портів, оформлення приходу суден у морський порт, видачі дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту (крім суден флоту рибної промисловості); затверджує інструкцію про пломбування в морських і річкових портах України суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднювальних речовин та вод, що їх містять; затверджує положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, про відомчу пожежну охорону та воєнізовану охорону на об'єктах морського транспорту, про загін охорони морського порту та службу морської безпеки; установлює розміри ставок портових зборів у морських портах тощо (п. 4). Через значну роль транспорту в налагодженні ланцюгів постачань та оптимізації/відновленні регіонів, що постраждали від воєнної агресії, на початку листопада 2022 р. було повідомлено про вірогідне об'єднання двох міністерств – Мінінфраструктури і Міністерства розвитку громад та територій України [55], а на початку грудня 2022 р. таке рішення було прийняте Кабінетом Міністрів України [107] та створене нове Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури [70] і доручено Віцепрем'єр-міністрові з відновлення України – Міністрові розвитку громад, територій та інфраструктури у тижневий строк забезпечити підготовку і внесення в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проєкту положення про нього;

центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та

судноплавства – Адміністрація судноплавства (Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України), яка у сфері портової діяльності здійснює такі функції: надає профільному міністерству пропозиції до Стратегії забезпечення виконання зобов'язань держави порту; здійснює державний нагляд за додержанням вимог законодавства і міжнародних договорів України у сферах морського транспорту та торговельного мореплавства в морських портах і терміналах; контроль держави порту; державний нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами в морських портах і терміналах; інформує українські морські порти і портові засоби про встановлений рівень охорони; контролює здійснення охорони суден і портових засобів, проводить перевірки відповідності системи охорони морських портів і портових засобів міжнародним вимогам; здійснює державний нагляд за забезпеченням безпеки мореплавства в акваторіях морських портів і на об'єктах портової інфраструктури; здійснює відповідно до компетенції контроль за проведенням аварійно-рятувальних робіт, виконанням планів локалізації та ліквідації аварій (катастроф) у морських портах; надає профільному міністерству подання щодо призначення та звільнення капітанів морських портів; визначає межі зон нагляду, на які поширюються повноваження капітанів морських портів щодо здійснення ними державного нагляду за безпекою мореплавства; координує в межах повноважень, передбачених законом, діяльність капітанів морських портів та скасовує їх розпорядження з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в морському порту в разі їх невідповідності вимогам законодавства (п. 4 Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України);

національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, на які покладено державне регулювання діяльності в морському порту (ст. 13 Закону України «Про морські порти України»), законопроект про створення якої було підготовлено у 2020 р. [342], а профільним міністерством зазначено, що її створення гармонізує ринок транспортних послуг в інтересах

усіх його учасників, а для успішного економічного розвитку Україні необхідна розвинута інфраструктура, сучасний транспорт і зручна логістика. Крім того досвід провідних європейських країн свідчить, що функціонування державного колегіального органу, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту, дозволяє сформувати конкурентні ринки перевезень. Саме таким шляхом ішли Німеччина, Франція, Швеція та інші країни ЄС [75]. Проте маємо підтримати думку С.В. Андрущенка щодо сумнівної доцільності створення нового адмініструючого органу, адже це навряд чи сприятиме створенню ефективної моделі адміністрування транспортної сфери, зокрема й розвитку морського транспорту і морських портів [17, с. 97]. В умовах воєнного стану та скорочення витрат на утримання апаратів центральних органів виконавчої влади в Україні створення нового суб'єкта є цілковито недоцільним;

капітани та служби капітанів морських портів (ст. 14 Закону України «Про морські порти України»), які діють відповідно до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого Наказом Мінінфраструктури України від 17.11.2021 р. № 621 [266], яке набуло чинності з 1 січня 2022 р. На капітана морського порту та службу, яку він очолює, покладається: 1) здійснення в межах акваторії і території морського порту, а також у межах зони нагляду капітана морського порту: державного нагляду за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України; нагляду та контролю за підприємствами, що надають лоцманські послуги, і службою регулювання руху суден у межах акваторії морського порту; нагляду та контролю за криговим проведенням суден на підходах до морського порту і в межах його акваторії; нагляду за забезпеченням безпеки мореплавства; 2) видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення будівельних робіт щодо гідротехнічних споруд у межах території та акваторії морського порту; 3) оформлення приходу у морський порт і виходу з морського порту суден; 4) здійснення нагляду за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у морський порт і виходу з

морського порту; нагляду за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища; 5) розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладення адміністративних стягнень у межах компетенції; 6) облік та розслідування аварійних морських подій (п. 1 розділу IV Положення).

Капітани морських портів є головними посадовими особами, які відповідають за безпеку мореплавства в морських портах. Правилами контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства передбачається, що контроль за дотриманням на судах, які заходять у морські порти України, правил мореплавства та вимог міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та визначення готовності суден до виходу в море здійснюють посадова особа Морської адміністрації, Держрибагентства України або служби капітана морського порту України, яка має відповідну кваліфікацію. Державними інспекторами є: інспектор контролю державою порту; інспектор служби капітана морського порту; інспектор держави прапора (п. 1.4). Із метою забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню із суден усі судна, що перебувають у морських портах України, підлягають обов'язковому контролю інспектора служби капітана морського порту (п. 1.5). При цьому окремі обов'язки з оформлення суден покладені безпосередньо на працівників Служби (у т.ч. чергових працівників, що може забезпечувати оформлення суден у будь-який час доби).

Упродовж 2013–2018 рр. капітан порту та служба капітана морського порту діяли в складі АМПУ. Із 2018 р. їх було переведено до складу Морської адміністрації відповідно до Наказу Міністерства інфраструктури від 06.08.2018 № 354 [315] (п. 33). Ці перетворення викликали кризу у зв'язку з призначенням Морською адміністрацією нових капітанів морських портів та звільненням капітанів, які були призначені АМПУ, та їхніх служб, відключенням останніх від системи дипломування моряків. У нормативно-правових актах відсутня процедура виконання рішення про передавання служби капітана морського порту зі складу АМПУ до складу Морської адміністрації. При цьому слід ураховувати, що АМПУ є державним підприємством, тоді як Морська

адміністрація – центральним органом виконавчої влади, що значно ускладнює таку процедуру. Ситуація, за якої в одному морському порту фактично діють два капітани морського порту є неприпустимою з точки зору організації управління та забезпечення належного нагляду за безпекою мореплавства. Важливим є дотримання трудових прав капітанів портів та співробітників служб капітанів морських портів при реалізації рішень Мінінфраструктури України [121, с. 15–16]. У зв'язку із цим у квітні 2019 р. було затверджено нову редакцію Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту [316], яке вирішило двозначність ситуації з капітанами морських портів [226]. Згідно з Положенням 2021 р., капітан морського порту підпорядковується Голові Адміністрації судноплавства, призначається і звільняється з посади Мінінфраструктури за поданням Адміністрації судноплавства; він очолює службу капітана морського порту, яка забезпечує здійснення капітаном морського порту покладених на нього законодавством повноважень і функцій у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях (п.п. 2, 3 Положення);

служби морської безпеки та загони охорони морського порту (ст. 10 Закону України «Про морські порти України»), які можуть створюватися в установленому законом порядку АМПУ, власниками морських терміналів та портовими операторами, діють на підставі положень про них, типові форми яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Підтримання режиму перебування в морському порту із залученням сторонніх охоронних послуг здійснюється на договірних засадах відповідно до вимог законодавства. Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює АМПУ (ст. 10). Згідно з Типовим положенням про службу морської безпеки порту, затвердженого Наказом Мінінфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 [465], її основними завданнями є:

- 1) реалізація в портах норм, правил, стандартів і процедур, передбачених

міжнародними та національними нормативними актами з морської безпеки; здійснення комплексу заходів для запобігання, виявлення і припинення актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання в діяльність порту; організація перепускного та внутрішньооб'єктового режиму в порту; ужиття превентивних заходів для запобігання виникненню загроз портам, портовим засобам та судам, що в них обслуговуються;

2) забезпечення охорони і захисту інфраструктури порту, суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажів;

3) упровадження заходів із посилення морської безпеки; здійснення взаємодії з відповідними службами, правоохоронними структурами, органами, відповідальними за безпеку, а також ліквідацію наслідків актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання; координація спільних з ними дій;

4) здійснення контролю за посадкою та висадкою пасажирів, забезпечення виключення контактів пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, з особами, які його не пройшли;

5) у взаємодії з підрозділами прикордонного, митного контролю, правоохоронними органами, а також відповідно до схвалених у встановленому порядку планів охорони портових засобів: виявлення та запобігання несанкціонованому потраплянню на територію порту та борт суден зброї, вибухових речовин, наркотичних і хімічних речовин, інших небезпечних предметів та контрабанди; здійснення контролю за доступом людей та потраплянням речей на територію порту шляхом перевірки транспортних засобів, суднових та вантажних документів, багажу, суднових запасів, квитків пасажирів та документів моряків, посвідчень особи персоналу порту або портового засобу, представників аварійних служб, комунальних підприємств, розташованих на території порту, представників вантажовласників, інших осіб, що проходять на територію порту, представників юридичних осіб, що займаються постачанням, тощо; здійснення в разі потреби з дотриманням вимог чинного законодавства огляду людей та їхніх особистих речей; забезпечення супроводження відвідувачів і транспортних засобів по території порту;

упровадження заходів із запобігання проведенню нелегальних операцій із вантажем, устаткуванням, контейнерами, сировиною, охоронними системами, технологічним устаткуванням і системами зв'язку, які порушують діяльність адміністрації морських портів України, морських терміналів та портових операторів, а також заходів із запобігання іншим протиправним діям.

Відповідно до п. 3.2 Порядку організації охорони морських та річкових портів, затвердженого Наказом Мінінфраструктури України від 27.03.2013 р. № 198 [278], безпосередні обов'язки з упровадження заходів з організації охорони порту покладаються на офіцера охорони порту, який є начальником служби морської безпеки порту, при цьому відповідно до абз. 7 п. 1.5, офіцер охорони порту є посадовою особою порту. Пункт 8.2 цього порядку також передбачає, що в морських портах охорону майна, яке є власністю держави і не підлягає приватизації та передачі в концесію, здійснюють підрозділи визнаної організації у сфері охорони суден та портових засобів на морі. Такою визнаною організацією у сфері охорони суден та портових засобів на морі є державні підприємства «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України» та АМПУ, призначені визнаними організаціями у сфері охорони суден та портових засобів на морі згідно з Постановою КМ України від 12.05.2007 р. № 722 «Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті» [331].

Крім того, Наказом Мінінфраструктури України від 08.02.2016 р. № 48 «Про затвердження Переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту або начальник Служби морської безпеки порту», проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту [320]. Усі 13 морських портів України внесено до переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту або начальник служби морської безпеки порту, проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту.

Дійсно, запорукою сталої повсякденної роботи морських портів є їх надійна охорона від небезпечних впливів як техногенного і природного, так і людського факторів, забезпечення дотримання встановленого в них

режиму [120, с. 7]. Відомою є ситуація, що склалася у 2017–2018 рр. в Одеському регіоні навколо оголошення тендеру на здійснення охорони в портах Одеси, Чорноморська та Ізмаїла (що, в остаточному підсумку, призвело б до заміни власних служб охорони портів на сторонні охоронні організації) і скасування цього тендеру [430]. Адже загальний контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюється виключно службою морської безпеки, загонами охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України. Ураховуючи положення ч. 3 ст. 10 Закону України «Про морські порти України», приватні охоронні структури (що діють, зокрема, відповідно до Закону України від 22.03.2012 р. «Про охоронну діяльність» [349] – С.К.) можуть залучатися до охорони порту як допоміжні, але не як альтернатива службам морської безпеки та загонам охорони морського порту [120, с. 13];

центральный орган исполнительной власти, что обеспечивает реализацию государственной политики в сфере защиты государственного кордона (Адміністрація ДПС України відповідно до Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затвердженого Постановою КМ України від 16.10.2014 р. № 533 [260]), та його територіальні підрозділи також належать до системи суб'єктів публічного адміністрування портової діяльності, адже в морських портах України діють пункти пропуску через державний кордон та здійснюються відповідні формальності згідно із Законом України від 05.11.2009 р. «Про прикордонний контроль» [362], технологічними схемами пропуску через державний кордон України, розробленими відповідно до Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої Постановою КМ України від 21.05.2012 р. № 451 [464];

центральный орган исполнительной власти, что реализует государственную митную политику (Державна митна служба України відповідно до Положення про

Державну митну службу України, затвердженого Постановою КМ України від 06.03.2019 р. № 227 [263]), та його *підрозділи в морських портах* здійснюють митне оформлення в морських портах України згідно з Порядком виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затвердженим Наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 р. № 308 [276], технологічних схем здійснення митного контролю, затверджених відповідно до Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затвердженої Постановою КМ України від 21.05.2012 р. № 451 [463], та іншими нормативними актами.

Щодо формальностей, які здійснюються в морських портах України у зв'язку з перетинанням кордону, необхідно зауважити, що основною тенденцією їх оновлення стало поступове зменшення обсягів, оптимізація, запровадження попереднього документального контролю та функціонування на основі системи управління ризиками. У цілому практика оформлення суден у морських портах України уже тривалий час не полишає провідних позицій у колі експертних обговорень. Системні проблеми та корупційні ризики, пов'язані зі здійсненням екологічного контролю, призвели до ліквідації двох морських екологічних інспекцій на початку 2020 р., а запроваджувані Адміністрацією судноплавства (раніше – Морською адміністрацією) нові організаційні механізми оформлення суден викликали обурення й протести через недосконалі логістичні рішення. Ці та багато інших проблем стояли на порядку денному й очікували вирішення задовго до запровадження режиму воєнного часу у 2022 р., адже стабільна й ефективна робота морегосподарського комплексу багато в чому забезпечує соціальну, економічну та політичну стабільність у країні. І на теперішній час необхідно поступово відмовлятися від усе ще властивих сучасному публічному адмініструванню морської галузі України командних механізмів та сумнівних за своєю доцільністю практик, і наслідувати ідеї принципу «good governance» з метою якнайкращого впорядкування портових процедур та визнання інтересів одержувачів публічних послуг пріоритетними [454, с. 69].

Доктрина 2018, набувши набагато прогресивнішого характеру, дещо іншим чином «підійшла» до визначення й актуалізації напрямів реформування портових процедур, ніж її попередня редакція. Якщо в Доктрині 2009 лише декілька разів згадувалося про портову діяльність у цілому, то в її чинній редакції наведено конкретні напрями оновлення портових формальностей. Зокрема, шляхами розвитку портової діяльності визначено: 1) запровадження сучасних процедур і технологій виконання вантажних робіт, надання суднам послуг (які переважно здійснюються саме в портах) відповідно до міжнародних стандартів; 2) збільшення пропускної спроможності морських портів шляхом спрощення комплексу портових формальних і технологічних процедур, скорочення часу перебування суден, мінімізації можливостей для корупції, подальшої дерегуляції; 3) лібералізація митних формальностей та інших контрольних процедур пропуску вантажів у морських портах; 4) спрощення порядку митного оформлення контейнерів у портах, приведення процедур їх пропуску у відповідність до міжнародних стандартів.

Стратегією розвитку морських портів України передбачається, що однією з основних умов для розвитку портової галузі України є скорочення часу та спрощення процедури оброблення вантажів за рахунок упровадження новітніх інформаційних технологій. Серед основних завдань Стратегії у сфері підвищення конкурентоспроможності портової галузі визначено вдосконалення системи документообігу, спрощення дозвільних процедур, зменшення часу оброблення вантажів. Як окреме завдання окреслена необхідність удосконалення процедури оформлення вантажів, транспортних засобів та перевезення пасажирів.

У наведених програмних документах спеціально зазначається про важливість «спрощення», «лібералізації», «удосконалення», забезпечення відповідності міжнародним стандартам та запровадження інформаційних технологій у морську портову галузь держави. Цими конструкціями фактично констатована проблемність існуючого стану організаційно-правового забезпечення процедур (формальностей), які здійснюються в морських портах

України, та окреслено напрями подальших нормотворчих робіт і організаційних зусиль усіх суб'єктів публічного адміністрування портової діяльності. При цьому наявне цілком позитивне зрушення, яке полягає в усвідомленні можливостей нових підходів до управління галуззю. І це вказує на гарні перспективи для застосування одного з найбільш відомих та спрямованих на врахування потреб керованих суб'єктів принципів побудови публічного адміністрування – «good governance» [454, с. 70].

Цей принцип згадується в Угоді про асоціацію ЄС та України 2014 р., в якій однією з цілей політичного діалогу між сторонами визначено зміцнення поваги до демократичних принципів, верховенства права та доброго урядування. Саме європейський досвід урядування створив необхідний базис для цього принципу та напрямів реформування підходів до державного управління та з часом – публічного адміністрування, його спрямованості на допомогу громадянам та забезпечення їх участі в управлінських процесах. Ґрунтуючись на засадах доброго урядування, влада ставала прозорішою та наближенішою до своїх суспільств та створюваних ними громадських інститутів.

Як зазначає А.М. Школик, розробники нового публічного права в Україні (та інших країнах Східної Європи) мають модифікувати адміністративні моделі з доведеною ефективністю в розвинених країнах – членах ЄС, ураховуючи соціальний контекст країни, яка намагається наблизити своє державне управління до західних зразків. Крім того, ми маємо пам'ятати, що Україна й інші країни Східної Європи пережили десятиліття функціонування радянського права, і його спадок не може зникнути за місяць, рік чи навіть десятиліття. У цих країнах вивчення права та адміністрування здебільшого базувалося на понятті позитивізму, і зміну верховенства права можна зрозуміло розглядати як травматичний процес для багатьох, не лише практикуючих юристів та державних адміністраторів, але, як не дивно, для науковців. З іншого боку, довгий шлях до адміністративної конвергенції, який включає багато реформ, є єдиним шляхом упровадження загальноєвропейських стандартів ефективного управління [734, р. 180].

Як зазначає С.П. Погребняк, «концепція належного управління («good governance») символізує парадигмальну зміну ролі управління; вона робить акцент на якості державного управління, що виражає себе через елементи і критерії. Таким чином у поняття управління вводиться нормативний вимір: належне управління висуває певні важливі вимоги до процесу прийняття рішень і формулювання державної політики, а отже, може розглядатися як принцип. Його антиподом можна вважати неналежне, або погане, управління («bad governance»), яскраве визначення якого дав у 1967 р. Р. Кросман, міністр уряду Великої Британії, який відповідав за законодавчий процес. На його думку, неналежне управління – це упередженість, нехтування, неувага, зволікання, некомпетентність, недолугість, ницість, сваволя тощо, що їх сприймають за несправедливість» [258, с. 178]. Принцип «good governance» наповнює концепцію публічного адміністрування (державного управління) гуманітарним та соціальним складниками, формує новий підхід до розуміння урядування, яке має відповідати не лише вимогам ефективності, але й бути відкритим, доступним, підзвітним і підконтрольним, а отже, чутливим до вимог громадян, їхніх потреб і запитів [450, с. 319].

Належне урядування (добре врядування) є засадничим принципом, покладеним в основу публічно-правових відносин [26, с. 190]. Він також надає великого значення просуванню комп'ютеризації урядових процесів та переходу до цілковито цифрових операцій. Це пов'язано зі збільшенням масштабів, якості та кількості інформації в сучасному світі. У 1980 р. лише 20% країн – членів OECD мали законодавство стосовно доступу до інформації; у 1990 р. ця цифра збільшилася до 40%, а до кінця 2000 р. сягла рівня 80% – тобто 24 з 30 країн – членів [213].

Саме відповідно до принципів «good governance» та «good administration» наприкінці XX ст. було сформовано Європейський адміністративний простір – систему співробітництва публічних адміністрацій європейських держав, що покликана забезпечувати однакову реалізацію прав громадян та юридичних осіб, створених у межах ЄС, а також забезпечувати ефективне та якісне надання

адміністративних послуг [14, с. 5]. За цієї концепції урядування передбачається широке запровадження електронних інформаційних технологій із метою зменшення матеріальних і фінансових витрат, скорочення часу на отримання результату від здійснених адміністративних формальностей [454, с. 71].

У 1990-х роках Світовий банк став першою міжнародною установою, яка впровадила концепцію належного (доброго) управління в механізми кредитування країн, що розвиваються, і представила цю ідею широкій громадськості. У доповіді 1992 р. під назвою «Управління та розвиток» поняття належного (доброго) урядування було викладено як спосіб, у який влада використовується для регулювання економічних і соціальних ресурсів країни для розвитку. На теперішній час національні та міжнародні організації часто використовують термін «good governance». Воно спрямоване на мінімізацію корупції, урахування думок меншин, прислухання до думок людей у процесі прийняття рішень та активне реагування на потреби громади сьогодні й у майбутньому. Вісім принципів «good governance» охоплюють: участь (можливість для кожного висловити свою думку), верховенство права, прозорість, чуйність (обслуговування всіх зацікавлених сторін упродовж розумного часу), орієнтованість на консенсус, справедливість та інклюзивність, результативність та ефективність, підзвітність [615]. При цьому створення додаткових адміністративних перешкод у підсумку уповільнює реалізацію всіх задекларованих гарних ініціатив та збільшує корупційні ризики, а побудова складного у використанні механізму кларування судна стримує розвиток портової інфраструктури, зменшує кількість суднозаходжень та негативно позначається на бюджеті країни, кількості робочих місць і соціальній стабільності. Тому майбутнє спрощення, лібералізація й удосконалення портових формальностей має бути максимально конструктивним та позбавленим відверто складних і заплутаних процедур, дійсно враховувати інтереси реципієнтів портових послуг [454, с. 71–72].

І тут необхідно пригадати також концепцію людиноцентризму в праві та публічному адмініструванні, що спрямована на переорієнтацію функціонування

державного механізму на вектор допомоги людині; звільнення приватних осіб від думки про те, що вони є лише «гвинтиком» державного механізму; сприяння виробленню насамперед норм адміністративного права, які зобов'язували б державу служити виключно інтересам приватних осіб; сполучення між принципом верховенства права та його реалізацією на практиці [204, с. 159]. Адже влада далеко не завжди пов'язана з примусом. Нерідко вона реалізується через застосування інших механізмів – переконання, надання (виділення) матеріальних чи фінансових ресурсів тощо. І таким чином управління, яке має на меті досягнення певного стану суспільних відносин (учинення дій або утримання від дій), також може здійснюватися у непримусовому порядку [205]. А надання державою певних послуг, виконання сервісної функції свідчить про допоміжний, а не каральний її характер [250]. Це підтверджується активно досліджуваною та розроблюваною в сучасній українській адміністративно-правовій науці концепцією доброго/належного адміністрування та управління/урядування. Зокрема, добре адміністрування («good administration») в українській адміністративно-правовій літературі переважно перекладається як належне адміністрування, адміністрація або ж управління. У ХХІ ст. воно стало надзвичайно популярною концепцією, яку можна зустріти як у програмно-політичних, так і юридичних документах різних міжнародних і європейських інституцій. Ця концепція вважається аспектом ширшого поняття доброго врядування («good governance»), яке, окрім адміністрування, охоплює передусім політичну діяльність і розглядається як одна з підвалин розвитку будь-якої держави [510, с. 138]. Добре (належне) адміністрування – це ідеал, до якого повинні прагнути не лише органи виконавчої влади та місцевого самоврядування, а й інші уповноважені на виконання функцій держави суб'єкти [509, с. 93].

У зв'язку з наведеним, показовими є Рекомендації тимчасової адміністративної колегії Антимонопольний комітету України від 4.11.2020 р. № 2-рк/тк «Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції» [368], в яких зазначено, що дії Морської

адміністрації, які полягають у нав'язуванні судновласникам та морським агентам послуг ДП «Сервісний центр морського та річкового транспорту» з організаційно-технічного забезпечення процедури оформлення приходу та виходу судна з морського порту, містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції, у вигляді антиконкурентних дій органу влади, які можуть призвести до спотворення конкуренції на ринках послуг з агентування суден. На жаль, це не свідчить про запровадження принципу «good governance» у практику публічного адміністрування портової діяльності в Україні, як це передбачено галузевими програмними документами.

Поряд із цим на початку 2020 р. Кабінетом Міністрів України було прийнято рішення (Постанова від 29.01.2020 р. № 39) про ліквідацію Азовської морської екологічної інспекції та Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу. Цей вимушений крок став наслідком «сумних» результатів діяльності зазначених інспекцій та новим етапом реформування публічного (державного) адміністрування природоохоронної сфери (його контрольно-наглядового складника). Упродовж декількох років в Україні відбувається поетапне оновлення державного інституційного механізму екологічної галузі. Активний пошук нових ефективних моделей інтегрованого управління та забезпечення дієвого контролю в екологічній сфері не завжди є послідовними. Проте наявність цих намагань та вже зроблені кроки на шляху оновлення системи свідчать про нагальну необхідність та перебування на порядку денному механізмів запровадження дійсно ефективних та дуже необхідних реформ. Однак при цьому результати роботи діючих інспекцій свідчать про нехтування необхідними перетвореннями навіть у період активного реформування та прагнення керівництва держави спростити і звести на рівень міжнародних стандартів екологічний контроль у державі [731].

Таким чином певні зусилля зі створення ефективної моделі публічного адміністрування портової діяльності докладаються в Україні, але їм досі бракує комплексного й системного підходу, ініціативи та новації запроваджуються повільно, норми програмних документів галузі все ще залишаються здебільшого

декларативними, а механізми реалізації прав суб'єктами, залученими до морської та портової діяльності, не сприймають основних принципів надання/отримання адміністративних послуг. Ці принципи/правила, викладені, зокрема, у європейських актах, стосуються: ініціювання рішення публічної адміністрації (з її власної ініціативи або за проханням приватних осіб), права приватних осіб бути вислуханим перед прийняттям рішення, права приватних осіб на проведення слухання, справедливості і виправданості оплати за рішення, простоти та зрозумілості рішення, обов'язку публічної адміністрації обґрунтувати рішення, повідомлення приватних осіб про прийняте рішення із зазначенням способів оскарження, виконання рішення і юридична відповідальність приватних осіб за його невиконання, можливість зміни чи доповнення рішення лише для забезпечення публічного інтересу, права приватних осіб на адміністративне та судове оскарження рішень, а також на відшкодування заподіяних рішеннями чи діями публічної адміністрації збитків, обов'язку публічної адміністрації повідомляти приватну особу про отримання заяви та орієнтовний строк, протягом якого буде прийнято рішення, обов'язку повідомити граничний термін для виправлення недоліків поданої заяви, право приватних осіб на доступ до матеріалів власної справи [508, с. 133; 598; 706].

До кола суб'єктів публічного адміністрування портової діяльності в Україні також необхідно включити низку наддержавних органів та організацій. Зокрема, до них належать ООН, ІМО, Секретаріат та Комітет Чорноморського меморандуму.

ООН є провідною організацією, у рамках якої розробляються й запроваджуються правові стандарти морської діяльності та режиму морських просторів, її спеціалізована установа – ІМО – є глобальним майданчиком для співробітництва й обміну інформацією з технічних питань, пов'язаних із міжнародним торговельним судноплавством. Проведені у 2018 р. обов'язкові аудити ІМО та Європейського агентства з морської безпеки підтвердили відповідність міжнародним стандартам у сфері безпеки мореплавства національної морської політики України та заходів, що вживаються для її

виконання [78; 212].

Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту в Чорноморському регіоні 2000 р. [206] (Чорноморський меморандум) визначає зобов'язання держав портів регіону щодо встановлення та підтримання ефективної системи контролю державою порту з метою забезпечення, без будь-якої дискримінації прапора, того, щоб іноземні торговельні судна, що відвідують порти, відповідали нормам, установленим відповідними документами, переліченими в розділі 2 меморандуму (SOLAS'74, MARPOL 73/78, STCW'78 тощо).

Комітет меморандуму складається з представників кожної з адміністрацій, які є стороною меморандуму. У роботі комітету запрошуються брати участь без права голосу представники ІМО і МОП. Представникам будь-якої іншої організації або адміністрації, якщо комітет визнає це доречним, може бути надано статус спостерігача без права голосу. Комітет скликається один раз на рік, а також у будь-який інший час, якщо він так вирішить. Комітет виконує такі функції: сприяє всіма необхідними заходами, включаючи семінари для інспекторів, гармонізації процедур і методів, що стосуються інспектування, очищення і затримання відходу судна; розробляє і переглядає керівництва щодо здійснення інспектування відповідно до меморандуму; розробляє і переглядає процедури, зокрема такі, що забезпечують обмін інформацією; тримає під наглядом інші питання, що стосуються дії та ефективності меморандуму; сприяє всіма необхідними способами гармонізації дії та ефективності меморандуму з подібними угодами для інших регіонів; приймає бюджет і вирішує питання щодо внесків кожної сторони меморандуму згідно з прийнятим порядком; та засновує в разі необхідності робочі групи (п.п. 7.1–7.3 Чорноморського меморандуму).

Секретаріат є неприбутковим органом, розташованим у Стамбулі, він є цілковито незалежним від будь-якої морської адміністрації чи організації, діє під керуванням комітету і є підзвітним йому. Секретаріат готує засідання, розсилає документи і забезпечує необхідну допомогу комітету у виконанні його функцій;

сприяє обміну інформацією і здійснює підготовку доповідей, виконує інші роботи, які можуть бути необхідними для забезпечення ефективної дії меморандуму (п.п. 7.5, 7.6 Чорноморського меморандуму).

Реалізація зобов'язань України за Чорноморським меморандумом відбувається відповідно до Правил контролю суден із метою забезпечення безпеки мореплавства (розділ 2.2 «Контроль держави порту»). Так іноземні судна під час перебування в українських портах підлягають контролю державою порту, який здійснюється інспектором контролю держави порту (державний інспектор Адміністрації судноплавства, якого атестовано в установленому порядку для здійснення контролю за дотриманням на іноземних судах міжнародних конвенцій України). Організація роботи інспектора здійснюється Адміністрацією судноплавства. Необхідно звернути увагу на те, що станом на 8 грудня 2022 р. зміни, пов'язані зі зміною назви Морської адміністрації на нову – Адміністрація судноплавства у березні 2022 р., до зазначених правил не внесено.

Огляд суден відповідно до процедур контролю державою порту здійснюється в таких випадках:

1) вибірково, згідно з процедурами Чорноморського меморандуму, зважаючи, що щорічною загальною кількістю перевірок мають охоплюватись принаймні 15% загальної кількості іноземних торговельних суден, що відвідують порти України;

2) на підставі інформації служби капітана морського порту про необхідність здійснення більш детальної перевірки;

3) при отриманні повідомлення від іноземної інспекції контролю держави порту про слідування до українського порту субстандартного судна або судна, на якому недоліки, виявлені під час здійснення контролю держави порту, не були усунені в попередньому порту;

4) при отриманні інформації від членів екіпажу або інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном довкілля або про порушення умов перевезення вантажів і пасажирів тощо.

Перевірка суден здійснюється відповідно до рекомендацій комітету меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні, пропонованих до виконання резолюцією ІМО А.1052(27). Надання відповідної інформації, пов'язаної зі здійсненням контролю державою порту, ІМО та органам Чорноморського меморандуму здійснюється Адміністрацією судноплавства.

Таким чином Україна стала частиною глобального механізму контролю держави порту, що був широко запроваджений після підписання у 1982 р. Паризького меморандуму [693] і який фактично став базисом для підписання інших регіональних угод з цього приводу – Карибського [550], Токійського [751], Чорноморського та ін. Деякі держави беруть участь у більш ніж одному регіональному меморандумі: США, наприклад, співробітничать із державами – членами Паризького меморандуму та мають статус спостерігача в Токійському. Тривале застосування регіональних меморандумів свідчить про те, що такі угоди можна вважати найбільш ефективним правовим інструментом у сфері забезпечення безпеки мореплавства та протидії субстандартному судноплавству. З 1999 р. Паризький меморандум публікує 3 списки країн прапора: Білий список, до якого включено держави прапора, судна яких, як правило, відповідають міжнародним стандартам; Сірий список, що охоплює держави прапора, які мають середні дані щодо перевірок контролю держави порту; Чорний список, що складається з держав прапора, судна яких мають низькі показники безпеки [782]. Таким чином контроль держави порту доповнює та є додатковим у порівнянні з контролем держави прапора, але не має його цілковито замінювати, адже основні зобов'язання щодо контролю за суднами покладено, відповідно до UNCLOS'82, саме на держави прапора.

Зважаючи на оцінку ефективності роботи морських портів, що була наведена в Аудиті економіки 2030 [20], портова галузь України ще тривалий час потребуватиме значних інвестицій, інновацій та вдосконалень, а через застарілість і критичний технічний стан обладнання державних морських портів, уже через дуже короткий час їм буде надзвичайно складно конкурувати на ринку

морських перевезень і супутніх послуг. Широкомасштабне воєнне вторгнення РФ на територію України, блокування роботи морських портів, значні ризики, пов'язані з бойовими діями, обмежене енергопостачання та дефіцит вантажів значно погіршили стан галузі. Порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон були закриті [312], порт Миколаїв зазнав значних ушкоджень [109], а порт Одеси зазнав ракетного обстрілу на наступний день після підписання «Зернової угоди» [227]. При цьому під час повоєнного відновлення важливо пам'ятати, що ефективний розвиток підприємств транспортної системи належить до кола пріоритетних завдань державної політики в напрямі створення передумов підвищення рівня економічного розвитку країни як шляхом використання переваг її геополітичного розташування, так і покращання якості транспортних послуг, зниження витрат транспортування товарів і вантажів за рахунок комплексної інформатизації підприємств транспорту і перегляду транспортних технологій. Розвиток національних економік неможливий без інтеграції транспортного комплексу у світову транспортну систему, створення мультимодальних перевізних систем і систем товаророзподілу, заснованих на принципах логістики з використанням сучасних інформаційних технологій. Цим посилюється значимість підвищення координації в розвитку підприємств транспортної інфраструктури, формування на території країни конкурентоспроможних міжнародних транспортних коридорів та портів-хабів із розвинутою логістичною інфраструктурою. Інтенсивний розвиток наземного транспорту змусив сучасні порти відмовитися від пасивної стратегії розвитку. Вони опинилися в умовах конкурентного середовища, коли основним завданням порту стало виживання в умовах зростання агресивності зовнішнього середовища. Порт діє в середовищі, що зазнає значних економічних і політичних впливів, та часто прямо й побічно залежить від загальних проблем економіки та політики [420, с. 403], що особливим чином підтвердилося у 2022 р.

В Аудиті економіки України також зазначається про надмірну зарегульованість портової транспортної галузі та неефективність адміністрування у сфері морського транспорту, а нецільове використання

портових зборів призвело до того, що українські порти є одночасно найбільш дорогими у світі та найбільш неефективними. На жаль, констатація триваючої системної кризи морської галузі не призводить до реальних кроків, спрямованих на модернізацію інфраструктури морських портів, підвищення зацікавленості робітників у високих результатах праці та матиме своїм наслідком повне зношення потужностей і припинення роботи. Із метою запобігання розгортанню таких сценаріїв у портах України необхідно розпочинати їх оновлення й модернізацію за рахунок портових зборів. А збільшити останні можна лише підвищивши кількість суднозаходжень завдяки системі спрощеного оформлення та електронного документообігу. Показовим і позитивним у цьому напрямі (та, відповідно, певним розвитком ідей «good governance») слід визнати скорочення Мінінфраструктури у листопаді 2020 р. часу на оформлення заходжень суден до морських портів України з 14–18 до 8–9 годин. Такі заходження оформляються цілодобово за електронною поштою Морської адміністрації (на теперішній час – Адміністрації судноплавства). Поступово профільне міністерство планує запровадження окремої електронної системи для оформлення суднозаходжень, яка передбачає: відсутність необхідності особистого подання документів судовим агентом до прикордонної служби та диспетчерської порту; мінімум часу на оформлення – до чотирьох годин; створення єдиного реєстру суднозаходжень до портів України; покращання системи контролю за суднозаходженнями; істотне зменшення корупційних ризиків [440].

Показники перевалювання вантажів у портах України [247], зокрема «Великої Одеси» (у довоєнний період), свідчать про значні об'єми вантажів та велику завантаженість портових потужностей. Але, незважаючи на значну роль морських портів у забезпеченні економічної та соціальної стабільності країни, надзвичайно актуальною залишається зношеність їх обладнання, низька зацікавленість працівників у підвищенні ефективності праці через порівняно низьку її оплату. Крім того, корупційні ризики, невідпрацьованість і складність портових формальностей не забезпечують можливостей до покращення ситуації. Ужиття епізодичних заходів, затвердження програмних документів та поточного

законодавства не будуть ефективними, адже реформування потребує загального підходу до адміністрування галузі та зміщення пріоритетів із виключно споживчої політики «виснаження» портів на політику довгострокового розвитку та вкладення коштів у розвиток портової галузі. Першим кроком на цьому шляху може стати анонсоване та ініційоване Мінінфраструктури та АМПУ на початку 2021 р. зниження частки відрахувань із чистого прибутку АМПУ та портових підприємств до державного бюджету до 50–30% [203]. Це надасть потенціалу розвитку галузі, зокрема оновленню технічного оснащення портів, забезпечення їх екологічної, епідеміологічної та санітарної безпеки (особливо зважаючи на пилове забруднення повітря та ризики поширення заразних хвороб). Крім того слід переглянути політику оплати праці працівників портів з урахуванням складності та шкідливості умов їхньої праці, а також ролі таких працівників у забезпеченні стабільного функціонування морських портів як складних технічних систем. Ці та деякі інші аспекти набули підвищеного значення під час пандемії COVID-19 та гуманітарної кризи в морській галузі.

Із початку 2020 р. адміністрування портової діяльності набуло нових особливостей через швидке поширення коронавірусної інфекції COVID-19, викликаной вірусом SARS-CoV-2, та оголошення пандемії [784]. Швидке поширення захворювання зумовило появу нових форм і методів публічного адміністрування портової діяльності. І якщо санітарні та протиепідемічні заходи в портах не є чимось цілковито новим для мореплавства (саме морські перевезення ставали основним каталізатором поширення багатьох заразних і смертельно небезпечних хвороб минулого) [601, р. 16–17], то розроблення та впровадження нових практик боротьби з пандемією показали активну участь не лише державного сектора, а й самих портів у розробленні найбільш прийнятних протоколів роботи. Прикладом цьому є розроблений портами світу під керівництвом бразильського порту Асу [774] документ щодо організації роботи морських портів в умовах зростання захворюваності. Саме морські порти першими впоралися з карантинними обмеженнями та почали відновлювати роботу уже у квітні – травні 2020 р., засвідчивши найвищий рівень координації й

упровадження безпечних протоколів роботи [523]. Крім того категорія «безпечний порт» є класичною для більшості чартерів, а визнання карантинних обмежень форс-мажорними обставинами при затриманні чи невиконанні контрактів, що є прерогативою держави, дещо запізнювалося, особливо зважаючи на те, що з початку 2020 р. було очевидним, що поширення захворюваності відбувається надшвидкими темпами. В Україні, наприклад, це визнання відбулося відповідно до Закону України від 17.03.2020 р. «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19)» [291].

У квітні 2020 р. Європейською комісією було опубліковано керівництво рекомендаційного характеру у форматі запитання-відповіді «COVID-19: запитання і відповіді щодо тимчасового впливу на процедури укладення контрактів» [574]. Головні принципи керівництва можуть бути зведені до такого: кожна сторона повинна негайно повідомити про форс-мажор, який спричинив призупинення виконання юридичних зобов'язань; у разі сумнівів у кваліфікації ситуації, замовник може в кожному конкретному випадку вимагати від виконавця докази того, що обставини непереборної сили перешкоджають виконанню юридичного зобов'язання. Ці міркування застосовуються до всіх типів юридичних зобов'язань, які включають у себе договірні положення про форс-мажор. Якщо ж застереження про форс-мажор не існувало, то і даний пункт не є застосовним; у результаті призупинення через форс-мажорні обставини замовник не має права вимагати відшкодування збитків. Крім того одержувач не має права отримувати відсотки за прострочені платежі, якщо такі затримки викликані форс-мажорними обставинами. У рекомендаціях комісія навела приклади, які можуть виправдати призупинення виконання зобов'язань через форс-мажорні обставини: пов'язані з COVID-19 умови в країні, регіоні, що ставлять під загрозу здоров'я персоналу; недоступність персоналу та/або предметів постачання; персонал не може подорожувати з метою виконання зобов'язань через закриті кордони, скасовані рейси й інші обмеження у

пересуванні.

Уважається, що класичне визначення безпечного порту було надано в справі «Eastern City»: «Порт не буде безпечним, якщо впродовж відповідного періоду часу певне судно не зможе дістатися до нього, скористатися ним і повернутися з нього без, за відсутності якихось ненормальних подій, нараження на небезпеку, якої неможливо уникнути за допомогою доброї навігації та морської майстерності» [664]. Таким чином безпека порту є відносною категорією: один і той же порт може бути безпечним для одного судна та небезпечним для іншого (наприклад за забезпеченням максимальних глибин).

У цілому вимоги до порту для того, щоб уважати його «безпечним», є такими:

1) має бути наявним безпечний доступ до порту, він не повинен бути закритий постійними перешкодами; яким би безпечним не був порт в інших аспектах, він не є «безпечним», якщо судно не може дістатися до нього без серйозного ризику пошкодження льодом тощо; тимчасові перешкоди, наприклад мінливі припливи, проте не роблять порт небезпечним;

2) це має бути порт, де судно може безпечно стояти на плаву за будь-яких станів припливу, за винятком випадків, коли завантаження та/або вивантаження на мілині є прийнятними та безпечними або спеціальна угода щодо цього відсутня. У той час як стандартні умови можуть вимагати, щоб судно «пройшло до порту завантаження або зазначеного місця або якомога ближче до нього, наскільки воно може безпечно дістатися і завжди бути на плаву», умови часто будуть змінені, щоб дозволити судну короткого плавання «перебувати в безпеці, сівши на мілину»;

3) мають бути наявними відповідні засоби для торгівлі, охоплюючи безпечну берегову пристань для товарів, належні причали, склади та інші установки для роботи з вантажем, який передбачається;

4) це має бути політично безпечний порт, вільний від будь-якого стану війни чи ембарго;

5) судно, досягнувши порту (і розвантаживши свій вантаж), повинно мати

можливість безпечно вийти, наприклад без необхідності опускати чи зрізати щогли, щоб пройти під мостом. Якщо немає спеціальної угоди про протилежне, капітан завжди має право відмовити у вході до порту, до якого його судно не може безпечно дістатися (через відсутність достатньої глибини води), не зайшовши спочатку на рейд чи до іншого порту, навіть якщо це звичайний спосіб вивантаження в порту [725].

Зазвичай порт також може вважатися небезпечним через: мілини та банки; перешкоди через наявність уламків; неадекватну систему обслуговування судна в порту (попередження про погодні умови, швартові засоби та доступність буксирів), неможливість гарантування судну безпечного виходу з порту, коли через погодні умови судно не може залишатися біля причалу; політична ситуація чи війна; збитки внаслідок надмірної затримки, спричиненої тимчасовими та постійними перешкодами; спалах епідемії [726].

У квітні 2020 р. Європейська комісія також ухвалила Методичні рекомендації щодо охорони здоров'я, репатріації, організації поїздок для моряків, пасажирів та інших осіб на борту суден [558], де підкреслюється (параграф 3), що в портах ЄС мають бути вжиті заходи для захисту персоналу морського транспорту та працівників портів, а також моряків та інших осіб на борту під час посадки та висадки. Для забезпечення їхнього здоров'я та безпеки, відповідно до законодавства ЄС про охорону здоров'я та безпеки на роботі, усі ризики повинні бути оцінені, а також вжиті відповідні профілактичні й захисні заходи.

Отже, заходи, до яких вдалися порти світу, у цілому забезпечили їхню надійну роботу й безпечність в умовах пандемії COVID-19. Віднесення встановлених у державах карантинів до кола форс-мажорних обставин сприяло стабілізації договірної практики. Оновлені національні стандартні протоколи протидії поширенню інфекційних захворювань поступово вивели галузь із кризи, а їх уніфікація на рівні міжнародних інституцій сприяла глобальному поширенню кращих практик. Проте їм бракує забезпечення підвищеними фінансовими санкціями, що запроваджуються національними законодавствами

та спрямовуються на неухильне дотримання встановлених протиепідемічних вимог [601, р. 27].

Оцінюючи заходи, запроваджені як державами на національному рівні, так і міждержавними інституціями, а також недержавними акторами, доходимо висновку, що переважно участь держав у реагуванні на загрози поширення пандемії відбулася пізніше за заходи, запроваджені при координації зусиль недержавних суб'єктів. Адміністративні процедури найчастіше ставали стримуючим фактором та гальмували вжиття оперативних заходів, необхідних для стабільного функціонування портів. Таке гальмування також простежувалося і в інших галузях, тісно пов'язаних із функціонуванням світових ланцюгів постачання товарів протиепідемічного призначення. Зокрема це стосується митних та інших обов'язкових для здійснення на кордоні адміністративних процедур. До таких аспектів можна віднести й включення моряків до кола ключових робітників, як це поступово зроблено значною кількістю держав – членів ІМО [674], але не Україною [5, с. 152]. Саме через повільні дії держав відбулася т.зв. гуманітарна криза в мореплавстві, коли члени екіпажів суден не мали можливості зійти на берег або змінитися [576]. У цілому до травня 2020 р. в умовах стрімко поширюваної пандемії зі 135 країн у 87 змін екіпажів морських суден були суворо заборонені. Лише Канада, Данія, Фінляндія, Німеччина, Ісландія, Південна Ірландія та Швеція допускали можливість офіційної й безпечної зміни екіпажів. У багатьох інших країнах ротації допускалися, але з обмеженнями на підставі чітко визначених і непростих умов, та навіть кожен випадок все одно розглядався окремо й індивідуально [237]. До кінця травня 2020 р. кількість країн, які допускали зміни екіпажів, дорівнювала 25. Обмеження залежно від історії подорожей були передбачені у 17, зміна екіпажу була заборонена або кордони були закриті у 58 каїнах [577]. При цьому провідна роль моряків у забезпеченні світової торгівлі, безпеки на морі, захисті довкілля, значення їхньої самовідданої праці були визнані ІМО на всесвітньому рівні через визнання моряків ключовими робітниками, а в циркулярних листах № 4204/Add.30 та № 4204/Add.35/Rev.8

також було рекомендовано урядам держав – постачальниць робочої сили для світового мореплавства зробити необхідні для цього кроки.

Щодо оптимізації й вироблення керівництв для держав портів документи міжурядових і неурядових організацій у сфері протидії поширенню захворюваності у морському секторі були сфокусовані на створенні зведених переліків портів, де були можливими зміни екіпажів, та виробленні протоколів забезпечення їхньої епідеміологічної безпеки, мінімізації негативних наслідків гуманітарної кризи в галузі. Фактично вони стали набором рекомендованих адміністративних обмежувальних заходів та кращих практик щодо недопущення поширення пандемії [669, р. 13]. Необхідно відзначити також роль щорічних оглядів UNCTAD [719; 765] у прогнозуванні розвитку світової морської індустрії. У них, зокрема, визначаються основні тенденції розвитку та проблемні аспекти функціонування міжнародної морської транспортної галузі, даються рекомендації урядам щодо покращання ситуації. Зокрема, в Огляді за 2022 рік [766] визначено такі пріоритетні напрями дій:

- 1) урядам слід контролювати пандемію та пом'якшувати її вплив на найбільш уразливі групи;
- 2) підтримувати зростання, захищати найбідніші верстви населення та сприяти розвитку торгівлі;
- 3) усунути обмеження, що перешкоджають розвитку транспортної інфраструктури та послуг;
- 4) уживати заходів щодо спрощення процедур перевезень і торгівлі в портах та на кордонах;
- 5) рухатися в майбутнє із чистою енергетикою та низьким рівнем викидів;
- 6) заохочувати цифровізацію та використання можливостей електронної торгівлі;
- 7) здійснювати контроль за ставками тарифів та зборів;
- 8) забезпечувати конкуренцію на ринках;
- 9) підвищувати стійкість до впливу зовнішніх факторів;
- 10) активізувати багатосторонню співпрацю: створювати умови для більш

тісного й ефективного багатостороннього співробітництва, що дозволить знижувати ймовірність конфліктів і збоїв, прискорювати процес активного й глобального відновлення, боротися зі зміною клімату і його наслідками та переходити до моделі зростання з низьким рівнем викидів вуглецю.

Цілком новою практикою публічного адміністрування портової діяльності під час дії в Україні режиму воєнного часу стала організація роботи гуманітарного коридору з портів «Великої Одеси» відповідно до т.зв. «Зернової угоди», укладеної влітку 2022 р. Правовим базисом роботи гуманітарного коридору з вивезення з України агропродукції: сама угода – Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів, деталізуючий документ – Процедури для торговельних суден [545] та внутрішні (національні) нормативні документи, якими супроводжується виконання зазначених міжнародних інструментів та реалізуються досягнуті домовленості.

У тексті Ініціативи регламентовано основні принципи співробітництва договірних сторін щодо безпечного руху суден узгодженими коридорами, включаючи демілітаризацію таких коридорів, організацію інспектування суден для запобігання контрабандному провозу озброєнь [728], дію юрисдикції України в територіальному морі. Закріплено строк дії Ініціативи у 120 днів із можливістю пролонгації (декілька разів дію було продовжено [739]). Преамбула фокусує увагу на правовому базисі підписаної угоди (SOLAS'74, ISPS Code) та меті Ініціативи, яка полягає в сприянні безпечному плаванню для експорту зерна та відповідних харчових продуктів і добрив, включаючи аміак, із портів Одеса, Чорноморськ та Південний. Оскільки текст Ініціативи є досить коротким і містить основні питання дії гуманітарного («зернового») коридору, визначення організаційного механізму реалізації її норм покладається на сторони та Спільний координаційний центр [646] (далі – СКЦ). До його функції віднесено загальний нагляд та координацію виконання Ініціативи, зокрема щодо: затвердження графіка заходжень та виходів суден із портів України, реєстрації торговельних суден, погодження демілітаризованих зон навколо коридору,

координації дій у разі виникнення будь-яких надзвичайних ситуацій із суднами під час проходження коридором.

Щодо повноважень та функцій договірних сторін Ініціатива передбачає або національний механізм реалізації прийнятих зобов'язань, або його визначення за згодою сторін. В Ініціативі зазначено, що вся діяльність в українському територіальному морі відбувається під владою та відповідальністю України (частина «С»). Спеціальною регламентацією охоплено лише два види діяльності щодо забезпечення стабільної роботи коридору: тралення для забезпечення безпеки суден-учасників та дистанційне спостереження для запобігання провокаціям та інцидентам із такими суднами (частини «С» та «Е»). Тралення може здійснюватися як українською, так й іншими сторонами за попереднім погодженням.

Правила, які деталізують Ініціативу, викладено в «Процедурі для торговельних суден», що містять навігаційні та експлуатаційні правила, сповіщення та інструкції для судновласників і судновласників, а також охоплюють елементи безпеки. Вони описують ряд конкретних вимог, у т.ч. порядок проходження суден затвердженим морським гуманітарним коридором. Зокрема встановлюється буферна зона безпеки: «Буферна зона – це коло радіусом 10 морських миль, що базується на осьовій лінії коридору. Буферна зона рухається разом із судном. Буферна зона не поширюється далі будь-якої кінцевої точки морського гуманітарного коридору» (розділ 8). Буферна зона під час проходження в українському територіальному морі не поширюється на українське територіальне море (ст. 12). Ряд інших норм, що конкретизують Ініціативу, також подані в цьому документі: спрямованість угоди лише на експортні операції з агропродукцією з трьох українських портів, зобов'язання надання інформації СКЦ сторонам про рух суден коридором, координати інспекційних зон суден. Крім того всі судна повинні постійно передавати дані через автоматичну інформаційну систему (далі – АІС) під час участі в Ініціативі.

Із метою реалізації Ініціативи, імплементації Процедур для торговельних

суден та забезпечення відвідання портів «Великої Одеси» в рамках Ініціативи АМПУ було розроблено Пам'ятку щодо плавання коридором підходу до портів України (Чорноморськ, Одеса, Південний) [243]. Відповідно до Загальних положень, ця пам'ятка описує порядок плавання коридором підходу до портів та організацію заходження/виходу до/з портів України (Чорноморськ, Одеса, Південний) на час дії режиму воєнного стану, запровадженого Указом Президента України № 64/2022 від 24.02.2022 р. [290]. Відповідно до пам'ятки, необхідно надати гарантійний лист та надати заявку на включення судна до плану формування каравану. Порядок проведення суден, процедура включення до каравану та особливості його формування визначені із зазначенням часових меж. Указується також, що формування каравану здійснює капітан буксира під прапором України, який визначений для лідирування каравану (п. 2.3.2). Послуги буксира сплачуються за встановленим тарифом (п. 2.3.3). Слід зауважити, що інститут формування караванів суден для гарантування безпеки мореплавства представлений в українському законодавстві у Правилах льодового проведення суден [285]. Для забезпечення такого проведення формується простий, складний та інші види караванів суден. При цьому ані в Ініціативі, ані в Процедурах для торговельних суден не зазначається про організацію караванів суден у портах сторін, ці питання залишаються на розсуд національних адміністрацій. Але встановлення такого нового, не передбаченого чинним законодавством порядку стосується інтересів і обов'язків необмеженої кількості фізичних чи юридичних осіб (п. 1.3 та ін.), ними визначається новий організаційно-правовий механізм їх реалізації (ч. 2). Це характеризує пам'ятку як нормативно-правовий акт. І відповідно до п. 2 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого Постановою КМ України від 28.12.1992 р. №731 [264], цей документ, на наше переконання, підлягає державній реєстрації та затвердженню відповідним наказом, що має бути також розміщений на офіційному сайті АМПУ [239].

Поряд із цим новий порядок працює, Ініціатива активно

здійснюється [102; 200; 241] і дає позитивні результати: світові ціни на продовольство почали знижуватися. Індекс продовольчих цін FAO за підсумками серпня складав 138 пунктів. Це на 2% менше, ніж у липні, і на 13,6% менше, ніж у березні 2022 року [786]. Однак такий експорт не може вважатися повноцінним і навряд чи вийде на довоєнні показники. У такому обмеженому варіанті Україна може експортувати 3–4 млн. т зерна на місяць. Однак навіть обмежений експорт забезпечує стійкість аграрного ринку та позитивно впливає на макроекономічні процеси. Експорт морськими шляхами може давати Україні \$1 млрд на місяць [457].

Як зазначалося на сайті СКЦ, станом на 12 вересня 2022 р. (менше, ніж за 2 місяці) з трьох українських портів уже було перевезено 2,7 млн т зерна та інших продуктів харчування: 53% вантажу становила кукурудза, 23% пшениця, 12% соняшникова продукція, 6% ячмінь, 5% ріпак, 1% соя та інші продукти. Пункти призначення були такі: 28% до країн із низьким і нижчим середнім рівнем доходу: Єгипет (10%), Іран та Індія (5%), Судан і Кенія (2%) та Джибуті, Ліван, Сомалі та Ємен (1%); 27% до країн із доходом вище середнього: Туреччина (19%), Китай (8%) і Болгарія (<1%); і 44% до країн із високим рівнем доходу: Іспанія (13%), Нідерланди (8%), Італія (7%), Республіка Корея (5%), Румунія (4%), Німеччина (2%), Франція, Греція, Ірландія та Ізраїль (1%). Зазначені пункти призначення базуються на інформації, отриманій на офіційному сайті СКЦ. Зерно, яке потрапляє до місця призначення, може пройти переробку та бути перевантаженим до інших країн [600].

У вересні 2022 р. у ЗМІ з'явилася інформація про можливий запуск під егідою ООН роботи аміакопроводу «Тольятті–Одеса» для експорту російського аміаку через український порт «Південний» на Чорному морі в рамках Ініціативи. Аміакопровід «Тольятті–Одеса» найбільш потужний аміакопровід у світі. Його транспортні можливості становитимуть до 2,5 млн т на рік. Побудований у 1979 р., він є унікальним за технічним рішенням і призначенням. Довжина трубопроводу 2414 км, а близько половини проходить територією України [85, с. 59, 60]. Можлива угода про відновлення припиненої 24 лютого

роботи цієї комунікації дозволить щорічно постачати з росії 2 млн т аміаку вартістю близько \$2,4 млрд за поточними цінами. Як очікується, це допоможе заспокоїти глобальну продовольчу кризу, а також зміцнить існуючу угоду щодо зерна з урахуванням заяв рф [661]. Зацікавленість у поновленні роботи аміакопроводу висловив особисто Генеральний секретар ООН в інтерв'ю турецькому інформаційному агентству Анадолу [789]. Однак в Україні така перспектива сприймається з обережністю [493], а з урахуванням того, що бойові дії ведуться біля цього аміакопроводу, то відновлення його роботи є практично неможливим. Представники інших галузей, насамперед металургії, теж, імовірно, будуть лобіювати своє право на використання морського коридору. У 2021 р. експорт руди та металу склав \$21,1 млрд – це друга за значенням стаття зовнішньої торгівлі України після аграрної. Але такому експорту важко назвати причини, оскільки металургійні вантажі не мають «гуманітарної аури» на відміну від продуктів харчування [651].

Таким чином система публічного адміністрування портової діяльності в Україні, сформована відповідно до оновленого законодавства та низки міжнародних угод, реформується згідно з цілями, визначеними в програмних документах довгострокового стратегічного планування. Із 2022 р. її спрямовано на вжиття антикризових заходів, пов'язаних із російським вторгненням та спрямованих на забезпечення працездатності в умовах воєнного стану, гарантування безпеки «зернового коридору» та вдосконалення управлінських механізмів.

3.2. Прибережні акваторії, приморські регіони та воєнно-морська діяльність як об'єкти публічного адміністрування

У Загальних положеннях Доктрини 2018 зазначено, що Україна має найбільшу серед держав Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя (2759,2 км) і понад 72 тис. км² виключної (морської) економічної

зони (далі – ВМЕЗ). Невипадково в її нормах визначено стратегію та основні напрями подальшого розвитку держави як прибережної, а її реалізація має забезпечити розвиток України як потужної морської держави, ураховуючи, що важливість усіх різновидів ресурсів моря із часом зростатиме (розділ «Загальні питання»); що водні біоресурси моря є найважливішими для прибережних регіонів, а рибне господарство відіграє значну роль у забезпеченні населення продуктами харчування (розділ «Сучасний стан сфери морської діяльності»).

Звідси до пріоритетних національних інтересів на морі належить, зокрема, вивчення, збереження, невиснажливе видобування та стале відтворення рибних та інших водних біоресурсів та проведення морських наукових досліджень (розділ «Національні інтереси на морі»). При цьому незадовільний стан продовольчої безпеки держави і погіршення балансу споживання основних продуктів харчування населенням держави як результат занепаду у сфері рибного господарства становить загрозу національній безпеці у сфері морської діяльності (розділ «Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності»), а провадження морської діяльності державами Чорноморсько-Азовського басейну за принципом рівноправності визначається як один з основних принципів реалізації державної морської політики (розділ «Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики»). Це потребує активізації участі України в регіональних організаціях з управління рибальством, що має забезпечити доступ українського промислового флоту до водних біоресурсів, розширення напрямів наукових досліджень та розробок у сфері рибного господарства, а також збереження та відтворення водних біоресурсів моря (розділ «Розвиток рибного господарства»).

За усіх часів держави, розташовані на морському або океанському узбережжі, визначали власну морську діяльність одним із головних пріоритетів внутрішньої і зовнішньої політики. Прибережні акваторії завжди були запорукою стабільного економічного зростання, сприяли формуванню державності, мали вагоме оборонне значення та багато в чому зумовили становлення могутності великих морських держав світу. Адже маючи вільний

вихід до морських просторів, закладаючи і будуючи судна, розбудовуючи порти, такі держави могли розраховувати на відшукання нових земель, розвиток торгівлі, приваблення товарних і людських потоків, ведення воєн поза власними суходільними територіями і, як наслідок, розширення сфери дії власної юрисдикції [125, с. 9; 650]. Особливості дії такої юрисдикції в прибережних морських просторах було ґрунтовно досліджено в дисертації Т.В. Аверочкіної «Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах» (2018) [2], у якій розроблено цілісну концепцію такої юрисдикції, охарактеризовано технологію публічного адміністрування в рамках здійснення адміністративної юрисдикції в прибережних водах, класифіковано засоби адміністративно-правового примусу, що здійснюється в прибережних водах України, виокремлено види адміністративних послуг у системі публічного адміністрування в прибережних водах, зазначено необхідність організаційно-правового забезпечення окремих із них. Із висновками та пропозиціями авторки цього дослідження слід цілковито погодитися та зосередитися на характеристиці окремих аспектів публічного адміністрування морської діяльності України як прибережної держави, які внаслідок об'єктивних причин у згаданій роботі не були досліджені.

Першим із таких аспектів є публічне адміністрування діяльності в прилеглій зоні України, яку було встановлено відповідно до Закону України від 6.12.2018 р. «Про прилеглу зону України» [363]. Тривалий час, що знадобився для встановлення такого прибережного простору, відзначився декількома проєктами законів України: від 30.12.2002 р. № 2605 «Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України» [300], від 23.07.2009 р. № 5014 «Про прилеглу зону» [364], від 30.11.2010 р. № 7407 «Про внесення змін до Закону України «Про державний кордон України» (щодо закріплення правового статусу та режиму прилеглої зони України) [292]. Лише під час оновлення морського законодавства, що відбулося після початку збройної агресії рф 2014 р., удалося нарешті встановити прилеглу зону України.

Історично виникнення інституту прилеглих зон пояснюється відсутністю єдності на практиці держав та в поглядах державних діячів і вчених щодо

ширини територіального моря. У різні періоди розвитку судноплавства та інших видів морської діяльності держав пропонувалися різні критерії ширини територіального моря, і ця проблема була однією з найскладніших. Деякі прибережні держави, не задовольняючись вузьким територіальним морем (особливо 3-мильним), почали здійснювати владу в районах відкритого моря, що прилягають до нього, для захисту своїх інтересів переважно в галузі митного контролю та рибальства [421, с. 485].

Прилегла зона є специфічним морським простором з особливим правовим режимом, що ґрунтується на конвенційних положеннях та роз'яснюється у національному законодавстві. За прибережною державою в прилеглій зоні визнаються лише окремі правомочності: по-перше, здійснення контролю для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил, що діють на території або в територіальному морі прибережної держави, і, по-друге, для покарання за порушення таких законів і правил у межах суходільної території, внутрішніх морських вод чи територіального моря (ст. 24 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 33 UNCLOS'82). Таке закріплення на універсальній основі положень про права держав у прилеглій зоні мало велике значення:

1) це означало визнання права прибережної держави встановлювати прилеглі зони певної ширини, що прилягають до їхнього територіального моря;

2) права прибережної держави в такій зоні обмежувалися виключно контролем з метою недопущення порушень установленого в межах її території правопорядку в окремих, спеціально передбачених сферах, та покарання за такі порушення;

3) перелік правил, контроль щодо яких обумовлює необхідність установлення прилеглої зони, має вичерпний характер.

Це, у свою чергу, визначає правомірність установлення прибережною державою лише чотирьох видів прилеглої зони: митної, фіскальної, імміграційної і санітарної. Такий висновок підтверджується коментарями Комісії міжнародного права ООН, де, зокрема, указувалося на три види зон:

митну, фіскальну та санітарну. Щодо визнання інших видів зон комісія спеціально наголошувала, що, пропонуючи визнання прилеглих зон, вона не має на увазі ані цілей безпеки, ані виключних прав на рибальство [708, р. 5]. З огляду на це є неправомірними і неприпустимими спроби встановлення будь-яких зон контролю за дотриманням інших, ніж передбачені конвенційними нормами, національних законів і правил.

Закон України «Про прилеглу зону України» відповідає UNCLOS'82 та встановлює, що Україна у своїй прилеглій зоні здійснює контроль, необхідний із метою: 1) запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України в межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море; 2) притягнення до відповідальності за порушення зазначеного законодавства України, учинене в межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море.

Із метою запобігання цим порушенням або притягнення до відповідальності уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України в її прилеглій зоні та ВМЕЗ (Державна прикордонна служба та її спеціальний підрозділ – Морська охорона), може здійснювати такі заходи: 1) зупинення суден; 2) огляд суден; 3) затримання чи арешт суден та/або членів їх екіпажу, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою (ч.ч. 1, 2 ст. 3).

У цьому прибережному морському просторі може здійснюватися передбачене UNCLOS'82 переслідування по гарячих слідах: якщо судно порушило законодавство України, і робить спробу зникнути, уповноважений орган має право переслідувати таке судно по гарячих слідах із метою його затримання та притягнення до відповідальності. Право на переслідування припиняється, як тільки переслідуване судно ввійде до територіального моря держави, під прапором якої плаває судно, або будь-якої третьої держави (ч. 3 ст. 3).

Застосування та використання фізичної сили, спеціальних засобів, зброї та бойової техніки військовослужбовцями, працівниками Держприкордонслужби визначається спеціальним законодавством, до якого, зокрема, належить Закон України «Про Державну прикордонну службу України» [308], до якого було внесено зміни з метою впорядкування дій підрозділів Держприкордонслужби у прилеглій зоні, відповідно до Закону України від 18.11.2021 р. «Про внесення змін до Закону України «Про Державну прикордонну службу України» щодо вдосконалення порядку використання та застосування заходів примусу, бойової техніки та озброєння особовим складом Державної прикордонної служби України» [293]. Уважаємо, що необхідність прийняття такого закону була зумовлена тим, що Інструкцією про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженою Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 р. № 200 [108], дії підрозділів Держприкордонслужби у прилеглій зоні визначено не було.

Згідно з Прикінцевими положеннями Закону України «Про прилеглу зону України», під час безпосереднього залучення до здійснення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії РФ у Донецькій та Луганській областях, а також для усунення реальної загрози життю і безпеці особи, інтересам суспільства і держави під час виконання службових завдань у районі проведення антитерористичної операції військовослужбовці, підрозділи, кораблі та катери уповноваженого органу мають право застосовувати і використовувати зброю та бойову техніку у випадках та порядку, передбачених законодавством України для з'єднань, військових частин та підрозділів Збройних Сил України.

Важливою нормою Закону України «Про прилеглу зону України» є заборона на відключення АІС судном, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою. Таке

відключення є підставою для зупинення та огляду судна або переслідування його по гарячих слідах (ч. 3 ст. 5). Аналіз та оцінка ризиків останніх років свідчать, що відключення суднами AIS, часто пов'язано зі спробами приховати маршрут переходу, зокрема, якщо відбувалися заходження до закритих портів тимчасово окупованих територій України або провадження іншої протиправної діяльності зі сподіванням на неможливість виявлення цього факту радіотехнічним спостереженням. Однак згідно із SOLAS'74, AIS є обов'язковою до використання для всіх суден, що здійснюють міжнародні та внутрішні рейси [472], AIS не має відключатися та повинна бути активною в будь-який час експлуатації судна, за винятком дуже специфічних випадків необхідності гарантування безпеки, включаючи ризики виявлення піратами у відповідних зонах, або технічної неможливості передачі сигналу. Часто AIS вимикається при слідуванні суднами до закритих Україною портів Криму [520] або для неможливості стеження за захопленими суднами [44].

У 2021 р. Балтійська та міжнародна морська рада розробила застереження щодо поводження з AIS, яке забезпечує неприпустимість її відключення. У заяві організації із цього приводу йдеться, що відключення AIS є одним зі способів зняття санкцій, що забороняють торгівлю з певними країнами, оскільки відключена AIS робить місцезнаходження судна невідомим. AIS як така не є інструментом санкцій. Це пристрій для забезпечення безпеки навігації та передачі інформації про судно, включаючи його ідентифікацію та місцезнаходження. Метою застереження є зниження випадків відключення AIS шляхом надання стороні чартеру права на односторонню відмову від його виконання в разі встановлення ознак маніпулювання з AIS. Примітно, що нове застереження стосується не лише використання AIS під час чартеру, а й перед його укладанням. У застереженні зазначається, що можуть бути законні причини для переривання сигналу судна AIS, тому для того, щоб фрахтувальник припинив чартер за порушення керівних принципів SOLAS'74 щодо використання AIS власником, фрахтувальник повинен буде довести, що власник мав намір приховати сигнал. Різні постачальники послуг моніторингу AIS та

служби перевірки санкцій пропонують звіти про активність суден у АІС. Деякі також видають попередження, якщо наявні побоювання, що АІС було відключено незаконно, що потенційно може призвести до порушення режиму санкцій або договірних зобов'язань з експлуатації судна [543].

Наступним важливим аспектом публічного адміністрування морської діяльності України як прибережної держави є визначення нею свого правового статусу в Законі України від 03.06.1999 р. «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» як держави, що знаходиться у географічно несприятливому положенні, та як держави, яка має вихід до моря, бідного на живі ресурси. На цій підставі Україна наголошує на необхідності розвитку міжнародного співробітництва щодо експлуатації живих ресурсів ВЕЗ на основі справедливих і рівноправних угод, які мають забезпечити доступ до рибних ресурсів економічних зон інших регіонів або субрегіонів (п. 4).

Загальновизнано, що поштовхом для розвитку концепції ВЕЗ стали: Декларація Президента США Г. Трумена про поширення юрисдикції США на континентальний шельф і прибережне рибальство 1945 р.; декларації Чилі та Перу 1947 р. щодо прав на значні морські простори, що прилягають до їхнього суходолу; Спільна декларація Латиноамериканських держав (Декларація Сантьяго 1952 р.), прийнята 18 серпня 1952 р. урядами Еквадору, Перу й Чилі щодо проголошення як принципу своєї міжнародної політики наявність суверенітету та виключної юрисдикції над морськими просторами шириною не менше ніж 200 морських миль, включаючи, відповідно, поверхню морського дна і його надр [39].

Під час підготовки остаточного тексту UNCLOS 82 було зроблено висновок про необхідність запровадження нового терміна «держава, що знаходиться у географічно несприятливому положенні» (далі – держава ГНП), оскільки він найбільш повно відображав фактичне дуже не вигідне розташування таких держав у зв'язку з прийняттям концепції двохсотмильної економічної

зони, а права таких держав не отримали належної регламентації в Конвенції [540, р. 87–88; 620].

Питання про право доступу держав ГНП до живих ресурсів БЕЗ стало одним із найбільш складних і принципових питань, які пов'язані із запровадженням UNCLOS'82 режимом цієї зони. Для розгляду цього питання на Сьомій сесії була створена (серед інших) група з переговорів, до якої увійшли представники прибережних держав, а також представники держав ГНП, що дозволило в рамках «пакету» домовленостей конференції передбачити та гарантувати права ГНП на ресурси БЕЗ [692, р. 6, 16–18]. При цьому вже в 1974 р. на Другій сесії конференції групою держав було внесено проєкт статей про економічну зону [584]. На презентації цього проєкту на засіданні II Комітету конференції І. Колосовський заявив, що створення економічної зони матиме небажані наслідки для багатьох держав, особливо для держав ГНП [585]. Згодом у літературі робилися також висновки про те, що передбачене ст. 70 UNCLOS'82 право доступу до всіх живих ресурсів економічних зон того ж субрегіону або регіону та можливостей держав ГНП на це не задовольнили повністю деякі країни, а також про те, що поняття економічної зони, висунуте як основний елемент розвитку, надасть користі лише багатим країнам, серед них 25 – розвинуті держави [541, р. 129].

Важливість такого підходу до прийняття рішень зумовлена тим, що «проблеми морського простору тісно взаємопов'язані», отже, «їх необхідно розглядати як єдине ціле» (див., наприклад, Резолюції ГА ООН 2750(XXV) від 17 грудня 1970 р. [716] та 3067 (XXVIII) від 16 листопада 1973 р. [717]). «Метод консенсусу», або «пакетного підходу», дав можливість, виключивши голосування за окремими питаннями, погоджувати позиції, прийнятні для всіх сторін. Сутність методу полягала в тому, що рішення конференції за будь-яким питанням уважалося прийнятим, якщо жодна з держав-учасниць не висувала офіційного заперечення щодо того, що вона вважає перешкодою для ухвалення рішення в цілому. Таким чином держава ніби «утримувалася» від «блокування» змісту документа або ж сформульованого рішення, які не повністю її

задовольняли, вважаючи за можливе, доцільне або необхідне офіційно не заперечувати та не перешкоджати його остаточному затвердженню або прийняттю. Водночас оскільки метод консенсусу охоплював практично всі процеси розроблення конвенції та фактично означав відсутність будь-якого (хоча б одного) офіційного заперечення з боку держав-учасниць, можна вважати, що всі питання на конференції вирішувалися з урахуванням волі всіх її учасників [506, с. 56].

Головною особливістю «пакету» норм цієї Конвенції стала концепція, відповідно до якої користування правами та вигодами передбачає прийняття на себе супутніх обов'язків і зобов'язань для створення загального справедливого порядку. Найпершим обов'язком усіх держав-учасниць була визнана повага прав усіх учасників. Другий обов'язок – належним чином повідомляти про всі відомі небезпеки у водах, що перебувають у складі території прибережної держави або під її юрисдикцією. Ця основна концепція балансу прав і обов'язків підкреслюється в ст. 300 конвенції, у якій закріплено принцип добросовісного виконання зобов'язань і забороняється зловживання правами [54, с. 24]. Це також стосується питання про сподівання держав, які не мають виходу до моря, та інших держав, які з тих чи інших причин вважаються такими, що перебувають у невідгінних географічних умовах. Положення про застосування «пакетного підходу» було включено до «джентльменської угоди членів Асамблеї» як одна з підстав «принципу консенсусу», а саме під час проведення конференції ця ідея отримала подальший розвиток і втілилася в принцип «пакету». Цей принцип був погоджений конференцією як складник «джентльменської угоди», яка, у свою чергу, була включена «до Правил процедури як додаток» [587; 612].

«Джентльменська угода» – особливий вид неформальної міжнародної угоди (домовленості), який відрізняється від звичних договорів відсутністю договірної тексту й особливим ступенем довіри партнерів, належить до розряду т.зв. «угод у спрощеній формі» та укладаються в письмовій та усній формі, але, незважаючи на це, потрапляють під дію принципу добросовісного

виконання міжнародних зобов'язань. Першим зразком «універсальної джентльменської угоди» став договір про правила процедури III Конференції ООН з морського права, який затверджений ГА ООН на її 2169 засіданні 16 листопада 1973 р. [537, р. 80].

Аналіз положень чинної UNCLOS'82 з метою виконання завдань дослідження свідчить про таке. У ч. 2 ст. 70 «Право держав, які знаходяться у географічно несприятливому положенні» («Right of geographically disadvantaged States») UNCLOS'82 наведено міжнародно-правове визначення поняття «держави ГНП» (для цілей частини V «Виключна економічна зона» («Exclusive economic zone»). Серед його ознак можна виділити такі: по-перше, це прибережні держави (включаючи такі, які омиваються замкненими або напівзамкненими морями); по-друге, це держави, які не можуть претендувати на власні ВЕЗ; по-третє, це держави, які мають ВЕЗ, але географічне розташування цих держав робить їх залежними від експлуатації живих ресурсів ВЕЗ інших держав цього субрегіону або регіону, але, маючи на увазі, що вказана «залежність» стосується лише «адекватного» забезпечення рибою їхнього населення або його частини з метою задоволення потреб у харчуванні [187, с. 34].

Саме держави ГНП мають право брати участь («the right to participate») в експлуатації відповідної частини залишку допустимого вилову («an appropriate part of the surplus») живих ресурсів ВЕЗ прибережних держав того ж субрегіону або регіону. Але вони зобов'язані реалізовувати це право, по-перше, на справедливій основі («on an equitable basis»); по-друге, з урахуванням економічних і географічних обставин, які мають причетні до цього, усіх заінтересованих держав; по-третє, відповідно до положень, які викладені в ст. 70, ст. 61 «Збереження живих ресурсів» («Conservation of the living resources») і ст. 62 «Використання живих ресурсів» («Utilization of the living resources»). При цьому умови та порядок такої участі встановлюються заінтересованими державами шляхом двосторонніх, субрегіональних або регіональних угод (ч. 3 ст. 70) з урахуванням, зокрема, положень, які наведені в п.п. а), b), c), і

потреб у продуктах харчування («the nutritional needs») населення відповідних держав (п. d) ч. 3 ст. 70; співробітництва за участі держав ГНП, що розвиваються («developing»), які розташовані в певному регіоні (ч. 4 ст. 70), розвинених («developed») держав ГНП, які знаходяться у певному регіоні (ч. 5 ст. 70), і надання рівних або преференційних прав («equal or preferential rights») державам ГНП, які розташовані в певному регіоні (ч. 6 ст. 70).

Стаття 71 «Незастосовність статей 69 і 70» («Non-applicability of articles 69 and 70») UNCLOS'82 вводить поняття «прибережна держава, економіка якої вирішальною мірою («overwhelmingly») залежить від експлуатації живих ресурсів її БЕЗ». До таких держав положення ст. 69 «Право держава, які не мають виходу до моря» («Right of landlocked States») і ст. 70 не застосовуються.

Стаття 72 «Обмеження на передачу прав» («Restrictions on transfer of rights») урегульовує питання участі в здійсненні «прав», що передбачені ст.ст. 69 і 70, третіми державами («third States») і міжнародними організаціями. Зокрема щодо питань, які стосуються відсутності перешкод в одержанні заінтересованими державами («the States concerned») від третіх держав або міжнародних організацій технічної або фінансової допомоги («technical or financial assistance»), щоб полегшити («to facilitate») здійснення вказаних прав (ч. 2 ст. 72). Але за умови, що надання такої допомоги не призведе прямо або побічно («directly or indirectly») до передання в будь-який спосіб третім державам або їхнім громадянам прав, передбачених ст. ст. 69 і 70 (ч. 1 ст. 72).

UNCLOS'82 окрім прав, передбачених ст. 70, установлює певні преференції для держав ГНП для забезпечення здійснення ними певних видів морської діяльності. Зазначене стосується, зокрема:

по-перше, участі у діяльності у Районі [«Район» – дно морів і океанів за межами національної юрисдикції; «діяльність у Районі» – усі види діяльності з розвідування й розроблення ресурсів Району (п. п. 1, 3 ст. 1 UNCLOS'82) – 1) участь у роботі Ради Міжнародного органу з морського дна [усі держави-

учасниці є *ipso facto* членами Міжнародного органу з морського дна (ч. 2 ст. 156 UNCLOS'82)] під час виборів членів Ради забезпечується, щоб шість членів (із 36 членів Ради) обиралися, зокрема, із представників держав ГНП – держав, що мають особливі інтереси («special interests»), які мають бути представлені (пп. d) ч. 1 ст. 161 UNCLOS'82), щоб держави ГНП були представлені в ступені, розумно пропорційному їхньому представництву в Асамблеї («to a degree which is reasonably proportionate to their representation in the Assembly») (пп. а) ч. 2 ст. 161 UNCLOS'82); 2) право вимагати розгляду проблем, які постають перед державами ГНП у зв'язку з діяльністю в Районі, що входить до повноважень і є функцією Асамблеї (пп. k) ч. 2 ст. 160) [35; 645];

по-друге, участі в морських науково-дослідницьких проєктах («marine scientific research projects»), які здійснюються іншими державами або компетентними міжнародними організаціями у ВЕЗ сусідніх прибережних держав, що здійснюються виключно в мирних цілях і для розширення наукових знань про морське середовище на благо всього людства («for the benefit of all mankind») (ч. 3 ст. 246 UNCLOS'82) – 1) право на отримання інформації про намічуваний дослідницький проєкт від його учасників (ч. 1 ст. 254); 2) право на отримання на їхнє прохання відповідної інформації, як це передбачено ст.ст. 248 і 249 UNCLOS'82 (ч. 2 ст. 254); 3) право на отримання на їхнє прохання можливості, коли це практично є здійсненним («whenever feasible»), брати участь у проєкті через своїх кваліфікованих експертів (ч. 3 ст. 254); 4) право на отримання на їхнє прохання інформації й допомоги, що передбачені в п. 1 d) ст. 249 (ч. 4 ст. 254) (ст. 254 UNCLOS'82);

по-третє, участі у розробленні і передаванні морської технології – 1) право на звернення до інших держав, у разі потреби та з метою прискорення соціально-економічного розвитку, за технічною допомогою та за сприянням розвитку свого морського науково-технічного потенціалу в тому, що стосується розвідування, розроблення і зберігання морських ресурсів та управління ними, захисту і збереження морського середовища, морських наукових досліджень та іншої діяльності в морському середовищі (ч. 2 ст. 266 UNCLOS'82); 2) право на

участь у програмах технічного співробітництва, які засновані іншими державами для ефективної передачі всіх видів морської технології, у разі потреби та звернення про технічну допомогу в галузі морської науки та розвідування й розроблення морських ресурсів або розвинення інфраструктури такої технології (пп. а) ст. 269 UNCLOS'82); 3) право на те, щоб компетентні міжнародні організації зважали на інтереси та програми держав ГНП у галузі передачі морської технології, а також звертатися до інших держав за забезпеченням того, щоб міжнародні організації координували свою діяльність у цій сфері, включаючи будь-які регіональні або всесвітні програми (ст. 272 UNCLOS'82).

Таким чином із приєднанням до UNCLOS'82 Україна наголосила на своєму статусі як держави ГНП, але правові підстави та наслідки набуття цього статусу за наведеним у ратифікаційному законі змістом при цьому не відповідають положенням UNCLOS'82. Україна повною мірою відповідає ознакам, які наведені в ч. 2 ст. 70 UNCLOS'82, що містять визначення поняття «держава, що знаходиться у географічно несприятливому положенні», отже, з точки зору міжнародного морського права має правові підстави на отримання міжнародно-правового статусу «держава ГНП». Міжнародно-правовий статус «держава ГНП» визначає правове положення України (його зміст та обсяг) як правоуповноваженого суб'єкта (суб'єкта, що має суб'єктивні права та преференції, реалізація яких здійснюється ним за наявності умов і в порядку, що визначені відповідними положеннями UNCLOS'82) у міжнародних правовідносинах (міждержавних відносинах, які урегульовані нормами морського права та які впливають із певних видів морської діяльності), що пов'язані, зокрема, з участю в експлуатації відповідної частини залишку допустимого вилову живих ресурсів виключної економічної зони прибережних держав субрегіону або регіону свого знаходження; участю в діяльності в Районі (усіх видів діяльності з розвідування й розроблення ресурсів Району); участю в морських науково-дослідницьких проєктах, які здійснюються іншими державами або компетентними міжнародними організаціями у виключних

економічних зонах сусідніх прибережних держав; участю в розробленні й передаванні морської технології [187, с. 36–37].

Наступним елементом морської діяльності України як прибережної держави є розвиток її приморських регіонів. Адже саме ці регіони держав завжди найбільше залучені в морську діяльність: на їхній території розміщуються порти, відбувається підготовка галузевих кадрів, розташовуються судноремонтні та суднобудівні потужності, діють туристично-рекреаційні заклади і, як наслідок, формується значна частина прибуткової частини державних бюджетів.

У Доктрині 2018 акцентовано увагу на значній ролі областей України, які мають вихід до моря і займають близько 27% її території, та більшість населення яких проживає на відстані не більш як 60 км від моря і тісно пов'язана з морською діяльністю. Крім того до пріоритетних національних інтересів на морі віднесено гарантування безпеки шляхом збалансованого розвитку приморських регіонів, а передбачувані напрями такого розвитку викладено в окремому розділі цього програмного документа. У нормах Доктрини 2018 також означено й актуалізовано основні проблемні аспекти здійснення морської діяльності в Україні через тимчасову окупацію рф, визначено орієнтири міжнародного співробітництва [169, с. 44]. Варто зауважити, що саме приморські регіони першими зазнають глобальних впливів, пов'язаних із пандемічними, терористичними та воєнними ризиками мореплавства, змінами в морській політиці держав.

Зважаючи на вагому роль приморських регіонів країни, важливим є пошук збалансованих рішень для їх підтримки, урахування їхньої ролі в забезпеченні життєдіяльності країни, відповідна увага до модернізації їхнього технічного оснащення за новітніми природоохоронними та безпековими стандартами, а також чітке та гармонізоване зі світовими стандартами і кращими практиками публічного адміністрування галузеве законодавство. Одеська, Миколаївська, Херсонська, Запорізька, Донецька області, Крим – усе узбережжя України постраждало від російської агресії чи то у формі прямої окупації, чи то через

морську блокаду [602; 675]. Після початку повномасштабного російського вторгнення морська галузь цих регіонів перебуває в критичному стані. Навіть міжнародні зусилля, такі як Ініціатива, не створюють адекватних гарантій безпеки морської інфраструктури, що є критично важливим для забезпечення перспектив відновлення та сталого розвитку прибережних регіонів України. Яскравою демонстрацією такої небезпеки став ракетний обстріл Одеського морського порту наступного дня після підписання Ініціативи [604]. Тим не менш, наприкінці 2022 р. українська влада почала масштабну приватизацію портової інфраструктури. У грудні 2022 р. було оголошено аукціон [459], а у січні 2023 р. проданий порт Усть-Дунайськ [131]. У лютому 2023 р. оголошено про призначення аукціону з продажу Білгород-Дністровського порту [484]. Після початку широкомасштабного вторгнення рф порти Дунайського кластеру взяли на себе значну частину морських перевезень України та покращили показники перевалки вантажів. Однак через потребу в значних інвестиціях і кризовий стан економіки український уряд був змушений вдаватися до продажу активів [225], проте раніше віддавав перевагу концесійним договорам, які залишали можливості для більш активної участі держави в «житті» портів. Це свідчить про значні зміни в підходах до управління прибережними регіонами та їхньою портовою інфраструктурою у бік широкого залучення приватного сектору.

Морська доктрина України визнає, що пріоритетами національних інтересів є забезпечення безпеки шляхом збалансованого розвитку прибережних регіонів. Однак важливо встановити міцні зв'язки між морським адмініструванням і різними аспектами адміністрування в прибережних регіонах. Наразі управління узбережжям є актуальною проблемою, яка потребує розвитку для подолання часто перевантаженої та фрагментарної системи управління, що має враховувати суспільні проблеми [613]. Найбільший виклик тут виникає через перетин наземної (суходільної) та морської діяльності з притаманними їм законодавчими та адмініструючими інструментами. Отже, «узбережжя» стає «білою лінією», яку можна розглядати як внутрішню або таку, що перебуває

поза межами існуючих режимів управління залежно від обставин та інтересів [690]. Крім того берегова лінія може стати не лише сполучною, але й роздільною лінією, де стикаються суперечливі сухопутні і морські політики та інтереси. Наприклад, у багатьох випадках морська політика та планування мають пріоритет над наземним плануванням у прибережних районах [627], що може створювати перешкоди для значного розвитку прибережних регіонів. Цю проблему можна вирішити шляхом прийняття більш «об'єднуючого» або «орієнтованого на узбережжя» підходу до планування, однак це залежатиме від покращеного рівня залучення громади та зацікавлених сторін [788]. Сучасна література наголошує на шести основних елементах ефективності управління для вирішення взаємодії суші і моря, включаючи інтеграцію науки та політики, лідерство, мережі, соціальну відповідальність, функціональну відповідність і часову відповідність [697]. Тому життєво важливо знайти практичні рішення та сформувати «дорожні карти» для підтримання прибережних регіонів, ураховуючи їхню роль у соціально-економічному житті держави, охороні навколишнього середовища та безпеки [659, р. 38].

У Доктрині 2018 неодноразово акцентується увага на вагомій ролі приморських регіонів у розвитку морської та морегосподарської діяльності. Зокрема, на поширенні агресії та проведенні в приморських регіонах розвідувальної і диверсійно-підривної діяльності наголошується в розділі «Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності». У розділі «Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики» зазначається про сталий розвиток приморських регіонів як одну з її цілей, а узгодження її засад з інтересами соціально-економічного розвитку приморських регіонів, раціоналізацію використання їхнього туристично-рекреаційного потенціалу, розроблення планів комплексного розвитку перераховано серед основних принципів реалізації вітчизняної морської політики. У розділі «Відродження суднобудування» підкреслено його роль як потужного стимулу для розвитку саме приморських регіонів, поліпшення їхнього соціально-економічного стану. Екологічний напрям представлений необхідністю створення замкненої системи

збирання стічних вод приморських промислових територій та їх очищення для забезпечення зниження рівня забруднення моря (розділ «Розвиток науково-технічного потенціалу»). Таким чином крім основного, присвяченого саме приморським регіонам, розділу Доктрини 2018 питання їх реформування та залученості до найбільш суттєвих напрямів морської та морегосподарської діяльності розглядаються як системоутворюючі компоненти морської політики держави в цілому. Цим підтверджується нерозривний зв'язок водного і суходільного складників у комплексному (інтегрованому) підході до виконання завдань реформування організаційно-правового забезпечення морської діяльності.

Чинне українське законодавство досі не містить визначення терміна «приморський регіон». Найбільш вдалою можна визнати характеристику спорідненого терміна «прибережна смуга морів», надану в проєкті закону України «Про прибережну смугу морів» [396], як зони контакту суші з морем, включаючи природні комплекси як берегу, так і прилеглої морської акваторії в межах, що дозволяють забезпечити екологічно збалансований розвиток прибережних територій, збереження прибережних і морських ландшафтів та екосистем від забруднення й знищення, територія з режимом обмеженої та регульованої господарської й іншої діяльності. Н. Страчкова, докладно досліджуючи характеристики та підходи до визначення поняття приморського регіону, зазначає, що його необхідно розглядати передусім у функціональному відношенні, тобто як складну просторово-специфічну відкриту систему, що відрізняється інтеграційним характером відтворювального процесу, пов'язаного з розвитком територіально зумовлених видів діяльності в поєднанні з інтенсивними трансрегіональними економічними й соціогуманітарними зв'язками, речовими, енергетичними, інформаційними, фінансовими й іншими потоками в умовах рубіжної комунікативності [449, с. 87].

А.П. Безхлібна зазначає, що специфіка приморських регіонів полягає в забезпеченні конкурентної інфраструктури, туристсько-рекреаційного комплексу, комплексу природоохоронних та екосистемних заходів [24, с. 49].

Дослідниця також наводить власний погляд на визначення поняття приморського регіону як адміністративно-територіальної одиниці, що географічно має вихід до морського узбережжя з власною акваторією, спеціалізується на приморських видах економічної та екосистемної діяльності, створюючи власний морегосподарський комплекс галузей із відповідною інфраструктурою, має специфічні соціальні проблеми й екологічні вимоги, культурну й історичну спадщину, у якій відображається морська тематика [25, с. 47].

Одним із кращих та наближених до категорії «приморський регіон» визначень прибережних зон можна вважати наведене в документі «Вплив альтернативних політик на європейські прибережні зони»: смуга суші і моря різної ширини залежно від характеру навколишнього середовища та потреб управління. Вона рідко відповідає існуючим адміністративним чи плановим одиницям. Таким чином природні прибережні системи та райони, у яких діяльність людини пов'язана з використанням прибережних ресурсів, можуть сягати далеко за межі територіальних вод і на багато кілометрів углиб суші [698]. Крім того приморські регіони частіше за внутрішньодержавні залучені до загальносвітових і регіональних каналів постачань, сприяють «виходу» вітчизняної продукції на ринки, а через зазвичай сприятливі погодні умови (зокрема в Україні) є також великими виробниками агропродукції, що може експортуватися з незначним витратами на внутрішньодержавні суходільні перевезення. Таким чином приморські регіони становлять комплекс найрізноманітніших проявів людської активності, зазвичай є «регіонами-лідерами» і тому потребують більшої уваги держави, розширення ініціативності і самостійності в прийнятті інноваційних організаційних рішень для розвитку. А основною метою комплексного (інтегрованого) управління ними є визначення найбільш оптимального вектору сталого розвитку, на основі якого можна максимально ефективно організувати господарську діяльність, що забезпечить збереження, охорону і відновлення природно-ресурсного потенціалу [240, с. 100].

Для більшості приморських регіонів характерним є поєднання морського і річкового транспортного сполучення, тому в Доктрині 2018 обґрунтовано згадується внутрішній водний та річковий транспорт, відповідна інфраструктура. Із погляду необхідності забезпечення комплексного підходу до виконання завдань розвитку приморських регіонів та морського транспорту в цілому, таке поєднання є й залишається цілковито гармонійним для України. Особливо в умовах, коли проєкт Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту до 2031 року [397] та план заходів з її впровадження [255] розроблено, але досі (станом на травень 2023 р.) не затверджено. Тому закріплення в Доктрині 2018 цих напрямів не варто вважати нормотворчим недоліком, а майбутні програмні документи сфери внутрішнього водного транспорту лише мають бути з нею гармонізовані. Про закономірність вимоги гармонізації свідчить те, що програмні документи морської галузі часто не узгоджувалися з іншими програмними документами, що так чи інакше стосувалися питань морської діяльності [125, с. 13], і тому не могли створити єдиної системи стратегічного програмного регулювання. Тоді як цими програмними документами в остаточному результаті мали бути визначені основні напрями сучасної морської політики України з урахуванням нових викликів і загроз, із приділенням основної уваги питанням відновлення прав України як прибережної держави в Чорноморсько-Азовському регіоні із чітко встановленими та ефективно охоронюваними морськими кордонами [443, с. 196].

Особливого значення поєднання морського і річкового напрямів роботи водного транспорту набуло у 2022 р.: в умовах заблокованих морських, українські дунайські порти, що сполучають річковий і морський напрями роботи, стали єдиною можливістю забезпечення дієздатності експорту агропродукції з України [61].

У преамбулі розділу Доктрини 2018 «Розвиток приморських регіонів» відзначається особлива роль органів місцевого самоврядування та органів державної влади в децентралізації процесів організації та координації діяльності

морегосподарських комплексів, забезпечення збалансованого розвитку приморських регіонів із використанням культурного, економічного, енергетичного, транспортно-транзитного, рекреаційного та екологічного потенціалу. Дійсно, їх розвиток неможливий без виваженої стратегії, орієнтованої на підтримку і захист потужностей та екологічної рівноваги. На місцях об'єктивно краще обізнані з потребами розвитку та першочерговими кроками, які необхідно зробити. Це, у першу чергу, стосується розвитку й оснащення морських і річкових портів, супутньої інфраструктури, підготовки та заохочення кадрів, стимулювання наукових досліджень. Відповідна політика має розроблятися не лише центральними органами влади, а й на регіональному та муніципальному рівнях [627]. Це призводить до ідеї перенесення управління на прибережні території шляхом запровадження багаторівневого механізму через: 1) передачу повноважень від центральної до місцевої влади; 2) посилення міжнародного співробітництва; 3) збалансований розподіл влади між урядами та громадянським суспільством [682]. Основна ідея полягає в тому, що влада, яку має просторовий план, має набути чинності і бути реалізованим не може бути відокремленим від взаємних відносин влади між організаціями та акторами, які є його суб'єктами [744].

Місцева влада є наступним рівнем управління прибережними регіонами. Доктрина формально підкреслює роль місцевих адміністрацій як інструменту децентралізації процесів організації та координації морських комплексів і забезпечення збалансованого розвитку прибережних регіонів [659, р. 42]. Але тут слід зауважити, що, наприклад, за органами місцевого самоврядування щодо адміністрування діяльності в прибережних акваторіях закріплено переважно повноваження екологічного спрямування (Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» [339], ст. 33; ВК України, ст.ст. 6, 81, 133, 66, 67, 88; Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» [350], ст.ст. 6, 11, 35). Таким чином місцеві органи влади прибережних регіонів зазвичай мають обмежені можливості щодо людських ресурсів, інструментів управління та економічних варіантів, що значно впливає на їхню ефективність.

Проблему можна пом'якшити шляхом розвитку співпраці відповідно до моделі управління «знизу догори», яка передбачає широке залучення зацікавлених сторін [660]. Останнє формує третій рівень управління – локальний – рівень окремих морських портів. Розширення можливостей для їх модернізації можливе лише за умов реформування дієвої системи адміністрування портових зборів. На часі також розширення переліку сфер можливих ініціатив та впливів, висловлюваних та адміністрованих на місцевому рівні. Більшою мірою вони стосуватимуться організаційних питань, проте подекуди можуть вимагати певних законодавчих новацій та фінансової участі загальнодержавного рівня. Не випадково стимулювання й підтримання місцевих ініціатив щодо ефективного використання внутрішнього потенціалу регіонів для створення та підтримання повноцінного життєвого середовища, підвищення якості життя людей визначено одним із напрямів державної регіональної політики в ст. 6 Закону України «Про засади державної регіональної політики» [313]. А пропозиції щодо створення в Одеському регіоні спеціальної економічної зони є цілковито обґрунтованими, адже саме такі утворення з полегшеним митним і податковим режимом часто ставали каталізатором економічного зростання країн. На теперішній час міст або територій зі статусом вільної економічної зони більше 3 тис. у світі. Лише в Європі їх існує близько 130, а у США – понад 180. Найбільшою серед них є науково-технічна вільна економічна зона «Силіконова долина», де зосереджено значну частку світових обсягів виробництва комп'ютерів та іншої обчислювальної техніки.

Разом із тим, поширеним є підхід до визначення вільних економічних зон як частини національної території, економічний потенціал якої орієнтований на виконання специфічного завдання (або комплексу завдань). Це виокремлює та специфічним чином характеризує цю частину території держави, підкреслює її особливість. Але при цьому вона, звісно, жодним чином не виключається із цієї території, політичного, економічного тощо життя держави, а навпаки – сприяє загальнодержавному зростанню, виконуючи особливо важливу роль відновлення, зростання, забезпечення робочими місцями значної кількості

населення. При створенні вільних економічних зон ураховується також і промисловий потенціал території та її залучення в загальносвітові і регіональні канали постачання. Це обумовило висловлення пропозицій щодо створення вільної економічної зони в Одеській області у 2016 р. [123, с. 84–89]. Для повоєнної розбудови України це стане однією з можливостей розвитку й відновлення, упровадження нових технологій і практик публічного адміністрування, особливо для тих територій, які зазнали найбільшого руйнівного впливу російської агресії.

Норми розділу Доктрини 2018, присвяченого розвитку приморських регіонів, розподілений за п'ятьма напрямками: розвиток морегосподарської діяльності, круїзного судноплавства, міжнародного та міжрегіонального співробітництва, ринку туристичних і рекреаційно-оздоровчих послуг, екологічні аспекти. Про внутрішній водний транспорт у ньому згадується лише в проєкції на розвиток круїзного судноплавства та формування інтегрованих туристичних продуктів, орієнтованих на використання внутрішніх водних шляхів і комбінованих (ріка – море) круїзних маршрутів та щодо проведення активної інформаційної кампанії з представлення туристичного потенціалу приморських регіонів, розроблення нових круїзів із використанням внутрішніх водних шляхів (річки Дунай, Дніпро, Південний Буг). Залишення поза увагою аспекту поєднання в межах приморських регіонів потужностей морського і річкового транспорту, необхідності їх взаємної синергії та зв'язків з іншими видами транспорту має бути, на наш погляд, виправлене з прийняттям Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні до 2031 р.

При цьому в інших розділах Доктрини 2018 все ж звертається увага на необхідність розвитку внутрішнього водного транспорту в цілому, інфраструктури внутрішніх водних шляхів, річкових портів та терміналів (розділ «Національні інтереси на морі»), підкреслюється відсутність належного законодавчого й організаційного забезпечення використання внутрішніх водних шляхів, насамперед річок Дніпро, Дунай, Десна, Південний Буг, для розширення вантажної та логістичної бази морських і змішаних перевезень «річка – море»

(розділ «Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності»), наголошується на необхідності розроблення й виконання комплексної програми розвитку судноплавства на внутрішніх річкових водних шляхах, збільшення обсягів і переорієнтація вантажопотоків, що прямують до морських портів з автомобільних доріг на внутрішні водні шляхи, (розділ «Розвиток морської індустрії») тощо.

Побіжно про взаємозв'язок, але не в межах приморських регіонів, зазначається в розділі Доктрини 2018 «Розвиток портової діяльності». Одним із напрямів такого розвитку визначено посилення ролі морських портів у підвищенні ефективності використання міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, застосування мультимодальних підходів до організації доставки вантажів, посилення координації роботи залізниць, морських і річкових портів, внутрішнього водного й автомобільного транспорту. Сполучення різних видів транспорту в приморських регіонах передбачається в Доктрині, але не зазначається в її нормах спеціально. При цьому, на наше переконання, таке закріплення програмного базису транспортної синергії у приморських регіонах може посилити інтеграційну роль місцевих ініціатив та стати каталізатором відновлення втрачених і побудови нових видів взаємодії. Як зазначають дослідники, у країні спостерігаються розбіжності між інноваційним потенціалом і його реальним втіленням та рівнем ефективності. Якщо на рівні регіону не стимулювати інноваційну активність, то навіть потужний інноваційний потенціал може залишитися незадіяним [272, с. 133].

Прикладом уже запровадженого нового інфраструктурного регіонального проєкту стало відновлення наприкінці серпня 2022 р. залізничного сполучення Одеси з дунайськими портами через територію Молдови [492]. На жаль, реалізація цієї ініціативи відбулася під впливом негативних факторів воєнного часу, пошкодження залізничного мосту через Дністровський лиман [547] та обмеженого функціонування морських портів [580], тоді як пошук та впровадження нових механізмів співпраці має здійснюватися постійно, особливо в приморських і прикордонних регіонах, які крім цього мають вихід

також до річкових внутрішньодержавних і закордонних торговельних шляхів [659, р. 42–43].

Окремі аспекти поєднання й розвитку напрямів морського і річкового транспортного сполучення передбачаються в проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року: потенціал перевезень «ріка – море» пов'язаний і з розташуванням у гирлі Дніпра та Південного Бугу глибоководних морських портів – Херсон та Миколаїв, із виходом у Чорне море, які мають стати ключовими логістичними хабами між морем і рікою (розділ «Аналіз поточного стану справ та тенденції розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні»). «Дунайський» напрям розбудови внутрішнього водного транспорту та його інфраструктури пов'язаний у проєкті Стратегії з включенням внутрішніх водних шляхів України до Транс'європейської транспортної мережі (TEN-T). При цьому саме дунайський регіон на теперішній час найбільше засвідчує тенденції до створення таких логістичних хабів (зернового спрямування) та їх формування вже розпочате: ТОВ «СП «Нібулон» у жовтні 2022 р. завершило перший етап будівництва нового зернового термінала в Ізмаїлі Одеської області [233]. Про можливості поєднання й розвитку зв'язків різних видів логістичних сполучень у рамках приморських регіонів у проєкті Стратегії, як і в Доктрині 2018, не зазначається, а зважаючи на те, що саме цей напрям отримав найактивніше впровадження у 2022 р. та буде далі актуалізуватися й розгортатися через повномасштабну реформу судноплавства на Дунаї і оновлення супутньої інфраструктури [221; 282], його варто особливо зазначити в проєктованій стратегії. В останньому за часом програмному документі морського спрямування – Морській природоохоронній стратегії України [218] – зазначається, що реалізація стратегії сприятиме збалансованому розвитку приморських регіонів та налагодженню позитивних тенденцій із соціально-економічного та екологічного розвитку Півдня України. Цей документ впливає із зобов'язань України за Угодою про асоціацію з ЄС та Директиви 2000/60/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2000 р. «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі

водної політики» (Водна рамкова директива) [304].

Урахування особливостей розвитку приморських регіонів у напрямі налагодження тісних зв'язків морського, річкового та інших видів транспорту цілковито узгоджується з концепцією комплексного (інтегрованого) управління прибережними зонами, про запровадження якого активно декларується в Україні. У Доктрині 2018 серед напрямів розвитку морегосподарської діяльності в приморських регіонах зазначено про інтегроване прибережне управління та підкреслено, що впровадження інтегрованого підходу й удосконалення процесів управління морегосподарською діяльністю в приморських регіонах є важливим фактором їх динамічного розвитку. У Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки [69] питання інтегрованого управління хоча й порушуються, але не щодо приморських регіонів. У розділі «Завдання за напрямом «Реалізація морського потенціалу для розвитку приморських регіонів та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів» зазначається про природоохоронний та рекреаційний напрями, а вдосконалення транспортної логістики приморських регіонів розглядається як складова забезпечення сполучення населених пунктів курортного значення. У розділі «Завдання за напрямом «Розвиток територій української частини Дунайського регіону та транскордонного співробітництва» передбачається створення умов для соціально-економічного та екологічного розвитку територій української частини Дунайського регіону (розвиток інфраструктури транспортного сполучення з придунайськими державами та перетину державного кордону, вирішення питання забезпечення якісним водопостачанням та протипаводкового захисту відповідних територій), але поєднання морського і річкового компонентів у межах приморських регіонів України не спостерігається.

В інших програмних документах – Національній транспортній стратегії на період до 2030 року та Стратегії розвитку морських портів – згадки про приморські регіони та інтегроване управління ними відсутні. У нормах останньої лише підкреслюється нереалізований потенціал перевезень вантажів

з/до морських портів України річковим транспортом серед загальних проблем, що потребують вирішення (розділ «Покращення сервісу в морських портах України»). У Морській природоохоронній стратегії зазначено про відсутність системи інтегрованого управління використанням природних ресурсів Азовського та Чорного морів (розділ «Аналіз поточного стану справ, тенденції та обґрунтування щодо необхідності розв'язання виявлених проблем») та необхідність її створення до 2024 року. У проєкті Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 про інтегроване управління не згадано.

Близькою до співробітництва в приморських регіонах також є класична категорія морського регіоналізму, але міцніше поєднання та комплексний підхід до таких територій більшою мірою відображені в концепції інтегрованого управління прибережними (чи приморськими) зонами (регіонами), базованій на Порядку денному на XXI століття [528] (Глава 17 «Захист океанів та всіх видів морів, включаючи замкнуті та напівзамкнуті моря, і прибережних районів та охорона, раціональне використання та освоєння їх живих ресурсів»). Саме такого підходу все ще переважно бракує програмним документам про розвиток морської діяльності в приморських регіонах України.

Між тим у законах про управління прибережною зоною більшості приморських країн наголошується, що адмініструванню підлягають прибережні морські води та розташовані під ними і над ними частини твердої поверхні (дно та острови), а також частина прилеглого суходолу з розташованими на ньому водотоками, використання якого зумовлює безпосередній та опосередкований вплив на прибережні води. Для розроблення ефективної системи управління прибережною смугою суходолу важливим визнається врахування адміністративно-територіального поділу на рівні приморських місцевих громад [47, с. 27]. Зокрема закон Південної Африки про комплексне управління узбережжям 2008 р. [630] установлює систему інтегрованого управління узбережжям та лиманами. Закон передбачає в рамках національного закону про управління навколишнім середовищем скоординоване й інтегроване управління

прибережною зоною всіма гілками влади відповідно до принципів спільного управління, а також засновує Національний прибережний комітет і визначає його функції для управління прибережною зоною. Створення такої державної структури відповідає Цілі сталого розвитку 14 [610]. Стратегії й політика у сфері збереження біорізноманіття та захисту навколишнього середовища, а також у галузі рибальства, зміни клімату й боротьби з бідністю найчастіше розробляються та здійснюються різними установами. Це і є причиною всіх проблем [776]. Роз'єднаність органів, що мають вплив на впровадження нових ініціатив на місцях, часто гальмує реформи. Тому формування спеціального органу управління справами прибережних регіонів є доброю практикою управління та сприятиме максимальному врахуванню інтересів приморських регіонів.

В Україні формувало та реалізувало державну регіональну політику Міністерство розвитку громад та територій України (Мінрегіон). Але у Положенні про нього [269] не містилося норм про участь у програмах інтегрованого управління приморськими регіонами чи береговими зонами, незважаючи на те, що Україна має значні за площиною приморські території та обґрунтовано вважається морською державою. Структура апарату Мінрегіону [451] також не передбачала спеціального структурного підрозділу в справах приморських регіонів та інтегрованого розвитку прибережних зон. Згадане вище об'єднання Мінінфраструктури та Мінрегіону, яке відбулося у листопаді 2022 р., на наше переконання, посприє запровадженню інтегрованого управління приморськими регіонами, особливо в умовах, коли інтегрований підхід став стандартом адміністрування діяльності в приморських регіонах більшості розвинутих держав світу. Положення про нове міністерство [268] надає йому повноваження щодо визначення порядку формування концепції комплексного розвитку території територіальної громади (пп. 41 п. 4). У Європі цьому посприяли Модельний закон про стале управління прибережними зонами та Європейський кодекс поведінки для прибережних зон 1999 р. [684], а в США – програми з управління прибережними зонами, започатковані

наприкінці 1960-х рр. На загальносвітовому рівні цей підхід було також підтримано на Всесвітній конференції з питань узбережжя (Нідерланди, 1993) [785]. Інтегрований підхід до управління прибережними зонами базується на тому, що кожен приморський регіон є унікальним, вимагає особливого підходу з урахуванням своєї специфіки і з дотриманням екологічного імперативу з метою збереження екосистем для нинішнього та майбутніх поколінь. Як зазначається в дослідницькій літературі, комплексне управління узбережжям пропонує альтернативу галузевому управлінню прибережними і морськими соціально-екологічними системами та зазвичай характеризується: ефективним залученням різноманітних груп акторів і типів знань, формальними структурами, інноваційними механізмами, горизонтальними зв'язками, численними збалансованими цілями, зв'язком із локальним контекстом [591].

В Україні інтегроване управління в прибережній смузі вперше згадується в Загальнодержавній програмі охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів [314], а згодом в Антикризівій державній програмі економічного і соціального розвитку України на 2010 рік [309]. У цих актах зазначається необхідність побудови в Україні системи інтегрованого управління такими регіонами. У проєкті Закону про прибережну смугу морів інтегроване управління прибережною смугою морів визначене як збалансоване та комплексне управління природокористуванням у межах прибережної смуги морів з урахуванням екологічних, економічних та соціальних інтересів, спрямоване на збереження для сучасного та майбутніх поколінь екосистем і ландшафтів прибережної смуги морів (ст. 2). Відповідно до Методики розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів із їх реалізації [208], інтегрований підхід – підхід, який застосовується під час розроблення проєктів регіональних стратегій і плану заходів, передбачаючи поєднання секторальної (галузевої), територіальної (просторової) та управлінської складових державної регіональної політики. Інтегроване управління прибережною смугою пропонується також розуміти як процес управління на

державному рівні, який має охоплювати законодавчі й організаційні інструменти, необхідні для забезпечення розвитку берегової смуги та управління нею в поєднанні з екологічними цілями й елементами взаємовпливу [101]. Тому розвиток синергії різних галузей транспорту є цілковито природним, може стати складником системи розвитку приморських регіонів у межах запроваджуваного інтегрованого управління ними. Тут слід лише додати, що ініціатива інтегрованого управління узбережжям була створена як захід адаптації до зміни клімату [631] і вона має переважно природоохоронний характер.

Досвід роботи водних видів транспорту в умовах російського вторгнення в Україні, зміщення реалізації експортного потенціалу держави з морських портів на порти, що поєднують морський і річковий напрями роботи, упродовж п'яти місяців 2022 р. та запроваджені у зв'язку із цим оновлення регіональної транспортної співпраці, а також відсутність у програмних документах розвитку морського, внутрішнього водного транспорту та відповідної інфраструктури загальних основ їх синергії в межах приморських регіонів свідчать про формування нового напрямку регіонального транспортного співробітництва в межах інтегрованого управління прибережними зонами, що очікує на відповідне законодавче оформлення в документах довгострокового стратегічного планування відповідно до Угоди про асоціацію з ЄС (Додаток Б).

Отже, побудова ефективної системи публічного адміністрування розвитку та розбудови приморських регіонів в Україні вимагає таких кроків: 1) внесення змін до програмних документів довгострокового планування та поточного законодавства щодо заповнення термінологічних прогалин і врахування синергії різних видів транспортної активності в приморських регіонах не лише з точки зору природоохоронних заходів, а також із метою підвищення ефективності співпраці як за звичайних умов, так і в особливий період; 2) зосередження на синергії морського і внутрішнього водного транспорту за межами захисту навколишнього середовища; 3) одночасне планування воєнного та післявоєнного розвитку; 4) наголос на муніципальну й місцеву участь у плануванні за широкою участю зацікавлених сторін; 5) урахування при запровадженні інтегрованого

управління в прибережних регіонах у приморських регіонах зарубіжного досвіду та кращих практик урядування ЄС [659, р. 45].

До складників морської діяльності України як прибережної держави належить також і адміністрування військово-морської діяльності. Особливого значення цей напрям набув із 2014 р. та актуалізувався з повномасштабним вторгненням РФ у лютому 2022 р. Цей напрям державної морської політики України та морської діяльності на теперішній час є чи не найголовнішим. Адже захист, підтримання та відновлення прав України як прибережної держави потребує значних зусиль як організаційного, так і правового характеру. Нові виклики та ризики, у т.ч. терористичного характеру, зводять у розряд першочергових завдання забезпечення боєздатності, ефективності та спроможності військово-морських сил кожної держави протистояти їм. Наявність морського узбережжя – великого й потужного економічного і політичного важеля держави – зумовлює необхідність його захисту, що є непорушною істиною з давніх часів. А теперішній час та триваюча агресія щодо України не лише на суходолі, а й на морі, зайвий раз підтверджують справедливність тези про необхідність підтримання в дієвому стані власних військово-морських сил, що здатні оперативно реагувати на ворожі дії [170, с. 81].

Загальновідомо, що моря й океани є просторами не лише економічної, а й військової експансії всіх держав світу, що перетворило їх на театри воєнних дій. Їхня роль у збройній боротьбі постійно зростає. Військові флоти стали універсальним видом збройних сил. Це дозволяє їм діяти на суші, на воді, під водою й у повітрі. Морські носії зброї приховано й тривалий час можуть створювати велику загрозу, а з початком бойових дій здатні завдати поразку на всю глибину території супротивника, порушити його господарську діяльність на суші, у морях і океанах. Світовий океан акумулює як загрози, так і захист від них. Завдання, що стоять перед флотами, діляться на завдання мирного і воєнного часу, у ближній морській зоні і у віддалених районах Світового океану. Пріоритетність флоту серед інших видів збройних сил визначається його

високою мобільністю, автономністю, великою вогневою потугою, здатністю тривалий час діяти поза межами своїх державних кордонів та навіть у мирний час здійснювати силові зовнішньополітичні акції уряду, забезпечувати військову й економічну безпеку [23].

Визнання важливості моря та ролі флотів у досягненні політичних цілей має історичну традицію [579, р. 541]. За сучасних умов основним призначенням військово-морських сил (далі – ВМС) є захист політичних та економічних інтересів держав у морських просторах. При цьому ВМС як інструмент зовнішньої політики має унікальні можливості. Вони забезпечують можливість здійснення ефективної військової влади та політичного впливу на великих відстанях. Контроль або управління міжнародною системою залежить від набору прав або правил, а також економічної й військової могутності. ВМС та морська могутність, яку вони демонструють, є одним із важливих елементів у розподілі влади і найважливішим елементом в ієрархії престижу країни у світі. Військова міць і політичний вплив держави набувають ще більшої широти й охоплення через значні інновації в транспорті та зв'язку, що дозволяють діяти на великих територіях і на великих відстанях [609, р. 31]. Поряд із протидією піратству для забезпечення безпеки судноплавства [572] та охорони зон рибальства і видобування морепродуктів [687], це коло завдань дедалі більшою мірою буде поповнюватися заходами, новими завданнями з охорони підводних комунікацій та енергетичного устаткування в морських просторах, що розміщені на значній відстані від узбережжя (зокрема, у ВЕЗ), рятувальних операціях, протидії неправомірним діям у морських просторах, зокрема також за допомогою автономних апаратів, публічне адміністрування використання яких дедалі розвивається [670]. Одним з основних елементів світового лідерства є також концентрація можливостей для глобального охоплення. У цьому контексті ВМС є основним потенціалом через сучасні технології та географічні характеристики світу, у якому океани з'єднують континентальну масу суші [579, р. 548].

Доктрина 2018 визначає військово-морську діяльність як складник

морської діяльності, спрямований на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу. Серед принципів реалізації державної морської політики визначено, зокрема, пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни, підвищення його рівня до рівня держав ЄС і НАТО. А одним зі складників поліпшення стану морської діяльності означено покращання стану ВМС Збройних Сил для належного виконання завдань із забезпечення захисту національних інтересів на морі щодо реагування на загрози з моря. Необхідно зауважити, що питанням розвитку військово-морської діяльності в Доктрині присвячено окремий розділ, що містить декілька підрозділів, які стосуються: протидії агресії та забезпечення оборони з моря; розвитку інфраструктури базування ВМС Збройних Сил і Морської охорони Держприкордонслужби та її відновлення в АР Крим після повернення тимчасово окупованої території під загальну юрисдикцію України; розвитку системи управління ВМС Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби; зміцнення сил і засобів ВМС Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби в Азовському морі; відновлення системи підготовки кадрів; переорієнтації військового та військово-технічного співробітництва зі східного вектора (рф) на західний (НАТО і ЄС) тощо.

Така підвищена увага, що приділяється у Доктрині 2018 на пряму військово-морської діяльності, не є випадковою через значну актуалізацію викликів та загроз Українській державності з 2014 р. І посилення військово-морської могутності наразі є одним із найактуальніших та найзначніших питань сучасного державотворення. І звісно, ці процеси не можуть відбуватися без оновленого правового базису та створення реальної можливості та здатності підтримання й охорони встановлених Україною правових режимів прибережних морських просторів: внутрішніх морських вод, територіального моря, прилеглої зони та ВМЕЗ, континентального шельфу.

Відповідно до чинного законодавства, підтримання режимів перелічених

морських просторів України (на які, до речі, поширюються різні за своєю природою права прибережної держави) покладається на Державну прикордонну службу України, а в підводному просторі в межах територіального моря – на Збройні Сили України (закони України від 04.11.1991 р. «Про державний кордон України», від 06.12.1991 р. «Про Збройні Сили України» [334]) [157, с. 117–118]. Необхідно пригадати, що порядок застосування зброї цими формуваннями визначено Порядком застосування зброї і бойової техніки з'єднаннями, військовими частинами і підрозділами Військово-Морських Сил Збройних Сил у мирний час у разі виконання ними завдань з охорони підводного простору у межах територіального моря України, затвердженим Постановою КМ України від 19.11.2008 р. № 1007 [277], та Інструкцією про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затвердженою Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 р. № 200. Крім того діють Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, затверджене Постановою КМ України від 12.06.1996 р. № 642 [271], та Указ Президента України від 05.10.2009 р. № 801/2009 «Про охорону суверенних прав України в межах виключної (морської) економічної зони та континентального шельфу в північно-західній частині Чорного моря» [351].

Як зазначають дослідники, нинішня вітчизняна військово-морська діяльність має вкрай недосконале й обмежене нормативне забезпечення з виразним радянським підґрунтям [29]. І, як убачається, саме низька ефективність цього законодавства, а також відсутність окремого порядку гарантування безпеки, застосування засобів охорони та, можливо, воєнізованих озброєних формувань для охорони морських установок і споруд стало головною причиною захоплення РФ українських бурових установок у виключній (морській) економічній зоні України у 2014 році [10, с. 133–134]. Крім того варто пам'ятати, що морські складники державної політики, економіки й

обороздатності взаємозв'язані та взаємозалежні, а тому вимагають єдиного системного підходу [23], що має охопити всі пов'язані з морем сторони суспільно-політичного життя країни. У межах цього підходу має бути врахований також аспект вироблення єдиної термінології українського морського законодавства, адже навіть Доктрина 2018 містить окремі вади: при згадуванні про ВМЕЗ України, наявне її позначення як «виняткової морської економічної зони», «виключної морської економічної зони», що не є коректним із точки зору нормотворчої техніки. Крім того вона наслідує конституційний, але хибний із точки зору міжнародного морського права, підхід до прав на природні ресурси континентального шельфу та ВМЕЗ України [168, с. 25–26].

Необхідно зазначити, що, незважаючи на досить значну кількість норм Доктрини, присвячених військово-морській діяльності, питання правового (законодавчого) забезпечення запланованих новацій згадуються в ній лише один раз. Так одним із напрямів розвитку інфраструктури базування ВМС Збройних Сил та Морської охорони Держприкордонслужби визначено закріплення на законодавчому рівні умов використання причалів морських і річкових портів для базування кораблів, катерів та суден Військово-Морських Сил Збройних Сил, загонів Морської охорони Держприкордонслужби в акваторії Чорного та Азовського морів. Решта завдань має організаційний характер.

Воєнна доктрина України [46] також визначала низку організаційних заходів, зокрема відродження військово-морського потенціалу держави, розвиток ВМС Збройних Сил України, які мають бути здатними обороняти берегову лінію Чорного та Азовського морів, ВМЕЗ, а також залучатися до міжнародних операцій НАТО і ЄС. А щодо законодавчих змін у цьому програмному документі були лише такі узагальнені норми: «удосконалення законодавства з питань оборони України, належного унормування діяльності у воєнній сфері та адаптації базових законодавчих, концептуальних і програмних документів з питань оборони до сучасних реалій»; «удосконалення законодавчої бази з питань воєнної безпеки і оборони, розроблення ефективного механізму

реагування на кризові ситуації, розвиток системи управління в операціях і бойових діях, децентралізація прийняття рішень». Це є характерним й для Стратегії воєнної безпеки України, що згодом замінила цей документ.

Зазначені фактори зумовили розроблення спеціального програмного документа, що присвячений розвитку саме ВМС Збройних Сил України, – Стратегії Військово-Морських Сил Збройних Сил України 2035 [446]. Цей документ став першою спробою зазирнути в майбутнє. Його відпрацьовано командуванням Військово-Морських Сил разом з українськими й іноземними експертами, відповідно до Закону України «Про національну безпеку України», Стратегії національної безпеки України [447], та на підтримку реалізації Стратегічного оборонного бюлетеня України [445], ураховуючи досвід країн – членів НАТО та Європейського Союзу. Метою цієї стратегії є формування бачення розвитку ВМС Збройних Сил України до 2035 року. Передбачається поетапне нарощування спроможностей військово-морського флоту, включаючи генерацію сил, їх освіту і підготовку до морських та об'єднаних операцій, забезпечення озброєнням, військовою технікою, іншими матеріально-технічними засобами, з урахуванням прогнозованих загроз, економічних можливостей та пріоритетів розвитку. Розвиток існуючих і майбутніх спроможностей ВМС Збройних Сил України впливатиме на захист економічних інтересів, забезпечення суверенітету і територіальної цілісності України на морі та сприятиме поверненню тимчасово окупованих територій. Розроблення стратегії відбувалася в тісній співпраці з фахівцями з Великої Британії, Норвегії, Польщі, США, Туреччини та Швеції. За основу перспективного розвитку брався досвід провідних країн світу. Напрацювання робочих матеріалів здійснюється відповідно до стандартів і практик НАТО. Ураховуються вимоги Стратегічного оборонного бюлетеня [34] та Стратегії воєнної безпеки України.

Етапами реформування ВМС Збройних Сил України визначено такі: перший етап – до 2025 року – спрямований на розвиток спроможностей для встановлення контролю над територіальним морем та поза його межами. Орієнтовно – 40 миль від узбережжя України. Контроль над територіальним

морем вимагає ведення спостереження та проведення активних дій поза межами 12-мильної зони. Другий етап – до 2030 року – спрямований на забезпечення відновлення, розвитку спроможності для захисту національних інтересів на морі в межах ВМЕЗ України, тобто до 200 миль від узбережжя. Третій етап – до 2035 року – спрямований на подальший розвиток першого та другого етапів для захисту національних інтересів України у світовому океані. Як вважають розробники, до 2035 р. ВМС мають стати сучасними, стрімкими та інноваційними силами, спроможними захистити народ України та національні інтереси в морському і прибережному середовищі шляхом проведення асиметричних і рішучих операцій із добре мотивованим персоналом, який налаштований тільки на перемогу [48].

Завдання щодо розбудови як правового, так й організаційного характеру, що визначені чинними програмними документами морської сфери, є важливими й вагомими для обороноздатності нашої держави, проте важливо їх не лише задекларувати, а й визначити більш конкретно. Крім того, на наше переконання, необхідно розробити план заходів із реалізації таких завдань. Він має бути організаційно та фінансово підтриманий державою і мати на меті комплекс дій, що нарешті повернуть Україні звання потужної морської держави з ефективним і здатним на підтримання й захист власних прав у прибережних морських просторах та інших районах Світового океану військово-морським флотом [170, с. 84].

При цьому слід урахувати, що основними завданнями ВМС на наступні десятиліття будуть: використання для цілей оборони та присутності в морських просторах надводних, підводних і повітряних безпілотних апаратів з інформаційним «прив'язуванням» до воєнних кораблів, удосконалення радіоелектронної та протичовнової боротьби [590], обладнання більш гнучкими платформами управління, більш багатофункціональними та більш універсальними в експлуатації, що може проявлятися через надходження в експлуатацію кораблів із модульними функціями, ці платформи також можуть розроблятися з вищим рівнем адаптивності для забезпечення можливості

оновлювати їх упродовж усього строку служби відповідно до технологічних досягнень [727]; розширення присутності шляхом розміщення військових кораблів у ключових для безпеки регіонах, зменшення кількості керівного персоналу та збільшення тих, хто безпосередньо виконує завдання, збільшення кількості плавскладу [686]. Виокремлюють також п'ять основних зусиль: розвиток лідера, воїна, моряка та менеджера; вироблення більше готових кораблів; досягнення досконалості в упровадженні флоту; створення чітких та інноваційних операційних концепцій; створення інфраструктури для майбутніх сил [673]. А в умовах широкомасштабної воєнної агресії РФ для України завдання формування боєздатного й сучасного воєнно-морського флоту є провідним.

Таким чином морська діяльність України як прибережної держави охоплює значні напрями, пов'язані зі здійсненням делімітації територіального моря та здійсненням суверенітету над ним із дотриманням UNCLOS'82 та інших норм міжнародного права. Оскільки прибережна держава має суверенні права та юрисдикцію в прилеглій зоні та ВМЕЗ, питання публічного адміністрування режиму цих акваторій також становлять важливий елемент усієї системи адміністрування морської діяльності, а визнання України державою, що перебуває в географічно несприятливому положенні відповідно до Закону про ратифікацію UNCLOS'82, обумовлює наявність особливих прав та преференцій у сфері публічного адміністрування морської діяльності.

РОЗДІЛ 4

АЗОВО-ЧОРНОМОРСЬКИЙ РЕГІОНАЛІЗМ У КОНТЕКСТІ МОРСЬКОЇ ДОКТРИНИ УКРАЇНИ

4.1. Регіоналізм у концепції публічного адміністрування морської діяльності

Регіональний підхід до вирішення проблем, установлення практик взаємодії та співробітництва з метою якнайкращого використання та збереження морських просторів є давно відомим та дієвим методом управління (адміністрування). Поняття «регіоналізм» є одним із традиційних у зовнішній політиці, дипломатії та праві, але однаковості в розумінні та застосуванні цього поняття досі немає [50, с. 12]. «Регіоналізм» розглядається як: ідея про те, що політична влада та вплив посилюються в певних географічних регіонах завдяки єдності національних держав, яких об'єднують спільні цілі, стимули, інтереси та цілі [711]; зміцнення зв'язків між країнами, які не лише межують географічно, але поділяють спільні проблеми, спільні економічні позиції та стратегії розвитку [712]; явище (феномен), що об'єктивно існує в міжнародних відносинах і міжнародному праві, правова практика або доктрина групи держав, які компактно розташовані по сусідству в даному географічному районі [50, с. 12, 14]; концепція, що розвивається з почуття ідентичності в межах регіону, є важливою в багатьох історичних, політичних і соціологічних аналізах [709].

Регіоналізм, пов'язаний із розташуванням поблизу морських акваторій чи з необхідністю захисту навколишнього середовища певного морського району, або морський регіоналізм, давно увійшов у практику спільних дій держав, а європейський регіон є одним із яскравих прикладів гармонійно побудованої співпраці в багатьох сферах, ураховуючи морську діяльність у цілому та торговельне мореплавство як її вагомий складник. Ефективні механізми та кращі практики адміністрування, сформовані у сферах захисту, дбайливого й

ефективного використання морських просторів цілковито обґрунтовано можуть бути застосовані й у регіоні Чорного моря. Тут перетинаються інтереси багатьох держав, а значущість морської діяльності в басейні Чорного моря викликає необхідність подальшого вдосконалення правового регулювання відносин, які при цьому виникають, їх адміністрування, та ставить завдання забезпечення економічної раціональності й екологічної безпеки її здійснення на глобальному, регіональному і національному рівнях [189, с. 412].

Л.М. Александер зазначав, що концепція морського регіоналізму має два аспекти: морські регіони як географічні явища та регіональні домовленості, призначені для окремих територій. Географічно визначений регіон – це ділянка земної поверхні, що відрізняється від інших територій наявністю в ньому певних особливостей, які відсутні за межами регіону. Критерії відмінності для регіону можуть мати фізичний характер або можуть представляти демографічні, економічні, політичні чи інші елементи. Насправді не існує обмежень щодо категорій, які можна використовувати для визначення регіону, якщо обрані критерії є дійсними, а територію, на якій вони застосовуються, можна географічно відрізнити від інших територій і відобразити на карті [532].

Досліджень, що стосуються питань визначення поняття «морський регіоналізм» та його сутності і практичного використання як принципу правової (морської) доктрини України або методу управління (адміністрування) морськими просторами, не багато. Першою комплексною працею, присвяченою феномену морського регіоналізму, слід розглядати монографію О.Ф. Висоцького («Морський регіоналізм (міжнародно-правові) проблеми регіонального співробітництва держав», 1986) [50]. Слід також згадати праці, у яких він звертається до дослідження проблем морського регіоналізму із застосуванням «басейнового» підходу, зокрема Чорноморсько-Азовського басейну [51; 52]. Питання, пов'язані з роллю та місцем України як морської держави, присвятили дослідження співробітники Національного агентства морських досліджень і технологій (праця авторського колективу під керівництвом О.А. Щипцова [437]), Т.В. Аверочкина [10], В.В. Серафимов [422] та ін.

Дослідження регіоналізму у концепції публічного адміністрування морської діяльності слід починати з визначення понять «регіон» і «регіоналізм». Отже, «регіон» (лат. *regio* – країна, область, округ) – це: територія, окреслена географічними межами, що характеризується цілісністю і взаємозв'язком її складових елементів [433]; об'єднана територія, яка є однорідною за обраними визначальними критеріями та відрізняється від сусідніх територій чи регіонів за ними [709]; район спільної взаємодії держав, розташованих у різних частинах планети [50, с. 14]. Зазначається також, що географічні території, які входять до складу регіону, не обов'язково повинні бути суміжними або визначеними політичними кордонами, але вони повинні становити єдину територію, здатну здійснювати самостійний економічний розвиток [710]. Морським регіоном визнається морський район, який є географічно відмінним і в якому група держав поділяє почуття солідарності в тому розумінні, що вони стикаються зі спільними проблемами та мають схожі інтереси, які необхідно захистити в колективному регулюванні морської діяльності [607, р. 3].

Звернемо увагу також на терміносполучення, що містять похідний від терміна «регіон» прикметник «регіональний» (лат. *regionalis* – обласний) – той, що належить до певної території (окремої країни або ряду сусідніх країн) [434, с. 658]. Особливий інтерес викликає визначення понять «міжнародні регіональні організації» як такі, що об'єднують країни певного регіону, створюються на основі договору з метою вирішення спільних проблем відповідно до національних інтересів держав-членів, сферою їхньої діяльності можуть бути питання в межах регіонального співробітництва: спільна безпека, економічна, політична, культурна взаємодія [202], а також «регіональні міжнародні угоди», у яких бере участь лише обмежена кількість країн, вони часто не відкриті для участі інших держав, є обов'язковими для країн-учасниць і застосовуються тільки до них [60, с. 120]. До речі, із цього приводу досить часто згадують Статут ООН та, зокрема, його Главу VIII «Регіональні угоди» [767], але цей міжнародний документ не містить визначень досліджуваних понять, а його відповідні положення стосуються лише регулювання діяльності т.зв.

політичних міжнародних регіональних органів і т.зв. політичних регіональних угод [191, с. 130].

Дослідження практики міжнародних відносин, наукового доробку щодо проблем регіоналізму дало змогу О.Ф. Висоцькому знайти багато значень цього поняття, зокрема як: консолідації зусиль держав на регіональному рівні; прагнення до досягнення домовленостей між державами одного географічного району; специфічного підходу; створення або прагнення до створення регіональних органів (організацій). При цьому метою регіоналізму може бути досягнення спільних цілей; урегулювання проблем, спірних або конфліктних; вирішення спільної проблеми для певної території; вирішення універсальних питань міжнародно-правового регулювання в межах або стосовно певних географічних районів. Виходячи з вищенаведеного, О.Ф. Висоцький доходить висновку про наявність двох ознак регіоналізму: у широкому розумінні – це географічна визначеність або спільність (обмеженість територіальної сфери); у вузькому (юридичному) розумінні – це право на створення регіональних органів (організацій) та регіональних угод [50, с. 16, 17, 18].

Загальновизнаним є те, що застосування терміна «регіоналізм» пов'язане з його розумінням у контексті міжнародно-правового регулювання морської діяльності держав, підґрунтям якої є її географічна (регіональна) визначеність [190, с. 70]. Як зазначає Халізак, можна визначити низку таких факторів, що підтримують розвиток морських регіонів та, відповідно, регіоналізму: зростаюча актуальність міжнародного морського транспорту; розвиток різних технологій, що дозволяють використовувати дуже різні морські ресурси в безпрецедентних масштабах; екологічна важливість морського середовища [621]. Переплетення цих елементів сприяло розвитку різних морських регіонів, таких як Південно-Східна Азія [772] або регіон Індійського океану [619]. Досягнуті та затверджені на регіональному рівні домовленості отримують безпосереднє впровадження й реалізацію на національному, внутрішньому рівні через систему спеціально уповноважених органів та організацій. Це відбувається за спільним для всіх міжнародних угод принципом,

за яким імплементуються норми UNCLOS'82 у національні законодавства та згодом реалізуються в правозастосовній практиці. Важливо зауважити, що навіть організаційні за своєю природою протоколи та настанови для роботи внутрішньонаціонального механізму реалізації регіональних домовленостей також розробляються цими наднаціональними (регіональними) інституціями. Іноді спільні принципи роботи виробляються на глобальному рівні ІМО та опрацьовуються на регіональному рівні, як це відбувається при здійсненні контролю державою порту: через переростання цієї спочатку регіональної ініціативи на глобальну (але все ж зі збереженням механізму укладання регіональних меморандумів із цього питання), загальні настанови щодо інспекцій у морських портах стали сферою діяльності ІМО. У зв'язку із цим постає питання про форми й методи публічного адміністрування морської діяльності, що застосовуються за такого регіонального підходу.

І.П. Яковлєв зазначає, що проблематика форм і методів публічного адміністрування на теперішній час лише зароджується в межах доктрини адміністративного права, а термінологічним і сутнісним попередником «публічного адміністрування» є категорія державного управління, форми і методи здійснення якого (у т.ч. в галузевому зрізі) висвітлено досить детально, навіть досягнуто певного рівня узгодженості підходів [518, с. 14]. Дійсно, форми й методи державного управління та навіть, останнім часом, публічного адміністрування набули значного рівня розроблення в наукових дослідженнях. Морської діяльності стосується небагато з них, але специфіку такого адміністрування, на наше переконання, їх авторам вдалося виявити. Так, наприклад, у літературі зазначається, що у сфері гарантування безпеки мореплавства, яке є вагомим та чи не найголовнішим складником морської діяльності, отримують втілення загальноприйняті (звісно, із певним оновленням) та усталені в науці класичного адміністративного права форми і методи державного управління (публічного адміністрування): установлення норм права (правотворчість або нормотворчість); застосування норм права (правозастосовна або правоохоронна діяльність, прийняття індивідуальних актів управління);

здійснення організаційно-штатних дій; здійснення організаційно-технічних заходів; здійснення матеріально-технічного забезпечення цих дій [256, с. 125]. Ці форми (залежно від змісту) поділяються на види, зокрема юридично визначені і такі, що не несуть безпосередніх правових наслідків (правові і неправові). Перший вид реалізується в актах управління (у найбільш широкому їх розумінні), будучи правовою формою виконавчої і розпорядчої діяльності органів управління (адміністрування). Правові форми завжди спричиняють юридичні наслідки. У другому випадку форми управлінської діяльності зводяться до вчинення певних управлінських дій, що не пов'язані з виданням актів управління [289]. А вплив глобальних стандартів у цій сфері адміністрування не можна недооцінювати, адже в них не лише відбиваються загальні (у значенні глобальні, універсальні) інтереси суб'єктів адміністративного права різних рівнів, але й деталізуються правові форми взаємодії ключових суб'єктів глобального, європейського (або іншого регіонального), національного адміністративного права в пріоритетних сферах державного управління та державного регулювання [404, с. 118].

С.В. Андрущенко, продовжуючи опрацювання проблематики форм і методів публічного адміністрування, зупинився на їх розгляді у сфері портової діяльності. Автор зазначив, що методи та форми публічного адміністрування правового режиму морських портів України хоча й мають певну специфіку, але в цілому наслідують класичні погляди адміністративного права на ці категорії. Форми публічного адміністрування правового режиму морських портів було визначено ним як установлені нормами національного і міжнародного права способи реалізації імперативного керуючого впливу, що здійснюється спеціально уповноваженими органами для впорядкування роботи морських портів, та обґрунтовано віднесено до них: нормотворчість, застосування норм права, здійснення юридично значущих дій та організаційних заходів [17, с. 106–107, 109–110].

Цей підхід варто цілковито підтримати й зазначити, що форми публічного адміністрування прямо чи опосередковано обумовлені тими юридичними

приписами, за допомогою яких урегульовано діяльність публічної адміністрації. Вони закріплюються в міжнародних угодах, Конституції України, законах та підзаконних актах. Суб'єкти публічної адміністрації обирають ті форми, які видаються за даних конкретних умов найбільш виправданими й ефективними. Це означає, що в процесі публічного адміністрування відповідні органи (посадові особи) на основі чинних норм права самостійно встановлюють обов'язкові правила поведінки з питань, що віднесені до їхньої компетенції [256, с. 126]. Якщо йдеться про органи виконавчої влади, то під час практичного виконання завдань, покладених на них, вони реалізують розпорядчі повноваження, змістом яких є виконання вимог закону шляхом прийняття більш деталізованих правових актів, а також актів правозастосування, що спричиняють певні юридичні наслідки, тобто ведуть до виконання, зміни або припинення адміністративних правовідносин [193]. Наднаціональні суб'єкти також мають визначені за угодою сторін тієї чи іншої домовленості форми й методи діяльності. До них належить і ООН, і ІМО, і регіональні інституції. Наприклад, Комітет Чорноморського меморандуму:

сприяє всіма необхідними заходами, включаючи семінари для інспекторів, гармонізації процедур і методів, що стосуються інспектування, очищення і затримання відходу судна і застосування розділу 2.4 меморандуму;

розробляє і переглядає керівництва щодо здійснення інспектування відповідно до меморандуму;

розробляє і переглядає процедури, зокрема такі, що забезпечують обмін інформацією;

тримає під наглядом інші питання, що належать до чинності й ефективності меморандуму;

сприяє всіма необхідними способами гармонізації дії й ефективності цього меморандуму з подібними угодами для інших регіонів;

приймає бюджет і вирішує питання щодо внесків кожної сторони меморандуму згідно з прийнятим порядком;

засновує, у разі необхідності, робочі групи (п. 7.3).

Секретаріат меморандуму: готує засідання, розсилає документи і забезпечує необхідну допомогу комітету у виконанні його функцій; сприяє обміну інформацією і здійснює підготовку доповідей, які можуть знадобитися для цілей меморандуму; виконує інші роботи, які можуть бути необхідними для забезпечення ефективної дії меморандуму (7.6).

Чорноморським меморандумом передбачено також форми й методи національного рівня публічного адміністрування – адміністрації держави – члена меморандуму: кожна адміністрація вводить у дію положення цього меморандуму і додатків до нього, здійснює всі необхідні кроки для ратифікації документів, що стосуються цілей чинного меморандуму (п. 1.1), установлює й підтримує ефективну систему контролю державою порту (п. 1.2); консультується, співпрацює й обмінюється інформацією з іншими адміністраціями (п. 1.4); застосовує відповідні документи, які набули чинності і стороною яких є її держава, при внесенні поправок до відповідного документа кожна адміністрація застосовуватиме такі поправки після набуття ними чинності і прийняття їх своєю державою (п. 2.3); з метою імплементації меморандуму адміністрації проводять інспектування, які полягають у відвідуванні судна для перевірки чинності сертифікатів і інших документів, які відповідають цілям меморандуму, а також для перевірки стану судна, його обладнання та екіпажу, житлових і робочих умов тощо (п. 3.1.1.); повинні також застосовуватися відповідні процедури і настанови з контролю суден, зазначені в Керівних принципах, яких слід дотримуватися при інспектуванні іноземних суден та Керівних принципах для інспекторів контролю держави порту, яких вони повинні дотримуватися під час інспектування суден розміром, меншим ніж установлений конвенціями, (п. 3.2.4) тощо.

Подібний механізм також міститься в регіональній Конвенції про захист Чорного моря від забруднення, що була підписана в Бухаресті 21 квітня 1992 р. (Бухарестська конвенція, 1992) [137]. Заснована відповідно до цієї регіональної угоди Комісія по захисту морського середовища Чорного моря від забруднення: сприяє виконанню конвенції та інформує про свою діяльність договірні сторони;

ухвалює рекомендації щодо заходів, необхідних для досягнення її цілей; розглядає питання, пов'язані з її виконанням, та ухвалює при необхідності рекомендації про поправки до неї і до протоколів, включаючи поправки до додатків до конвенції і до протоколів; розробляє критерії щодо запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря, його скорочення, збереження під контролем та ліквідації наслідків забруднення, а також рекомендації заходів у цьому напрямі; сприяє вжиттю договірними сторонами додаткових заходів, необхідних для захисту морського середовища Чорного моря, і з цією метою одержує, обробляє і поширює серед договірних сторін відповідну наукову, технічну і статистичну інформацію, а також сприяє науково-технічним дослідженням; співробітничав з компетентними міжнародними організаціями, передусім із метою розроблення відповідних програм або одержання допомоги для досягнення цілей даної конвенції; розглядає будь-які питання, порушені договірними сторонами, тощо (ст. 18).

Для сторін угоди передбачається необхідність:

ужиття всіх необхідних заходів із метою скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища Чорного моря, запобігання йому, а також із метою захисту і збереження середовища;

співробітництва в розробленні додаткових протоколів і додатків крім тих, що додаються до цієї конвенції, які можуть бути потрібні для її імплементації, а також у рамках міжнародних організацій, які будуть визнані ними як компетентні, у допомозі розроблення заходів, що сприятимуть захисту і збереженню морського середовища Чорного моря;

забезпечення того, щоб інші двосторонні і багатосторонні угоди, які вони укладають або до яких вступають із метою захисту і збереження морського середовища Чорного моря, були сумісні із цією конвенцією (ст. 5);

запобігання забрудненню морського середовища Чорного моря з будь-яких джерел речовинами або матеріалами, перерахованими в додатку (ст. 6);

співробітництва з метою запобігання забрудненню морського середовища, Чорного моря, його скорочення і боротьби з ним у результаті надзвичайних

ситуацій відповідно до Протоколу про співробітництво в боротьбі із забрудненням Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях, який є невід'ємною частиною цієї конвенції (ст. 9), тощо.

Ще одним яскравим прикладом публічного адміністрування морської діяльності за участі регіональних наднаціональних суб'єктів є присвоєння і нанесення на судна внутрішнього плавання унікального європейського ідентифікаційного номера (регіональний рівень), визначене Директивою Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2016/1629 від 14.09.2016 про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання [74], норми якої імplementовано в національне законодавство Законом України «Про внутрішній водний транспорт» та Порядком присвоєння і нанесення на судна внутрішнього плавання унікального європейського ідентифікаційного номера [280]. Відповідно до Директиви ЄС 2016/1629 держави-члени повинні забезпечити, щоб кожному плавзасобу був присвоєний номер ENI – унікальний європейський ідентифікаційний номер, який складається з восьми арабських цифр (перші три цифри якого означають тризначний код, присвоєний уповноваженим органом відповідно до діапазону номерів 420-439, наступні п'ять цифр – серійний номер судна), та використовується на міжнародному рівні для ідентифікації й опису судна внутрішнього плавання. Національним порядком встановлено вимоги щодо присвоєння суднам внутрішнього плавання унікального європейського ідентифікаційного номера, за яким здійснюється їх ідентифікація й опис, а також порядок його нанесення на судна. Уповноваженим органом у сфері внутрішнього водного транспорту з присвоєння суднам внутрішнього плавання номера ENI, забезпечення обліку та його присвоєння, продовжуючи нумерацію, яку здійснювало державне підприємство «Класифікаційне товариство Регістр судноплавства України», з метою уникнення дублювання номерів при їх присвоєнні, визначено Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України.

Номер ENI присвоюється: автоматично Адміністрацією судноплавства під

час першої реєстрації судна внутрішнього плавання в Державному судновому реєстрі України, якщо такому судну на момент реєстрації в Україні його не присвоєно; якщо на момент реєстрації в Україні судну номер ENI вже був присвоєний іншою державою, він уноситься до свідоцтва про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент) або свідоцтва про тимчасове право плавання під Державним Прапором України, а також до Журналу обліку присвоєних унікальних європейських ідентифікаційних номерів (ENI) суднам внутрішнього плавання та Державного суднового реєстру України; за заявою власника/судновласника (або його представника) судна внутрішнього плавання, яке зареєстровано в Державному судновому реєстрі України без присвоєння номера ENI.

Таким чином у регіональних угодах міститься або перелік форм і методів публічного адміністрування відповідної діяльності для регіонального і національного рівня публічного адміністрування, або лише вказівка на необхідність певних організаційних дій та їх правове забезпечення. І якщо наднаціональний рівень визначено з більшою конкретизацією, то національний – вимагає внутрішнього «розвитку» в законодавстві, спрямованому на імплементацію досягнутих регіональних угод. У цілому функціонування та регламентація форм і методів публічного адміністрування на регіональному рівні наслідують класичні для глобалізованого та транснаціонального правового регулювання концепції. Тут лише простежується обмеженість певним географічним районом, пов'язаність із певною акваторією і спрямованість на виконання специфічних завдань, які є характерними саме для цього регіону. Тут може бути також більш тісний зв'язок задіяних акторів, більший ступінь їх взаємодії, а відповідні заходи – застосовані оперативніше. У цілому ж щодо публічного адміністрування морської діяльності на теперішній час можна говорити про формування глобального адміністративного простору через вироблення загальносвітових стандартів та їх реалізації на національних рівнях із досягненням необхідного ступеня уніфікованості.

Дослідники питань морського регіоналізму переважно оминали увагою

національний рівень публічного адміністрування, що є кінцевим втіленням та реалізацією регіональних домовленостей, а концентрувалися переважно на міжнародному рівні співробітництва регіональних акторів. Тому О.Ф Висоцький визначав поняття «морський регіоналізм» як тенденцію до створення регіональних систем або застосування регіональних методів вирішення міжнародних питань, а також міжнародну практику, пов'язану з категорією регіональності, незалежно від факторів, що лежать в основі таких тенденцій, методів та практик [50, с. 24]. Тут важливо підкреслити, що регіональна співпраця держав, розташованих на узбережжі того чи іншого морського басейну, має ґрунтуватися на чинних щодо таких держав нормах міжнародних угод, ураховувати їх, пристосовуючи до регіональної специфіки. На цих базисних (а щодо використання морських просторів та морської діяльності переважно глобальних) стандартах має формуватися система публічного адміністрування досягнутих домовленостей та повинні запроваджуватися кращі практики їх реалізації.

Природно, що при створенні регіональних організацій та формуванні правових основ їх функціонування державами запроваджуються й нові форми публічного адміністрування морської діяльності в певних регіонах. Адже публічне адміністрування, особливо в морській сфері, зазвичай «виходить» за межі національних кордонів. Воно має глобальний характер через вироблення стандартних норм, відповідно до яких здійснюється й адмініструється діяльність у морських просторах. І провідна глобальна угода в цій сфері – UNCLOS'82. Саме на підставі її норм сформовано системи адміністрування режимів підсуверенних та під'юрисдикційних морських акваторій, підтримується свобода відкритого моря. Закріплений UNCLOS'82 регіональний підхід до адміністрування в певних сферах спрямовано на врахування особливостей географічних регіонів, вироблення стосовно них специфічних протоколів діяльності переважно у сфері збереження природного різноманіття, охорони від забруднення та засмічення і деяких інших напрямів (рибальство, морські наукові дослідження, передавання морської технології).

Відомо, що у сфері морської діяльності завжди було місце для регіональної специфіки [589]. Для підтвердження цієї тези згадаємо, наприклад, деякі міжнародні конвенції: XVIII ст. – Nootka Sound Convention 1790 р. щодо розподілу зон впливу між Англією та Іспанією в Тихому океані та Південних морях [688]; XIX ст. – Міжнародна конвенція з узгодження політики рибальства в Північному морі 1882 р. [562]; Міжнародна конвенція щодо врегулювання промислу морських котиків у районі острова Ян-Майєн 1887 р. [760]; XX ст. – Міжнародна конвенція щодо збереження та охорони тюленів у північній частині Тихого океану 1911 р. [700]; Міжнародна конвенція щодо врегулювання вилову камбали в Балтійському морі 1929 р. [529] та велика кількість інших двох- і багатосторонніх угод. Так реакція міжнародної спільноти на виклики, що пов'язані з проявами досліджуваного феномену, зокрема в міжнародно-правовому регулюванні відносин, які виникають у сфері морської діяльності держав, знайшла відображення в положеннях конвенцій та резолюціях конференцій ООН з морського права у 1958 р. [714], 1960 р. [715], 1982 р. [717].

О.Ф. Висоцький звертає увагу на те, що на I Конференції ООН з морського права 1958 р. та в присвячених цій конференції наукових працях, проблема регіоналізму розглядалася переважно як проблема відцентрового регіоналізму, але деякі питання, що стосуються аспектів функціонального регіоналізму [50, с. 5, 23, 33], також отримали відображення та правове закріплення. Так Резолюцією «Особливі обставини, що стосуються прибережних рибних промислів» було рекомендовано обмежувати з охоронною метою рибальство в будь-якому районі відкритого моря, що прилягає до територіального моря, і визнавати переважні потреби прибережної держави, але з дотриманням інтересів також інших держав [738, р. 144].

Слід зауважити на окремі положення Конвенції про рибальство й охорону живих ресурсів відкритого моря, зокрема на ст.ст. 4 та 6, у яких ідеться, поміж іншим, про розвиток регіонального співробітництва у сфері рибальства в певних районах відкритого моря (функціональний регіоналізм) [563]. Таким чином морський регіоналізм є значно «старшим» за запропоновані в наукових

дослідженнях політичного та соціологічного спрямування «новий» і «старий регіоналізм» [678; 683; 773], адже сучасна концепція регіональних підходів до питань управління океаном значно розвинулася одразу після Другої світової війни [531, р. 1], а передували їй численні угоди, що сформували сучасний регіональний підхід до адміністрування морської діяльності в різних регіонах.

В UNCLOS'82 значну увагу приділено питанням, пов'язаним із міжнародно-правовим врегулюванням відносин, які виникають у сфері морської діяльності в певних регіонах (зонах) морських просторів. О.Ф. Висоцький стверджує, що в UNCLOS'82 міститься понад пів сотні посилань на регіональне співробітництво, регіональний підхід, регіональні морські організації тощо. Регіональному співробітництву присвячені не лише окремі статті, а й цілі розділи [50, с. 4]. Завдяки UNCLOS'82 регіональний підхід до Світового океану стає більш очевидним, ніж будь-коли раніше. Розвиток морських регіонів пов'язаний із такими факторами: 1) зростаюча актуальність міжнародного морського сполучення; 2) просування різних технологій, що дозволяють використовувати різні морські ресурси в безпрецедентних масштабах та 3) екологічне значення морського навколишнього середовища. Переплетення цих елементів сприяло розвитку різних морських регіонів: Південно-Східної Азії чи Індійського океану [671].

Базованими саме на регіональному підході також є статті, присвячені замкненим та напівзамкненим морям. Стаття 122 частини IX «Замкнені та напівзамкнені моря» UNCLOS'82 містить відповідні визначення понять, які в ній використовуються відповідно до цілей конвенції (до речі, за змістом ст. 122 UNCLOS'82 неможливо розрізнити поняття «замкнене море» та «напівзамкнене море»). У працях науковців-мариністів моря, басейни (UNCLOS'82 використовує, але не містить визначення ані поняття «море», ані поняття «басейн». Відповідно до ст. 1 ВК України, «море» – це «водний об'єкт», природний елемент довкілля, у якому зосереджуються води; «басейн» – «річковий басейн (водозбір)» – частина земної поверхні і товщі ґрунтів, стік води з якої послідовно через пов'язані водойми і водотоки

здійснюється в море, лиман або озеро) або затоки, що відповідають ознакам, наведеним у ст. 122, зокрема щодо наявності територіальних морів, ВЕЗ та двох або більше прибережних держав доволі часто і небезпідставно кваліфікуються як регіональні моря, регіональні морські басейни, замкнені або напівзамкнені міжнародні морські басейни, прибережні держави замкнених або напівзамкнених морів, а щодо Чорного моря: «регіон Чорного моря», «чорноморський басейн», «причорноморські держави», «чорноморські держави», «держави Чорного моря», «прибережні держави чорноморського басейну» [51].

Зважаючи на відсутність ознак для розмежування замкнених і напівзамкнених морів у доктрині на підставі критерію замкненості сушею та характеру зв'язку зі Світовим океаном було вироблено такі визначення:

1) незамкнене море – море, яке слабо контактує із землею, воно врізане в океани, має вільний доступ до них [524];

2) напівзамкнене море – морський басейн, розташований вздовж околиці головних океанічних басейнів і обмежені суходолом території двох чи більше держав [527, р. 30]; море, оточене двома чи більше державами, яке має такі протяжність і характеристики, що перешкоджають повному застосуванню одного чи кількох загальних положень UNCLOS'82 щодо морських просторів і до якого є доступ з інших морів або океанів виключно через протоки або вузькі проходи, які традиційно використовуються для міжнародного судноплавства [665];

3) замкнене море є невеликою ділянкою внутрішніх вод, оточеною двома чи більше державами, яка з'єднана з відкритим морем через вузький прохід [527, р. 30].

Як і питання регіоналізму, питання про замкнені та напівзамкнені моря не є новим для міжнародного співробітництва, але виокремлення їх у самостійну правову категорію морських просторів та визначення їхнього правового статусу відбулося лише на III Конференції ООН з морського права. При цьому проблему особливого статусу напівзамкнених морів було порушено також і на

I Конференції ООН з морського права 1958 р. Зокрема, було внесено пропозицію про те, що «для деяких морів може бути встановлений особливий судноплавний режим – з історичних причин чи на підставі міжнародних угод» [583]. Ця формула не отримала достатньої підтримки, і питання про замкненні або напівзамкнені моря не було закріплене в Конвенції про відкрите море 1958 р. Але особлива ситуація замкнених і напівзамкнених морів впливає з їхніх відносно невеликих розмірів, малої глибини, невеликої солоності, обмеженого обміну вод зі Світовим океаном при значній, постійно зростаючої забрудненості і загрози природному середовищу здебільшого в результаті забруднення із суходолу, їхньої дуже чутливої екосистеми. Усе це вимагає тісної співпраці прибережних держав, що відображає їхню взаємозалежність у сфері видобутку й збереження живих морських ресурсів та боротьби із забрудненням. Тому питання про замкнені і напівзамкнені моря постало в контексті більш загальної проблеми розвитку регіонального співробітництва держав у вивченні та використанні ресурсів Світового океану.

Об'єктивною причиною порушення цього питання стала наявність спільних для держав того чи іншого морського басейну специфічних проблем та необхідності вжиття узгоджених у масштабі такого регіону заходів охорони морського середовища від забруднення, організації раціональної експлуатації його природних ресурсів тощо. Воно розглядалося ООН у рамках проблеми використання морського середовища у 1967 р. Під час роботи Спеціального комітету ООН для вивчення мирного використання дна морів та океанів за межами дії національної юрисдикції наголошувалося на важливості регіонального співробітництва у сфері морської діяльності. Ішлося, зокрема, про держави, які омиваються регіональними морями, оскільки в цьому випадку їхні інтереси в дослідженні, збереженні та використанні морського середовища переважно збігаються. Далі під час роботи вже постійного Комітету з мирного використання дна морів і океанів за межами дії національної юрисдикції неодноразово зверталася увага на необхідність заходів, які б сприяли розвитку співробітництва держав, пов'язаних близькістю до одного морського басейну.

У 1971 р. пропонувалося включити до списку тем і питань, що стосуються морського права і підлягають розгляду майбутньої III Конференції ООН з морського права, питання про замкнені та напівзамкнені моря. Це питання увійшло до переліку тем і питань, що стосуються морського права, затверджених підготовчим комітетом у 1972 р. Конференція погодилася з рекомендаціями комітету і розділ про замкнені та напівзамкнені моря було додано до питань, які мала охопити нова міжнародна конвенція з морського права. При цьому, якщо у 50-ті або 60-ті рр. XX ст. концепція замкнених або напівзамкнених морів пов'язувалася з обмеженням свободи військового мореплавства, то у 70-ті рр. з'явилися пропозиції, які передбачали також обмеження інших свобод відкритого моря. Наприклад, Л.М. Александер уважав за доцільне обмеження державами, розташованими навколо напівзамкнених морів, плавання не лише військових кораблів третіх країн, а й суден з особливими характеристиками, наприклад танкерів, а також виключення свободи наукових досліджень, обмеження свободи рибальства та односторонніх дій у сфері боротьби із забрудненням моря [533, р. 201].

П. Стайнов наголошував, що нові технічні можливості у використанні природних ресурсів моря, зростаюча небезпека забруднення та взаємозалежність сусідніх держав, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями, вимагають перегляду старої концепції *mare liberum* з метою пристосування Женевської конвенції про відкрите море до нових міжнародних умов. При цьому зазначалося, що такий перегляд не міг бути досягнутий прибережними країнами без згоди інших держав, розташованих поза даною акваторією [740, р. 29]. Такі пропозиції супроводжувалися спробами розширити визначення напівзамкнених і замкнених морів та включити до нього такі великі акваторії, як Середземне і Карибське моря. Цей підхід не знайшов підтримки під час проведення III Конференції ООН з морського права, а в дискусії з проблеми замкнених і напівзамкнених морів, що проходила на конференції, розглядалося, переважно, три питання: 1) чи мають положення, які стосуються замкнених і напівзамкнених морів, включатися до майбутньої конвенції; 2) у чому має

отримати вираження суть концепції замкнених і напівзамкнених морів; 3) чи може її прийняття вести до обмеження прав держав, розташованих поза цими акваторіями [754, р. 71, 116, 130, 133, 140, 148, 168-169; 755, р. 273–278]. За результатами обговорення положення про замкнені або напівзамкнені моря були включені до тексту для переговорів та збережені в майбутній UNCLOS'82.

Необхідність регіонального співробітництва у сфері вивчення й освоєння морського середовища, а також закріплення у UNCLOS'82 прав та обов'язків держав, прибережних до замкнених і напівзамкнених морів, співпрацювати на такій основі підкреслювалася багатьма державами. Однак іноді ця проблема розглядалася в іншій площині. У проєктах, представлених на III Конференції, питання про співпрацю держав, які розташовані на узбережжі замкнених і напівзамкнених морів, подавалося як питання про наділення їх особливими правами на користування просторами й ресурсами цих морів. Пропонувалося визнати особливу юрисдикцію прибережних держав щодо використання їхніх біологічних та мінеральних ресурсів, надати їм право контролю за виконанням іншими державами норм з охорони морського середовища, а також морськими науковими дослідженнями та всіма видами судноплавства. Для забезпечення цієї діяльності прибережні держави, як випливало із зазначених проєктів, крім застосування спільних для всіх морських просторів міжнародних правових норм наділялися правом установлювати відповідні регіональні норми та координувати свою діяльність згідно з регіональними угодами. У ряді проєктів пропонувалося встановити в замкнених і напівзамкнених морях особливий порядок чинності норм майбутньої UNCLOS'82 або передбачити винятки з них для такої категорії морів. Очевидним було те, що концепція замкнених і напівзамкнених морів у цьому трактуванні була спрямована на обґрунтування положень про встановлення виключної юрисдикції прибережних держав у всіх морях, які могли бути віднесені до такої категорії. До них, на думку авторів цих пропозицій, слід було б віднести 40–50 морських басейнів планети. Таким чином ця концепція була спробою протиставити регіональний підхід глобальному, універсальні норми права – локальним.

Зазначені посягання на особливі права в замкнених і напівзамкнених морях обґрунтовувалися їхньою географічною специфікою. Дійсно, не викликає сумнівів, що в прибережних держав є багато спільних і специфічних інтересів та проблем, пов'язаних з організацією раціонального використання морських ресурсів та охорони морського середовища від забруднення в акваторіях замкнених і напівзамкнених морів. Географічний фактор має тут не лише фактичне значення, а і юридичне. Крім того наявність специфічних інтересів держав, розташованих на узбережжі замкнених і напівзамкнених морів, може стати фактором формування особливих прав та обов'язків таких держав. Спеціальний режим для замкнених і напівзамкнених морів розглядався деякими державами як необхідний режим, відмінний від загальних правил, що застосовуються до відкритого моря. Проте держави, що прилягають до замкнених або напівзамкнених морів, уважали це розмежування неприйнятним, оскільки загальний режим, який встановлювався для океанів, відповідав їхнім інтересам, особливо щодо захисту прав судноплавства. Ця різниця в глобальному режимі могла бути досягнута відповідно до регіональних угод між зацікавленими державами [771, р. 344]. Але такий підхід не був підтриманий на III Конференції ООН з морського права і саме регіональний підхід, базований на співробітництві прибережних держав у вирішенні спільних проблем, був закріплений у відповідних статтях UNCLOS'82 – 122 та 123.

Замкнені або напівзамкнені моря виокремлені UNCLOS'82 як специфічна категорія морських просторів виключно з метою встановлення спеціальних прав та обов'язків держав, територія яких омивається такими морями, співпрацювати, співробітничати у вирішенні спільних проблем використання ресурсів цих басейнів, у т.ч. у здійсненні їхніх прав та виконанні обов'язків, що впливають із самої Конвенції. При цьому правова класифікація розподілу морських просторів, запроваджена UNCLOS'82, і правовий статус відповідних категорій таких просторів є цілковито притаманними замкненим і напівзамкненим морям, про що свідчать норми цієї конвенції, та підтверджується національними законодавствами прибережних держав, зокрема також і України. Хоча при

цьому правове регулювання, як і вся система публічного адміністрування, у межах замкнених або напівзамкнених морів може мати деякі специфічні риси, зумовлені їхніми географічними характеристиками.

Ураховуючи характер UNCLOS'82 і детальність опису в ній практично всіх аспектів використання й адміністрування режимів морських просторів, така незначна увага, приділена замкненим і напівзамкненим морям, на наш погляд, зумовлена тим, що конференція свідомо надала широкі можливості для співпраці державам регіонів, що розташовані на узбережжі таких морів. Для України, розташованої на узбережжі двох морів – Чорного та Азовського, питання про віднесення їх до цієї категорії морських просторів є досить актуальним. І якщо Азовське море не могло розглядатися як замкнене або напівзамкнене відповідно до UNCLOS'82 внаслідок існуючого договору між Україною та РФ [81] (його було денонсовано на початку 2023 р.) та визнання його історично внутрішніми водами цих двох держав, то стосовно Чорного моря це питання мало визначальне значення і раніше. Упродовж тривалого історичного періоду Чорне море розглядалося з позицій концепцій «закритих», «регіональних», «окраїнних» морів, однак статус цього простору конвенційно визначився лише в 1994 р. з набранням чинності UNCLOS'82 та віднесенням його до категорії «замкнених або напівзамкнених морів», що було згодом підтверджено рішенням Міжнародного Суду ООН у справі про делімітацію в Чорному морі (Румунія/Україна) від 3 лютого 2009 р., у якому цей простір був визначений як замкнений (enclosed) [552].

Зважаючи на зміст ст. 123 UNCLOS'82, постає питання про її тлумачення та правові наслідки її дії, адже вона не містить прямої вказівки на те, чи є обов'язковим для держав, які розташовані на узбережжі замкнених або напівзамкнених морів, таке співробітництво [645, р. 509]. Цей сумнів, як правило, обґрунтовується тим, що під час переговорів на III Конференції вислів «держави будуть співробітничати» було замінено на «державам слід співробітничати» [756, р. 171]. Хоча така зміна послабила ступінь обов'язковості для держав співробітничати одна з одною, вона не скасувала такий обов'язок

(зобов'язання), оскільки слово «будуть» не замінено на слово «можуть» або формулюванням на кшталт «на власний розсуд». Крім того в ст. 123 міститься низка більш конкретних положень, які з цілковитою визначеністю накладають зобов'язання з координації діяльності держав, зокрема щодо експлуатації живих ресурсів, охорони морського середовища та наукових досліджень. Безумовно, із цієї статті неможливо вивести обов'язок укладати міжнародні угоди з порушенням інтересів та волі певної прибережної держави. Але важливо й те, що ця держава не може відмовитися брати участь у переговорах, спрямованих на розроблення відповідної угоди. При цьому передбачається добросовісна участь, тобто з наміром досягнути відповідної домовленості.

Наслідком дії принципу співробітництва є також заборона на діяльність на шкоду законним інтересам інших держав. Це стосується, насамперед, управління живими ресурсами моря й охорони морського середовища. Хижацька експлуатація живих ресурсів однією з держав у своїй економічній зоні спричиняє шкоду інтересам інших прибережних держав. Така характерна для всього Світового океану взаємозалежність є особливо відчутною для замкнених і напівзамкнених морів.

Аналіз ст. 123 UNCLOS'82 дає підстави для висновку про те, що вона враховує ступінь взаємозалежності держав у трьох зазначених сферах діяльності. Тому щодо живих ресурсів обсяг співробітництва відрізняється найбільшим ступенем, оскільки може охоплювати управління, захист, наукові дослідження й експлуатацію. Щодо охорони морського середовища координація охоплює здійснення прав та обов'язків прибережних держав. Найменший обсяг координації – при наукових дослідженнях, оскільки вона охоплює лише загальний напрям проведення наукових досліджень, але за умови, що вони є доцільними. Формула співробітництва й координації означає на практиці міжнародне співробітництво (як двостороннє, так й багатостороннє), спільне проведення конкретних наукових досліджень, укладання міжнародних угод, участь у діяльності регіональних організацій, що функціонують у межах цих акваторій. Із цього співробітництва не може виключатися жодна держава, що

перебуває на узбережжі замкненого або напівзамкненого моря. Положення ч. IX UNCLOS'82 про співробітництво держав не надають їм будь-яких додаткових прав, що можуть стати винятком з обов'язкових правових норм. Вони не можуть слугувати також базисом будь-яких обмежень прав третіх держав та не дають підстав для зміни загальних норм морського права через укладання регіональних угод. Тут ідеться лише про співробітництво в здійсненні прав та виконанні обов'язків прибережних держав, що визначені UNCLOS'82. Локальні чи регіональні норми можуть лише доповнювати або розвивати загальні норми. Як впливає із п. «d» ст. 123, державам, що омиваються замкненими або напівзамкненими морями, надано можливість запрошувати треті держави до участі в співпраці. У зв'язку із цим співробітництво має відкритий характер і не може бути спрямоване проти інтересів третіх держав.

Передбачене в ст. 123 співробітництво має здійснюватися в рамках та на основі чинного міжнародного права, зокрема положень самої UNCLOS'82. Із положень ст. 123 не впливають жодні спеціальні права прибережних до «замкнених або напівзамкнених морів» держав, які були б винятком із чинних норм міжнародного права, ані щодо конкретних видів вивчення й експлуатації ресурсів таких морів, ані щодо їхньої компетенції в правовому регулюванні цієї діяльності. Права і обов'язки прибережних країн співпрацювати – це конкретизація загальновизнаного принципу співробітництва країн стосовно цієї категорії країн. Положення ст. 123 не стосуються також питання про право держав, не розташованих у цьому регіоні, на правомірні види використання просторів і ресурсів замкнених і напівзамкнених морів відповідно до положень UNCLOS'82. Водночас установлений для держав басейнів таких морів обов'язок співпрацювати жодною мірою не виключає права на співпрацю інших зацікавлених держав із частиною чи всіма державами цього регіону. Вислів п. d «запрошувати, коли це є доцільним, інші заінтересовані держави...», виходячи із загального змісту положень UNCLOS'82, що стосуються співпраці, слід тлумачити як заохочення такої участі, а жодним чином не як заперечення права інших держав на участь у співпраці, звісно, за наявності в них законного

інтересу до вирішуваної проблеми.

Положення ст. 123 привертають увагу також до більш загальної правової проблеми термінологічного вираження в тексті договору ступеня обов'язковості для держав норм про співробітництво. Як зазначалося, принцип співробітництва держав розвивається під час вирішення тих чи інших міжнародних морських проблем. Практичний і теоретичний інтерес у зв'язку із цим викликає вирішення проблеми відображення ступеня обов'язковості для держав її приписів про співробітництво, у т.ч. співробітництво на регіональному рівні. Тут, перш за все, заслуговує на увагу факт диференціювання в тексті статей ступеня такої обов'язковості. Установлюючи обов'язок держав співпрацювати на тому чи іншому рівні, UNCLOS'82 застосовує формули, що вказують на різний ступінь категоричності її приписів як щодо рівня співробітництва (універсальний, регіональний, субрегіональний чи двосторонній), так і щодо самої співпраці.

Щодо суб'єктно-просторових масштабів співробітництва державі надається свобода вибору, природно, у межах загальновизнаних норм міжнародного права. Однак нерідко UNCLOS'82 прямо приписує керуватися нормами певного рівня або встановлює ієрархічні відносини між такими нормами. Формули типу «держави регіону співпрацюють...» жодним чином не визначають нормативного рівня такого співробітництва: воно може здійснюватися і на регіональній, і на двосторонній, і на універсальній основі.

Стосовно ступеня обов'язковості співробітництва UNCLOS'82 містить різні формулювання. У низці статей припис співпрацювати має досить категоричний характер. Так у деяких положеннях ст. 61 «Збереження живих ресурсів», ст. 64 «Далеко мігруючі види», ст. 118 «Співробітництво держав у збереженні живих ресурсів та управлінні ними», ст. 119 «Співпраця на всесвітній регіональній основі» та ін. застосовано формулу «держави співпрацюють», що в договірно-правовій термінології визначає, як відомо, досить високий рівень повинності. У ст. 63, що стосується запасів, які трапляються в районах, котрі безпосередньо прилягають до виключних економічних зон, або в ст. 242 «Сприяння міжнародному співробітництву»

формули зобов'язання є менш категоричними. Вони відповідно говорять про «прагнення» держав до узгодження заходів та «сприяння співпраці».

Важливими є також два аспекти підходу до згаданої вище категорії «регіональне море». По-перше, у таких акваторіях є можливість одночасного провадження різних видів діяльності, таких як збереження та управління рибальством, контроль та зменшення забруднення, морські наукові дослідження та комерційне судноплавство, що веде до можливості багаторазового використання програм управління або, принаймні, до створення взаємопідтримуючих зв'язків між режимами управління в одному регіоні. Регіональні програми підтримки морських наук, наприклад, у деяких районах, як правило, координуються із зусиллями щодо збереження рибальства та контролю забруднення. Другий аспект полягає в тому, що багато тих самих країн зрештою будуть залучені до однієї чи декількох схем управління морськими ресурсами. Вирішення спільних проблем морського характеру може мати потенціал інтеграційної сили, особливо на певних функціональних рівнях управління [531, р. 2–3].

Пропонувалося також відрізнити «регіональне море» за такими чотирма критеріями: 1) особливий обрис берегової лінії; 2) належність берега обмеженій кількості країн, території яких оточують це море; 3) обмежена можливість доступу до цього моря, тобто вузькі проходи, та 4) відсутність міжнародних морських шляхів [152, с. 17].

Виокремлюються також декілька типів морських регіонів. По-перше, це фізичний регіон, який буде відрізнятися від інших районів на основі берегової конфігурації, адже основні напівзамкнені моря утворюють фізично окреслені регіони; вони, у свою чергу, містять субрегіони, такі як Адріатичне та Егейське моря Середземного моря. Іншими формами фізичних субрегіонів є архіпелаги або групи островів. По-друге, морський регіон можна визначити як «регіон управління», де існує чітко визначена проблема управління (або адміністрування), яку можна розглядати як окреме питання. Річний ареал міграційного виду може стати основою для регіону управління, так само як

конвергенція судноплавних шляхів у Малаккській протоці. Для таких регіонів можуть бути розроблені спеціальні правила та схеми управління (адміністрування). По-третє, можуть виникнути «інституційні» регіони, місця однієї або декількох формальних домовленостей. Такі регіони можуть бути визначені, наприклад, межами компетенції регіональної рибальської комісії чи ради, або умовами міжнародного договору, наприклад для Антарктики. Межі «інституційного» регіону повинні мати певну причетність до меж «управлінського» регіону, у межах якого існує проблема, для вирішення якої заснована організація. Іноді і управлінський, і інституційний регіони відповідають фізичному регіону, наприклад у Чорному, Балтійському чи Середземному морях [531, р. 4].

Морські простори з особливими характеристиками, а звідси і спеціальні режими морської діяльності в них, визначені, зокрема, у MARPOL 73/78. Так, наприклад, у додатку I «Правила попередження забруднення нафтою» визначено критерії щодо скидання нафти та наведено поняття «особливі райони», у яких заборонено скидання нафти. Відповідно до п. 11 правила 1 «Визначення» додатку I до MARPOL 73/78, «особливий район» – це морський район, у якому відповідно до визнаних технічних причин, що стосуються його океанографічних і екологічних умов та специфіки судноплавства в цьому районі, є необхідним застосування обов’язкових методів запобігання забрудненню моря нафтою (Чорне, Середземне, Балтійське, Північне та Червоне моря, а також райони Перської затоки, Північно-Західної Європи, Антарктики та Карибського моря). Україна є державою – учасницею цієї конвенції [356], отже відповідно до ч. 1 ст. 9 Конституції України, MARPOL 73/78 є частиною національного законодавства України (дата набуття чинності для України – 25.01.1994) [210].

Зважання на особливе значення Конвенції MARPOL 73/78 для України з огляду на те, що Чорне море у ній визначено як «особливий район», що слід розглядати як приклад прояву морського регіоналізму в аспекті міжнародно-правового регулювання певного виду морської діяльності в певному районі морських просторів (універсальне міжнародно-правове

регулювання глобального характеру). Із цього приводу слід згадати Бухарестську конвенцію, 1992. Договірні сторони (Конвенція набула чинності для України 14.04.1994 р. [373]), ураховуючи загальноприйняті норми і положення міжнародного права, а також те, що існуючі міжнародні домовленості не охоплюють усіх аспектів забруднення басейну Чорного моря, погодилися з тим, що існує необхідність тісного співробітництва у сфері науки, техніки і технології між ними та з відповідними міжнародними організаціями на основі узгодженого регіонального підходу з метою захисту і покращання морського середовища Чорного моря, та підтвердили свою готовність до такого співробітництва. Ця конвенція належить до кола регіональних угод, але, як зазначалося вище, регіональні заходи мають відповідати режиму морських просторів, положенням багатосторонніх конвенцій і спиратися на діяльність міжнародних організацій, які можна розглядати як своєрідну глобальну «парасольку» над регіональними інституційними та правовими утвореннями.

Досліджуючи правові аспекти морської діяльності в Азово-Чорноморському басейні, авторський колектив українських науковців-мариністів під керівництвом О.А. Щипцова дійшов висновку, що правовий статус цих вод є сукупністю існуючих положень і режимів Азовського моря, Керченської протоки, Чорного моря та Чорноморських проток. При цьому правовий статус Чорного моря визначається трьома базовими ознаками: 1) це морський басейн, на який поширюється дія універсальних (глобальних) принципів і норм міжнародного морського права (отже географічна відокремленість не спричиняє юридичної відокремленості); 2) це напівзамкнене море за визначенням конвенції UNCLOS'82 – правова категорія частини морського простору, у межах якого міжнародне право особливим чином формулює обов'язок держав співробітничати у вирішенні спільних для них проблем цього морського регіону – заохочення співробітничати на регіональній або двосторонній основі, зокрема у використанні морських просторів і ресурсів; 3) це море з особливим протоковим режимом [437, с. 214, 232, 234; 10, с. 114–267].

Як свідчать дослідження, Чорне море майже вдвічі брудніше за Середземне, у його водах було знайдено 124 забруднюючі речовини (на підставі досліджень 2019 р.) [502]. У наш час ситуація погіршується попри те, що у 1996 р. шість причорноморських країн – Болгарія, Грузія, росія, Румунія, Туреччина та Україна об'єдналися для спільних дій та підписали План стратегічних дій по реабілітації і захисту Чорного моря (навіть у той час дослідження показали погіршення його життєздатності) [741]. А вже 07.04.2000 р. у Стамбулі морські адміністрації Болгарії, Грузії, Румунії, рф, Туреччини та України, визнаючи необхідність підвищення безпеки на морі, морського середовища та посиляючись, зокрема на параграф 38 Плану стратегічних дій по реабілітації та захисту Чорного моря, підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту в Чорноморському регіоні (для України набув чинності 19.04.2002 р.). Відповідно до п. 7.1 розділу 7 «Організація» цього меморандуму було створено комітет, який складається з представників кожної з адміністрацій, які є сторонами меморандуму. Морські адміністрації – це національні морські адміністрації, призначені імплементувати цей меморандум (додаток 1 до меморандуму). Відповідно до п. 1 Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, яка є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури, є Морською адміністрацією України (відповідно до Положення – Адміністрацією судноплавства) [71].

У роботі комітету запрошуються брати участь (без права голосу) представники ІМО та МОП. Зазначене можна оцінювати як укладення регіональної угоди та створення регіональної міжнародної організації (органу), тобто як приклад реалізації, зокрема розділу VIII Статуту ООН і частини IX UNCLOS'82, а отже як приклад морського регіоналізму.

Сучасні дослідження підтверджують наведене. Так В.В. Серафимов переконаний, що оновлення й розвиток правового забезпечення регіонального співробітництва в Чорноморському та сполучених із ним регіонах залежить, по-

перше, від спільної участі держав регіону в міжнародних угодах всесвітнього характеру, по-друге, від аудиту й оновлення існуючих регіональних домовленостей, по-третє, від вироблення такої морської політики, яка буде здатна переважити політичні амбіції й установити нарешті атмосферу взаємної поваги і взаємовигідного партнерства заради миру і розвитку [422, с. 119].

Слід зазначити, що Чорноморський регіоналізм є відносно новим явищем, він активно ввійшов у міжнародно-політичний і науковий дискурс в 1990-ті роки, після розпаду Радянського Союзу. Геостратегічна значимість Чорноморського регіону зумовлює різноманітність інтеграційних ініціатив і зовнішньополітичних стратегій, які реалізуються в даному регіоні. Окрім конкуренції інтеграційних моделей, також культурне й етнічне розмаїття робить Чорноморський регіон зоною зіткнення різних інтересів як внутрішніх, так і зовнішніх гравців, що, у свою чергу, підвищує рівень конфліктогенності [209, с. 152].

У розвитку Чорноморського регіоналізму простежуються характерні етапи. Перший датується початком 1990-х років та позначається економічним виміром кооперації ряду причорноморських держав, що отримали незалежність у 1991 р. Першим інституціональним втіленням цього етапу розвитку регіоналізму стає Організація чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС), яка до теперішнього часу залишається найбільш інклюзивною формою співпраці в регіоні. Але, на жаль, досвід функціонування ОЧЕС за останні два десятиліття дозволяє стверджувати, що ця організація має невеликий шанс перетворитись на дієвий механізм міждержавної взаємодії в Чорноморському регіоні. У кращому випадку вона продовжуватиме відігравати роль форуму для обміну думками та поширення «кращих практик» у різноманітних сферах – від «доброго урядування» до боротьби з організованою злочинністю [491]. На цьому етапі з'являються також Чорноморська військово-морська група оперативної взаємодії у 2001 р. (BlackSeaFor), операція «Чорноморська гармонія» у 2004 р. (Black Sea Harmony), Форум чорноморського прикордонного співробітництва та відбувається залучення зовнішніх гравців (ЄС, НАТО), за участі яких

створюються Міжнародний транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (TRACECA), Бакинська ініціатива, Дунайсько-Чорноморська робоча група (DABLAS), Організація за демократію та економічний розвиток (ГУАМ), розробляються індивідуальні плани партнерства НАТО з Україною (2002 р.), Грузією (2004 р.) та Молдовою (2006 р.) і деякими іншими країнами, які не є членами Північноатлантичного альянсу.

Другий етап пов'язується із розширенням НАТО і ЄС 2004–2007 рр. та підвищенням їхньої ролі в регіональних інтеграційних проєктах. Цей період ознаменований появою Чорноморської синергії (2007 р.) – регіональної ініціативи ЄС, спрямованої на зміцнення співпраці між країнами Чорноморського басейну, і пізніше – Східного партнерства (2009 р.) – ініціативи, метою якої є сприяння зближенню країн Чорноморського регіону з ЄС через інтеграцію на основі європейських цінностей, норм і стандартів.

Сучасний, третій, етап пов'язаний із політичною кризою 2013–2014 рр., яка склалася навколо анексованого Кримського півострова та його прибережних морських вод, а також у зв'язку з фактичною неможливістю здійснення прав України як прибережної держави в цих водах, їх обмеженнями в Керченській протоці (Керч-Єнікальському каналі) та Азовському морі [443, с. 186], що підштовхнуло чорноморські держави до більш тісної співпраці з ЄС та НАТО [209, с. 155–156].

Підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 р. стало знаковою подією третього етапу розвитку Чорноморського регіоналізму та зумовило проведення значної кількості організаційних і нормотворчих робіт у сфері вітчизняного публічного адміністрування морської діяльності та його правового забезпечення. Регіоналізм, що є особливо характерним саме для співробітництва держав у морській галузі, зараз набуває в Україні нових векторів розвитку. Адже саме спільні (регіональні і субрегіональні) зусилля в збереженні морських ресурсів та екосистем, налагодженні транспортних коридорів, гарантуванні безпеки мореплавства визнані одним із кращих механізмів співробітництва ще із часів проведення III Конференції ООН з морського права. Чорноморський регіон

поєднує значну кількість країн, тут перетинаються морські і річкові торговельні шляхи з можливістю виходу до загальносвітових морських (океанських) транспортних мереж, розміщено великі порти. Причорноморські держави є різними за соціальним устроєм та політичними вподобаннями, тут з 2014 р. відбувається міждержавний конфлікт, що набув значного загострення та перейшов в активну фазу з початку 2022 р., але питання збереження морського середовища, підтримання ефективного транспортного сполучення, пошук точок взаємодії та взаєморозуміння має стати мейнстримом сучасної морської політики всіх країн регіону [422, с. 111].

Таким чином виділені етапи характеризуються чітко вираженими тенденціями та векторами розвитку, вони охоплюють співробітництво в багатьох сферах, включаючи морську діяльність. Основними напрямками регіональних та субрегіональних механізмів співробітництва у морській сфері є: 1) система port state control, яка довела свою ефективність у сфері безпеки мореплавства та протидії субстандартному судноплавству; 2) співробітництво в збереженні живих ресурсів і управлінні ними в районах відкритого моря; 3) співпраця держав, розташованих на узбережжі замкнених і напівзамкнених морів. І хоча критика регіоналізму в науковій літературі розпочалася ще до набуття чинності UNCLOS'82, у якій він знайшов найбільше втілення, регіональні практики все ж зберегли своє значення, засвідчили гарні тенденції розвитку та мають перспективи до впровадження і подальшого розгортання. При цьому важливо мати за мету такого співробітництва не пошук роз'єднувальних аспектів та будування політики держав виключно на споживчій складовій, а вироблення спільних стикових точок взаємодії та взаємної співпраці в найбільш важливих сферах суспільного життя – правничій, економічній, природоохоронній – зі збереженням самобутності й позитивної цивілізаційної пам'яті населення та сформованих ним держав [423, с. 174].

У Доктрині 2018 неодноразово зазначається про регіональне співробітництво та вказується фактор утвердження України як морської держави, виходячи з її місця та ролі в регіональній системі міжнародних

відносин (розділ «Загальні положення»); підкреслюється послаблення конкурентних позицій морських портів України на регіональному ринку портових послуг, зокрема, стосовно глобальних транзитних вантажопотоків за напрямками Європа – Азія (розділ «Загрози національній безпеці у сфері морської діяльності»); необхідність зменшення обмежень для впровадження регіонально-транспортних комплексних проєктів (розділ «Мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики»). Напрямами відродження і розвитку торговельного мореплавства визнано:

участь у реалізації проєктів програми TRACECA, що стосуються транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні;

участь у реалізації проєктів, що стосуються використання транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійно функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи і Азії; подальший розвиток нового напрямку «Великого шовкового шляху» – Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту в співпраці з іншими державами Організації Чорноморського економічного співробітництва (Туреччиною, Болгарією, Грузією, Азербайджаном та Румунією); реалізацію багатостороннього проєкту «Три моря – сто доріг», який передбачає організацію мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та Каспійського морів за декількома маршрутами транспортування;

активізація участі України в регіональних організаціях з управління рибальством, яка повинна забезпечити доступ українського промислового флоту до водних біоресурсів, шляхом отримання обґрунтованих національних квот;

участь у реалізації міжнародних проєктів постачання енергоресурсів, які потенційно можуть забезпечити поставки енергоресурсів в Україну, шляхом обговорення й урегулювання політичних, правових та організаційно-технічних питань щодо взаємодії України в рамках переговорів із державами Чорноморсько-Каспійського регіону (розділ «Розвиток морської індустрії»);

забезпечення Україною внеску до регіональних і глобальних систем колективної безпеки, у тому числі участь в антипіратських, антитерористичних

військово-морських операціях і глобальних системах моніторингу торговельного мореплавства під супроводом НАТО і ЄС та інших безпекових ініціативах, миротворчих і гуманітарних діях, що відповідають інтересам України (розділ «Розвиток військово-морської діяльності»);

участь у реалізації проєкту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію (розділ «Розвиток науково-технічного потенціалу»).

Напрямами розвитку міжнародного та міжрегіонального співробітництва у сфері морегосподарської діяльності визнані:

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

посилення участі України в реалізації Стратегії ЄС для Дунайського регіону, зокрема в спільних проєктах 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 їхніх інвестиційних можливостей на міжнародних форумах, сприяння налагодженню прямих контактів суб'єктів морегосподарської діяльності (розділ «Розвиток приморських регіонів»).

Таким чином регіональний напрям розвитку морської діяльності широко представлений у Доктрині 2018, що пояснюється активним політичним та економічним співробітництвом з ЄС, зміною ставлення до Чорноморського регіону з погляду ширшої геополітичної перспективи, в якій він є частиною

осі – Каспій – Чорне море – Європа [63, с. 289], а з 2022 р. – також і учасником іншого проекту, що пов’язує Балтійське, Чорне та Адріатичне моря [488], який ще не представлено в Доктрині 2018. У цілому про елементи регіоналізму в Доктрині 2018 згадується у сім разів частіше ніж у її редакції 2009 р. [422, с. 112] та очікується, що регіональна співпраця стане нарешті мейнстримом як морської політики, так і політики у сфері внутрішнього водного транспорту з метою розвитку всебічного партнерства та взаємовигідного співробітництва у сфері водних сполучень. Необхідно також пригадати про те, що напрям співробітництва з країнами Балтії був передбачений ще Постановою Верховної Ради України від 2.07.1993 № 3360-XII «Про Основні напрями зовнішньої політики України» [348]. Отже, Чорноморський басейновий регіоналізм слід визначити як взаємодію держав, спрямовану на врегулювання відносин, що виникають у сфері морської діяльності в басейні Чорного моря, із метою виконання спільних завдань раціонального використання його природних ресурсів. Міжнародно-правовою основою Чорноморського басейнового регіоналізму є двосторонні та багатосторонні міжнародні угоди [190, с. 73], сторонами яких є або можуть бути як прибережні чорноморські держави, так і держави, які не є причорноморськими, що укладаються на підставі та в межах універсальних міжнародних конвенцій, які мають глобальний характер, із метою імплементації останніх з урахуванням умов чорноморського басейну як особливого району морських просторів.

Чорноморський басейновий регіоналізм слід розуміти як керівний принцип правової (морської) доктрини України, який (з огляду на його міжнародно-правовий вимір), може реалізовуватися для формування морської політики України в басейні Чорного моря та сприяти її ефективній реалізації. Прискорення активізації морської діяльності держав у басейні Чорного моря викликає необхідність у подальшому вдосконаленні правового регулювання відносин, які при цьому виникають, та ефективності (раціональності) її здійснення на глобальному (міжнародно-правовий вимір), регіональному (євроінтеграційний вимір) і національному (регіональний і міжрегіональний вимір у

межах України) рівнях [191, с. 133]. А поняття, що охоплюється терміном «регіоналізм», у загальному вигляді можна визначити як практику формування правового режиму регіонального співробітництва – спільних дій у сфері реалізації спільних інтересів або захисту від спільних загроз у певному регіоні. Із наведеного визначення випливають такі його ознаки: а) об'єктивно існуючі: просторова визначеність – існування певного регіону (території в певних межах (кордонах); цільова визначеність – існування спільних інтересів та/або спільних загроз; б) суб'єктивні: суб'єктна визначеність – наявність визначеного кола суб'єктів; предметна визначеність – спільне розуміння необхідності співробітництва; юридична визначеність – спільне розуміння необхідності формування відповідного правового режиму. Звідси «морський регіоналізм» – це практика формування правового режиму регіонального співробітництва будь-яких заінтересованих суб'єктів у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз, що стосуються морської діяльності в певному морському басейні [188, с. 79–80].

Інтенсифікація використання просторів Чорного моря (внутрішніх вод та територіальних морів, прилеглих зон на ВЕЗ, континентального шельфу) українськими державними та комерційними структурами, що дедалі активніше здійснюють тут судноплавство, військове мореплавство, рибальську діяльність, розроблення ресурсів континентального шельфу, прокладання ресурсів континентального шельфу зумовлюють необхідність гармонізації законодавства прибережних держав, що регулюють таку діяльність, а також їх аналіз щодо відповідності положенням UNCLOS'82, Конвенції Монтре (Конвенція про режим Чорноморських проток, 1936 р.) [141] та іншим міжнародно-правовим актам. Створення транспортних коридорів у Чорноморському регіоні та інтенсивна господарська діяльність викликали різке загострення комплексу екологічних проблем, пов'язаних із використанням морських акваторій. Сумний стан навколишнього середовища регіону зумовлює необхідність створення й упровадження ефективних міжнародно-правових механізмів охорони морських просторів Чорноморського басейну із залученням і нечорноморських держав, що

розташовані в басейні р. Дунай, яка впадає до Чорного моря, і таким чином також несуть частину відповідальності у відновленні та збереженні навколишнього середовища Чорного моря, яке стало останніми десятиліттями одним із найбільш екологічно депресивних регіонів Світового океану [502].

Через особливості географічного розташування та залежність від режиму Босфору, Мармурового моря та Дарданелл Чорне море значно відрізняється від інших регіонів Світового океану своїм правовим статусом і режимом використання, тому Чорноморський басейновий регіоналізм може бути виділений в окремий вид (приклад) співробітництва дуже різних держав зі значними ускладненнями, пов'язаними з воєнними діями, різними підходами держав-учасниць до вирішення соціальних, політичних та економічних питань розвитку. Він проявляється через участь України в інфраструктурних проєктах морської транспортної сфери, динаміка яких останніми роками поживається через поступове входження України до системи водних транспортних комунікацій ЄС та актуалізацію для України регіональних транспортних ініціатив західного і північно-західного спрямування.

4.2. Азово-Чорноморські акваторії в європейських транспортних ініціативах

З античних часів регіон Чорного та Азовського морів є місцем зосередження найширшого спектра інтересів прибережних та інших зацікавлених держав. Важливим елементом системи міждержавних відносин упродовж тривалого історичного періоду було питання Чорноморських проток, яке полягало в здійсненні свободи мореплавства торговельними суднами та військово-морськими флотами чорноморських держав, географічно замкнених у Чорному морі, а також у гарантуванні інтересів безпеки цих держав. Важливість простору, що розглядається, у геополітичному плані зберігається і на теперішній час. Через географічне розташування та низку історичних, геополітичних,

економічних та інших факторів Чорне море завжди належало до зони особливих, стратегічних інтересів України, забезпечуючи прямий вихід до найважливіших глобальних транспортних маршрутів, також і енергетичних. Це підтверджується і першою, і другою редакцією Морської доктрини України.

Зважаючи на європейське розташування та об'єднання в регіоні держав – членів ЄС, європейські транспортні й інші ініціативи, що є тісно з ними пов'язаними, активно розбудовуються в Чорноморсько-Азовському регіоні. Ще одним вагомим кроком на шляху до повноправного входження України в ЄС та участі в нових інфраструктурних проєктах стало набуття влітку 2022 р. статусу партнера-учасника в Ініціативі трьох морів [31] та кандидата в члени ЄС [487]. Але співробітництво України та об'єднаної Європи розпочалося набагато раніше: Україна заявила про своє бажання приєднатися до Ради Європи (далі – РЄ) шляхом подання відповідної заяви 14 липня 1992 р. [439]. Резолюцією (92) 29 Комітет міністрів РЄ (далі – КМРЄ) доручив Парламентській асамблеї РЄ (далі – ПАРЕ) підготувати висновок стосовно ступеня готовності України до вступу до РЄ відповідно до положень Статутної Резолюції (51) 30 А. 26 вересня 1995 р. під час своєї сесії ПАРЕ ухвалила позитивний висновок щодо заяви України на вступ до Ради Європи [40].

На засіданні КМРЄ, яке відбулося 19 жовтня 1995 р., на підставі висновку, винесеного 26 вересня 1995 р., ПАРЕ було одностайно ухвалено резолюцію про запрошення України стати 37-м членом організації і приєднатися до її Статуту [441]. 31 жовтня 1995 р. Верховна Рада України ухвалила Закон України «Про приєднання України до Статуту Ради Європи» [358]. На сучасному етапі пріоритети співробітництва нашої держави в рамках РЄ відображені в Плані дій Ради Європи для України 2018–2022 рр. [525].

Підписання Угоди про асоціацію з ЄС зумовило значні процеси в оновленні організаційно-правового забезпечення морської діяльності в Україні. І хоча більшість норм «морського блоку» нормативно-правового регулювання транспортних комунікацій в ЄС є проєкцією загальносвітових угод, регіональні особливості все ж мають тут місце та свідчать про окремі пріоритетні напрями,

що визначаються та підкреслюються в морській політиці ЄС. Прагнення України до повноправного членства в ЄС та значущість Чорноморського регіону як основного транзитного маршруту поставок вуглеводнів до Європи посилюють взаємний інтерес до розвитку саме морського напрямку співробітництва. Цьому також сприяє і той факт, що ЄС приділяє значну увагу розвитку морських перевезень на ближні відстані. За задумом стратегів ЄС створення «Європейського простору морських перевезень без бар'єрів» здатне дати поштовх розвитку послуг у цій галузі в усіх приморських регіонах [422, с. 116].

В Угоді про асоціацію 2014 р. також звертається увага й на двосторонні угоди про морське торговельне судноплавство та зазначається, що ця Угода не впливає на застосування таких двосторонніх угод, укладених між Україною і державами – членами ЄС, із питань, які не охоплюються цією Угодою. Якщо Угода про асоціацію є менш сприятливою з певних питань, ніж існуючі угоди між Україною та окремими державами – членами ЄС, більш сприятливі положення матимуть перевагу без шкоди для зобов'язань сторони ЄС та з урахуванням Договору про функціонування ЄС. Положення Угоди про асоціацію замінюють положення попередніх двосторонніх угод, укладених між Україною та державами – членами ЄС, якщо положення останніх несумісні з попередніми, за винятком згаданих вище ситуацій, або тотожні до них. Положення існуючих двосторонніх угод, які не охоплюються цією Угодою, продовжують застосовуватися.

У Доктрині 2018 визначено, що розгортання активного політичного й економічного співробітництва з ЄС потребує оновлення напрямів такого розвитку (розділ «Загальні питання»). Зокрема, використання механізмів міжрегіонального співробітництва, переваг членства приморських регіонів у міжнародних організаціях (Асамблеї Європейських регіонів, Конференції приморських регіонів Європи тощо), розвиток транскордонного співробітництва визначено напрямками розвитку механізмів міжнародного та міжрегіонального співробітництва у сфері морегосподарської діяльності (розділ «Розвиток міжнародного та міжрегіонального співробітництва»).

На жаль, Доктрина 2018 не приділяє уваги розвитку певних форм транскордонного співробітництва, зокрема євро регіонам, майже не зважаючи на те, що вже у 2004 р. відносини суб'єктів останньої було врегульовано в першій редакції Закону України «Про транскордонне співробітництво», а в ст. 1 було наведено нормативно-правове визначення поняття, яке охоплюється терміном «євро регіон» [390]. Різноманітним аспектам впровадження практики «євро регіонів» присвячено праці багатьох дослідників (В.М. Монастирний [215], О.В. Лизанець [198], В.В. Трояновський [470], В.Є. Реутов [407], В. Ястшембська [521] та ін.), але в проєкції на морську діяльність вони ґрунтовного теоретико-прикладного опрацювання досі не набули.

19 вересня 1946 р. В. Черчилль в університеті Цюріха заявив, що треба будувати «Сполучені штати Європи», у яких європейські нації змушені будуть співпрацювати [400]. Загальновизнано, що саме ідея співпраці європейських держав стала основою створення міжнародної міжурядової організації – Ради Європи, яку було офіційно засновано 5 травня 1949 р. Лондонською угодою, підписаною десятьма країнами-засновниками. Ця міжнародна угода зараз відома як Статут Ради Європи [743]. У преамбулі цього документа зазначено, зокрема, що рішення про необхідність створити РЄ – організацію, що об'єднає європейські держави, які мають однакові погляди («all like-minded countries of Europe»), у більш тісний союз («to create an organisation which will bring European States into closer association»), сприятиме економічному та соціальному прогресу, зміцненню мира, збереженню людського суспільства та цивілізації, що випливає з упевненості її засновників у тому, що реалізувати вказане можливо лише на засадах справедливості та міжнародного співробітництва («based upon justice and international co-operation»).

Щодо вищенаведеного тексту слід звернути увагу на тлумачення офіційного перекладу терміна «co-operation» – складової частини терміносполучення «international co-operation», з огляду на те, що перекладачі не застосували наявне в українській мові слово «кооперація». Так термін «кооперація» визначають як одну з форм організації праці, якщо декілька осіб

спільно беруть участь в одному і тому ж процесі праці або в різних, але пов'язаних між собою процесах праці (тобто йдеться про співпрацю), але посиляються при цьому на те, що це слово іноземного походження – від лат. «cooperatio» – «співробітництво». При цьому визначають термін «координація» як «упорядкування, узгодження, підпорядкування», посиляючись на те, що це слово також іноземного походження – від лат. «co(n)» – «спільно, разом» + «ordinatio», тобто є двоскладовим. Із наведеного слід зробити висновок про те, що термін «кооперація» також має іноземне походження та є двоскладовим – «co(n)» – «спільно, разом» + «operatio» – «операція», виконання певного завдання, а разом – «спільне виконання певного завдання» (тобто йдеться про «співпрацю») [569]. Звернемося до тлумачення латинської фразеології. Отже, наприклад: «sensus» – розум, здоровий глузд, розуміння; «consensus communis» – спільна/загальна згода [195, с. 44, 260]. Існує багатозначність і в перекладах, і в тлумаченні слова «co-operation», що надаються у відповідних словниках – це: співпраця (спільна праця) [235]; співдіяння, співробітництво [196, с. 21]; взаємодія [58]. Отже, терміносполучення «international co-operation» більш вдало перекладати як «міжнародна співпраця» та визначати його як одну з форм міжнародної організації взаємодії – спільної участі в процесі виконання певного завдання, що має міжнародний характер.

В. Ястшембська у своєму дослідженні [521] здійснила спробу пошуку відповіді на запитання про сутність нового регіоналізму, який запроваджується сьогодні в Євросоюзі, та про його формально-правові рамки, механізми, наслідки і перспективи функціонування. Аналізуючи літературу, присвячену дослідженню сутності поняття «регіон», вона стверджує, що, незважаючи на відмінності в дефініціях, існує «одностайність» у визнанні того, що це – конкретний простір, який можна чітко виділити за певною системою ознак. Залежно від виду ознаки або групи ознак, можна виділити кліматичний, історичний, демографічний, географічний, економічний, прикордонний, транскордонний, екологічний, адміністративно-політичний та інші регіони

(останнє твердження цитоване В. Ястшембською із посиланням [582]). Зміцнення регіональних зв'язків в умовах європейської інтеграції і процесів глобалізації відбувається, зокрема, унаслідок поглиблення процесів економічної, політичної і суспільної інтеграції. При цьому процес інтеграції здійснюється, серед іншого, шляхом поглиблення транскордонного співробітництва або в рамках єврорегіонів [521]. Подальшого розвитку форми і методи міжнародної співпраці набули з появою т.зв. «єврорегіонів» – здійсненні заходів, які мали сприяти досягненню переваг спільної діяльності понад державними кордонами.

Термін «єврорегіон» виводиться, на думку В. Ястшембської, із найстарішої ініціативи транскордонного співробітництва «Euregio», відповідно до якої уперше було створено у 1958 р. Єврорегіон «Гронау» (Euregio Enschede-Gronau), що охопив територію голландсько-німецького прикордоння. Такий спосіб розвитку інтеграційних процесів «становить проєкцію альтернативних вирішень, які сприяють зміцненню інтеграційних зв'язків між країнами-членами і, одночасно, є спробою нівелювання різниць між державою і регіоном».

При цьому назва «єврорегіон» означає одночасно європейській регіон, розташований на межі двох або декількох сусідніх держав, і організацію, яка створена для координації співробітництва сторін єврорегіонального договору на цій території. Перша частина терміна «єврорегіон» – «євро» – стосується просторового розташування та інтеграційних процесів, які відбуваються в Європі, а його друга частина – «регіон» – указує на територію, яка наділена певними ознаками [521]. Деякі автори визначають поняття «єврорегіон» як географічний простір, який охоплює прикордонні зони двох або більше країн, які хочуть між собою співпрацювати і координувати діяльність місцевих громад у різних сферах [680, s. 37].

Практика прикордонного співробітництва як складова частина інтеграційних процесів у Західній Європі набуває найбільшого розвитку після Другої світової війни [216; 198]. Отже, об'єктивно складається новий напрям міжнародного співробітництва – прикордонний, який за складністю завдань співвідноситься з міжнародними стосунками [414], а далі поряд зі звичним

поняттям «прикордонне співробітництво» в політичному й науковому лексиконі Західної Європи дедалі частіше став з'являтися новий термін «транскордонне співробітництво» [452, с. 309]. Це словосполучення охарактеризувало якісно новий рівень співпраці прикордонних територій, а його впровадження ознаменувало поступовий перехід від однієї історичної фази, відомої як «Європа держав», до іншої, докорінно нової – «Європа регіонів» [116, с. 24].

Ці процеси набули навалного характеру і призвели до того, що з 1958 р. до початку 70-х років було створено понад 20 єврорегіонів, а у травні 1980 р. підписано договір, який потім трансформовано в багатосторонню конвенцію про принципи такого співробітництва – т.зв. Мадридську конвенцію – Європейську рамкову конвенцію про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями [597]. 21 травня 1980 р. Мадридську конвенцію було відкрито до підписання для всіх європейських держав; 22 грудня 1981 р. після набуття 4-х ратифікацій відповідно до ч. 2 ст. 9 Конвенція набула чинності. 14 липня 1993 р. Україна за запрошенням КМРЕ (ще до набуття членства у РЄ!) приєдналася до Мадридської конвенції (далі – ЄРК) [355].

Загальноприйнято оцінювати ЄРК як першу спробу правового регулювання відносин, які виникають у сфері зміцнення євроінтеграційних зв'язків, та як перший профільний міжнародний документ, що містить міжнародні стандарти у сфері міжнародного міжрегіонального співробітництва. Так у преамбулі ЄРК зазначено, що її прийняття відповідає не лише основній меті РЄ – досягнення більш тісної єдності між її членами і сприяння співробітництву між ними («to achieve a greater unity between its members and to promote co-operation between them»), але й відповідає прагненню РЄ забезпечити участь територіальних громад або органів влади Європи в досягненні цієї мети («shall ensure the participation of the territorial communities or authorities of Europe in the achievement of its aim»), ураховуючи набутий досвід, який свідчить про те, що співробітництво між місцевою і регіональною владою в Європі дозволяє їм ефективно виконувати свої завдання і сприяє, зокрема, благоустрою та розвитку прикордонних регіонів («co-operation between local and regional authorities in

Europe makes it easier for them to carry out their tasks effectively and contributes in particular to the improvement and development of frontier regions»), їх економічному і соціальному прогресу («the economic and social progress»), а також солідарності, що об'єднує європейські народи («the spirit of fellowship which unites the peoples of Europe»).

Важливе значення має нормативно-правове визначення понять, що вживаються в ЄРК. Так зі змісту ч. 1 ст. 2 ЄРК випливає, що транскордонне співробітництво («transfrontier co-operation») означає (зауважимо, що цей термін вперше вжито в ЄРК) будь-яку взаємодію – спільну дію («any concerted action»), за умови, що: це спільна дія територіальних общин або органів влади, які перебувають під юрисдикцією двох або декількох держав – сторін ЄРК («Contracting Parties»); це спільна дія, метою якої є посилення і розвиток добросусідських відносин («designed to reinforce and foster neighborly relations»); це спільна дія, що здійснюється на підставі двосторонніх або багатосторонніх угод або домовленостей (в адміністративній сфері); це спільна дія, що здійснюються в межах компетенції територіальних общин або органів влади, визначеної внутрішнім законодавством («in the framework of territorial communities' or authorities' powers as defined in domestic law») (рамки й характер такої компетенції ЄРК не змінює («the scope and nature of such powers shall not be altered by this Convention»)).

Відповідно до ч. 2 ст. 2 ЄРК поняття «територіальні общини» та «територіальні органи» спільно визначені як общини, органи влади або організації («communities, authorities or bodies»), які здійснюють свої функції в межах місцевості або регіону («exercising local and regional functions»), і визнаються як такі внутрішнім законодавством кожної держави («regarded as such under the domestic law of each State»).

При цьому ст. 2 закріплює право кожної держави під час підписання ЄРК або через подальше повідомлення Генерального секретаря РЄ визначити общини, органи влади або організації, а також діяльність і форми, якими вона має намір обмежити сферу застосування ЄРК або виключити з неї.

Уже через рік після оприлюднення ЄРК у 1981 р. з'явилася Європейська хартія прикордонних і транскордонних регіонів (далі – ЄХПТР), яку було підготовлено Асоціацією європейських прикордонних регіонів (далі – АЄПР). Слід пригадати, що Асоціація європейських прикордонних регіонів (Association of European Border Regions (AEBR) – об'єднання, створене в 1971 р. представниками десяти прикордонних регіонів Європи (цьому передувало створення Постійної конференції прикордонних регіонів Європи (17–18 червня 1971 р.), яка пізніше отримала назву «Асоціація прикордонних регіонів Європи»). АЄПР є дорадчим органом РЄ та Європейського Союзу. ЄХПТР було прийнято у формі кодексу транскордонного співробітництва, який було розроблено в результаті обміну досвідом на форумі АЄПР і в якому наголошувалося зокрема, що прикордонні і транскордонні регіони є рушійними силами регіонального розвитку [624].

Наступним кроком на шляху правового забезпечення євроінтеграційного процесу стало прийняття РЄ Європейської хартії місцевого самоврядування (далі – ЄХМС) [596]. ЄХМС було запропоновано до підписання державам-членам 15.10.1985 р., а 1 вересня 1988 р. вона набула чинності.

15 липня 1997 р. Україна ратифікувала [371] ЄХМС [91]. Зауважимо, що Україна підписала [391] і Додатковий протокол до ЄХМС про право участі в справах місцевого органу влади [84]. Метою ЄХМС є правове забезпечення єдиних європейських стандартів для контролю та захисту прав місцевих органів влади, «які найбільш близькі до громадянина і дати йому можливість ефективно брати участь у прийнятті рішень, які зачіпають його повсякденне оточення».

ЄХМС зобов'язує держави-сторони до застосування загальних правил, що гарантують політичну, адміністративну та фінансову незалежність місцевих властей [93]. У принципі вимоги, зазначені в частині першій ЄХМС, стосуються всіх категорій та рівнів місцевих органів влади в усіх державах-членах. Ці вимоги потенційно стосуються всіх видів місцевих органів влади, де вони існують. При цьому ст. 13 ЄХМС дозволяє державам-учасницям виключати певні категорії органів влади з її змісту. Деякі українські дослідники

оцінюють ЄХМС як основний міжнародно-правовий документ для держав – членів РЄ на сучасному етапі [470]; як перший документ такого роду, що гарантує виконання принципу субсидіарності – вищі адміністративні органи повинні вирішувати конкретні проблеми лише у випадку, якщо їх вирішення силами місцевих адміністрацій є неефективним або неможливим [92].

Особливою подією в житті Європи стало прийняття 6 листопада 1989 р., під час святкування 40-ї річниці створення Ради Європи, спеціальної Декларації з питань транскордонного співробітництва. Комітет Міністрів Ради Європи висловив своє задоволення досягнутим прогресом у створенні атмосфери добросусідських відносин у прикордонних регіонах, висловив подяку транскордонним інститутам, організаціям і асоціаціям за їхні зусилля у вирішенні спільних проблем [238, с. 49].

Наступним кроком удосконалення ЄРК стало прийняття до неї Додаткового протоколу [526], який було відкрито до підписання державами – сторонами ЄРК у Страсбурзі 09.11.1995 р. (набув чинності 01.12.1998 р.; підписаний від імені України 1 липня 2003 р. (далі – Додатковий протокол до ЄРК) [83] та Протоколу № 2 [702], який було відкрито до підписання державами – сторонами ЄРК у Страсбурзі 05.05.1998 р. (набув чинності 01.02.2001 р.; підписаний від імені України 3 листопада 1998 р. (далі – Протокол № 2 до ЄРК) [401]. Обидва протоколи було ратифіковано Україною 24.06.2004 р. із відповідними заявами [296] і набули чинності для неї 28.07.2004 р.

Держави – члени РЄ, які підписали Додатковий протокол до ЄРК, визнали необхідність її приведення у відповідність до існуючої в Європі ситуації шляхом доповнення з метою посилення транскордонного співробітництва між сторонами, що згадуються у ст.ст. 1 і 2 ЄРК, зокрема тих, що розташовані в прикордонних районах, («in border areas») і територій, відокремлених морем [224, с. 14]. При цьому визнається і поважається їхнє право укладати відповідні угоди (ч. 1 ст. 1), які можуть передбачати створення органу транскордонного співробітництва («may set up a transfrontier co-operation body»), який може мати правосуб'єктність або не мати її (ст. 3). Положеннями ст.ст. 4 і 5

визначається правовий статус та регулюється діяльність органу, що створюється відповідно до ст. 3. Держави – члени РЄ, які підписали Протокол № 2 до ЄРК, визнали, що для ефективного виконання своїх завдань територіальні общини або власті поглиблюють співробітництво не тільки із сусідніми властями інших держав – транскордонне співробітництво («not only with neighbouring authorities of other States – transfrontier co-operation»), але й з іноземними властями, які не є сусідами, але з якими існують спільні інтереси – міжтериторіальне співробітництво («but also with foreign non-neighboring authorities having common interests (interterritorial co-operation»), а також що таке співробітництво здійснюється не лише в рамках транскордонного співробітництва між органами та асоціаціями територіальних общин або властей, але й на двосторонньому рівні («are doing so not only within the framework of transfrontier co-operation bodies and associations of territorial communities or authorities but also at bilateral level»).

За відсутності в галузі міжтериторіального співробітництва документа, який співвідноситься з ЄРК, держави – сторони Протоколу № 2 до ЄРК діяли з метою забезпечити таке співробітництво міжнародно-правовою базою. У свою чергу, створення Протоколу № 2 до ЄРК базувалося *mutatis mutandis* [означає, що у Рамковій конвенції (ЄРК) та Додатковому протоколі (Додатковому протоколі до ЄРК) термін «транскордонне співробітництво» означає «міжтериторіальне співробітництво» і що статті Рамкової конвенції та Додаткового протоколу застосовуються, якщо інше не передбачено цим Протоколом] на відповідних положеннях ЄРК (ст. 3), Додаткового протоколу до ЄРК (ст. 4), а також Віденської декларації глав держав і урядів держав-членів РЄ, в якій, зокрема зазначено, що створення Європи толерантною і процвітаючою залежить не тільки від співробітництва між державами, але потребує транскордонного співробітництва між місцевими та регіональними владами [42].

Виходячи зі змісту ст. 1 Протоколу № 2 до ЄРК, можна визначити поняття «міжтериторіальне співробітництво» як будь-яку взаємодію – спільну

діяльність («any concerted action»), але крім відносин транскордонного співробітництва між сусідніми властями («other than relations of transfrontier co-operation of neighbouring authorities»), та за умови, що така спільна діяльність спрямована на започаткування відносин («designed to establish relations») між територіальними общинами або властями двох або більше Договірних Сторін, включаючи укладання угод про співробітництво («including the conclusion of co-operation agreements») з територіальними общинами або властями інших держав.

Бажання КМРЄ усунути перешкоди транскордонному та міжтериторіальному співробітництву було реалізовано у 2005 році створенням відповідної рекомендації державам-членам РЄ [707]. Створюючи Рекомендацію КМРЄ прийняв до уваги багаточисельні приклади «доброї практики» транскордонного співробітництва (на підставі щорічних доповідей Комітету експертів щодо розвитку трансграничного співробітництва у Центральній і Східній Європі), а також відповідні положення Вільнюської декларації «Про регіональне співробітництво і посилення демократичної стабільності у Великій Європі» (прийнята КМРЄ 3.05.2002) [753] та Кишинівської політичної декларації «Про трансграничне і міжтериторіальне співробітництво між державами Південно-Східної Європи» (прийнята КМРЄ 6.11.2003) [553]. У вказаних деклараціях зазначається, зокрема, що кордон має сприяти контактам, обміну та діалогу між народами і цивілізаціями та міститься заклик розвивати, поглиблювати й зміцнювати прикордонне співробітництво між місцевими і регіональними властями. Особливої уваги, з огляду на предмет і мету дослідження, заслуговує аналіз змісту третього протоколу до ЄРК. Протокол № 3 до ЄРК [703] було відкрито до підписання та приєднання державам, які є сторонами ЄРК 16.11.2009 р.; набуття чинності – 01.03.2013 р.; підписаний від імені України 16.11.2009 р. [392] (далі – Протокол № 3 до ЄРК [402]). Протокол № 3 до ЄРК було ратифіковано Україною 16.05.2012 р. [374]; 01.03.2013 р. він набув чинності [515].

Як вказано у Преамбулі Протоколу № 3 до ЄРК, цей документ було розроблено з метою доповнення уже наявних законодавчих рамок («the legal

framework») в галузі транскордонного та міжрегіонального співробітництва («in the field of transfrontier or interterritorial co-operation») та сприяння співробітництву між територіальними общинами або властями, які належать до різних держав, відповідно до політико-адміністративних структур («in keeping with States' political and administrative structures»), усвідомлюючи відмінності між державами стосовно політико-адміністративної організації територіальних общин та властей («in terms of the political and administrative organization»), а також міжнародних зобов'язань держав. Розробники документа зважили на Декларацію Третього саміту глав держав та урядів Ради Європи (м. Варшава, 16–17 травня 2005 р.) [778].

Протокол № 3 до ЄРК визначає поняття, правовий статус, правосуб'єктність, правоздатність, дієздатність та умови створення та функціонування об'єднань єврорегіонального співробітництва («euroregional co-operation groupings (ECGs)'). Так, відповідно до змісту ч. 1 ст. 1, орган транскордонного співробітництва (далі – Орган ТКС) («a transfrontier co-operation body») може утворюватися у форми угруповання єврорегіонального співробітництва (далі – Угрупування ЄРС) («in the form of a Euroregional co-operation grouping (ECG)'). Зазначимо, що право на укладення угод про співробітництво, які можуть передбачати створення органу транскордонного співробітництва («may set up a transfrontier co-operation body»), закріплено в ч. 1 ст. 1 Додаткового Протоколу до ЄРК. Офіційний переклад терміносполучення «Euroregional co-operation grouping (ECG)» – «об'єднання єврорегіонального співробітництва (ОЄС)', але з метою усунення багатозначності терміна «об'єднання», ми використовуємо термін «угруповання». При цьому Орган ТКС у формі Угрупування ЄРС (далі – ТКС-ЄРС) може утворюватися: 1) на території держав – членів РЄ, які є сторонами Протоколу № 3 до ЄРК (п. 1 ст. 1); 2) з метою заохочення, підтримання й розвитку транскордонного та міжтериторіального співробітництва у сферах спільної компетенції та відповідно до повноважень, установлених згідно з національним законодавством відповідних держав (п. 2 ст. 1); 3) як юридична

особа, що підпадає під дію законодавства сторони, яка є державою – членом РС та в якій розташована його штаб-квартира (п. 1 ст. 2); 4) як корпоративний суб'єкт («corporate entity»), учасниками якого є: територіальні общини або власті; заінтересовані держави – члени РС; будь-які юридичні особи, створені з конкретною метою задоволення потреб, що становлять загальний інтерес, та які не займаються виробничою або комерційною діяльністю, якщо: а) їхня діяльність фінансується переважно державою, територіальною общиною або владою чи подібним органом або б) їхнє управління підлягає контролю цими суб'єктами, або в) половина членів їхнього адміністративного, управлінського чи наглядового органу призначається державою, територіальною общиною або владою чи подібним органом (ч. 1 ст. 3). ТКС-ЄРС засновується, відповідно до ст. 4 Протокол № 3 до ЄРК, шляхом укладання письмової Угоди про заснування/приєднання до ТКС-ЄРС (далі – Угода) між її членами-засновниками (п. 1), в якій містяться: перелік членів, назва, адреса штаб-квартири, строк існування, мету й завдання, а також географічна сфера її застосування п. 3). В Угоді мають бути перелічені завдання ТКС-ЄРС, які його члени йому доручають та які мають відповідати компетенції членів згідно з їхнім відповідним національним законодавством (п. 1 ст. 7).

До укладання Угоди територіальні общини або власті інформують/сповіщають свої національні органи влади стосовно цього наміру чи отримують від них дозвіл [відповідна документація додається (п.4 ст. 4)]. Після укладення Угода реєструється чи опубліковується відповідно до застосовного національного законодавства (п. 7). Складовою частиною Угоди є Статут ТКС-ЄРС (ч. 1 ст. 5), у якому мають бути перелічені завдання ТКС-ЄРС, які його члени йому доручають та які мають відповідати компетенції членів згідно з їхнім відповідним національним законодавством (п. 1 ст. 7).

До частини II Протоколу № 3 до ЄРК включено, зокрема, ст. 13 «Виконання Протоколу», якою визначено, що сторони вживають таких законодавчих, адміністративних чи інших заходів, які «є відповідними для забезпечення виконання положень частини I (п. 1)». При цьому для сприяння

виконанню Протоколу буде створено Додаток, який передбачатиме «детальніші, але факультативні положення», щодо заснування та функціонування ТКС-ЄРС, які розроблятимуться РЄ й додаватимуться до Протоколу, як тільки їх схвалить КМРЕ (п. 6) [685]. Положення Додатку можуть бути відтвореними «так, як вони є», або адаптовані повністю чи частково (відповідно до п. 4 ст. 13 Протоколу № 3 до ЄРК Сторони можуть заявити, що «положення Додатка, як тільки вони вводяться до їхньої правової системи, є здійснюваними заходами», зазначеними в п. 1 цієї статті. При цьому слід мати на увазі, що положення Додатка «не є автентичним тлумаченням» положень, охоплених у частині I Протоколу № 3 до ЄРК (п. 5 ст. 13), згідно з відповідними конституційними та законодавчими процедурами (п. 2, п. 3).

Таким чином, зважаючи на визначення регіоналізму та морського регіоналізму, наведені в попередньому підрозділі, «єврорегіоналізм» – це практика формування правового режиму регіонального співробітництва держав-членів Ради Європи у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз в Європі; «морський єврорегіоналізм» – це практика формування правового режиму регіонального співробітництва держав-членів Ради Європи у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз, що стосуються морської діяльності в певному європейському морському басейні. Якщо зазначене стосується басейну Чорного моря, то слід розуміти, що йдеться про «Чорноморський басейновий єврорегіоналізм».

ЄРК як перша спроба правового регулювання відносин, які виникають у сфері міжнародної транскордонної співпраці, стала першим профільним міжнародним документом, який містить міжнародно-правові стандарти в цій сфері міжнародного регіонального співробітництва, отже є першою спробою формування його правового режиму і правовою основою участі в міжнародному регіональному співробітництві територіальних общин та територіальних органів влади держав – членів Ради Європи.

В ЄРК було надано (уперше) нормативно-правове визначення «транскордонного співробітництва» як будь-якої скоординованої спільної дії

(дій), що реалізуються: 1) на підставі договорів, угод або домовленостей (в адміністративній сфері), які, серед іншого, можуть передбачати заснування спеціального корпоративного утворення певної форми – союзу, асоціації, неприбуткової організації тощо – «об'єднання транскордонного співробітництва» (далі – ОТКС). Однією з форм ОТКС є угруповання єврорегіонального співробітництва (далі – УЄРС). Правовий статус ОТКС та правовий режим їхньої діяльності визначаються відповідними положеннями; 2) у межах компетенції сторін – територіальних общин, органів влади або організацій, які: перебувають під юрисдикцією двох або декількох держав – сторін ЄРК; здійснюють свої функції в межах місцевості або регіону; визнаються як такі внутрішнім законодавством кожної держави і не підпадають під його винятки та обмеження; 3) у спосіб, який відповідає положенням ЄРК і не порушує вимог внутрішнього законодавства цих сторін; 4) із метою посилення й розвитку добросусідських відносин і сприяння, зокрема, благоустрою й розвитку прикордонних регіонів.

Якщо регіональне співробітництво спрямоване на започаткування відносин між територіальними общинами або властями двох або більше сторін, включаючи укладання угод про співробітництво з територіальними общинами або властями інших держав (не тільки із сусідніми, але й з іноземними властями, які не є сусідами), з якими існують спільні інтереси, а також здійснюється не тільки в рамках транскордонного співробітництва між органами та асоціаціями територіальних общин або властей, але й на двосторонньому рівні, воно визначається в ЄРК як «міжтериторіальне співробітництво». Чорноморський басейновий єврорегіоналізм слід розглядати як одне з керівних положень правової (морської) доктрини для України; при цьому пропонованою формою ОТКС (об'єднання транскордонного співробітництва) є УЄРС (угруповання єврорегіонального співробітництва) [188, с. 79–80].

Глава 18 Угоди про асоціацію визначає політику договірних сторін у галузі рибальства та морську політику. Так сторони розвивають співробітництво щодо інтегрованої морської політики, зокрема, шляхом: а) просування

інтегрованого підходу до морських справ, належного управління й обміну найкращими практиками використання морського простору; b) 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; c) підтримання сталого розвитку прибережних регіонів та морської промисловості як рушія економічного зростання й зайнятості, у тому числі шляхом обміну найкращою практикою; d) підтримання стратегічних альянсів між галузями морської промисловості, службами, науковими інституціями, які спеціалізуються на морських та морегосподарських дослідженнях, включно зі створенням міжгалузевих морегосподарських кластерів; e) 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, робочими викидами суден, нещасними випадками на морі та незаконною діяльністю, ґрунтуючись на досвіді Координаційно-інформаційного центру в м. Бургас; f) установлення регулярного діалогу та сприяння різноманітним мережам між заінтересованими сторонами (ст. 411).

Ці напрями співпраці фактично відтворили ті напрацювання, які існували упродовж довгого періоду часу між Україною та об'єднаною Європою. Так, як зазначалося вище на другому етапі розвитку Чорноморського регіоналізму, у квітні 2007 р. Комісія Європейських спільнот розробила ініціативу регіонального співробітництва «Black Sea Synergy», спрямовану на посилення співпраці між країнами Чорноморського регіону та ЄС [557]. Центральне місце в даній програмі посіла гармонізація морської політики держав Чорноморського регіону. Програмою передбачено створення мережі кластерів взаємопов'язаних галузей морського господарського комплексу, які мають забезпечити взаємодію між сектором послуг, промисловістю та науковими інститутами. Для організації діяльності суб'єктів підприємницької діяльності, спрямованої на досягнення конкретної економічної мети, доцільно в рамках єврорегіону «Чорне море»

створити морський транскордонний кластер, який би охоплював приморські регіони Чорноморського басейну [248]. На теперішній час реалізація цієї ініціативи ускладнюється політичною та воєнною ситуацією в регіоні. Очевидно також, що політичний розвиток «Black Sea Synergy», як і раніше, залежить, як зазначає Х. Язган, від взаємних відносин між ЄС, росією та Туреччиною [787, р. 76]. При цьому «Black Sea Synergy» більшою мірою залишається декларативною, оскільки не передбачає чіткого пояснення політичної позиції ЄС щодо питань Чорного моря. У такій ситуації Україна може досягти своєї стратегічної мети лише через співпрацю в рамках регіональних об'єднань різного характеру. Недостатність уваги ініціаторів «Black Sea Synergy» до вирішення ключових проблемних питань у регіоні суттєво перешкоджають співпраці, як і відсутність коштів на реалізацію проєктів у переважній більшості країн регіону. Розвиток галузевої кооперації триває, здебільшого, незалежно від ініціативи ЄС через уже існуючі моделі співпраці в регіоні [530, р. 175–176].

Одним із напрямів транспортного співробітництва в ЄС є TRACECA, що спрямована на розвиток транспортного коридору з Європи через Чорне море, Кавказ і Каспійське море до Азії. Перш за все, цей проєкт має на меті забезпечити стабільне і безперебійне постачання каспійських енергоресурсів на міжнародні ринки. Попри належність до блоку питань регіонального співробітництва цей напрям у Доктрині 2018 відокремлюється через вагоме значення для розбудови транспортних комунікацій у регіоні [542, р. 62]. TRACECA є програмою міжнародного транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія Європейського Союзу, яку було висунуто на конференції у травні 1993 р. у Брюсселі за участю міністрів торгівлі та транспорту (Азербайджан, Вірменія, Грузія, Узбекистан, Казахстан, Киргизстан, Таджикистан). Учасниками конференції було прийнято Брюссельську декларацію, яка передбачає реалізацію програми технічної допомоги ТРАСЕКА [642]. Правовий статус програми було зафіксовано в 1998 р., коли 12 країн регіону підписали Основоположну багатосторонню угоду «Про розвиток міжнародного

транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія» [539]. Міжурядову комісію було утворено у 2000 р., а згодом, у 2001 р., створено також виконавчий орган Комісії – постійний секретаріат (штаб-квартира – м. Баку).

У Стратегії Міжурядової Комісії TRASECA з розвитку міжнародного коридору Європа – Кавказ – Азія на 2016–2026 рр., розробленої на основі Майстер-Плану TRASECA і пропозицій сторін [742], зазначається, що коридор TRASECA унікальний тим, що пов'язує два регіони за допомогою двох морів, тому морські перевезення є важливим аспектом успішності коридору TRASECA. Відповідно країнам TRASECA належить продовжити модернізацію портів, зокрема в Поті і Актау, включаючи залізничне сполучення з внутрішніми районами. Особлива увага повинна бути приділена будівництву нового глибоководного морського порту в Анаклії (Грузія). До цих портів також був проявлений інтерес у рамках BRI [648], однак суперечливі політичні інтереси держав не дали можливості реалізації проєктів у повному обсязі. При цьому деякі порти характеризуються надмірною пропускнуою спроможністю, зокрема в Румунії та Україні [742, р. 8].

Із технологічної точки зору програма орієнтується на перевезення вантажу за єдиним для всього маршруту транспортним документом при використанні різних видів транспорту. Передбачається, що реалізація програми сприятиме інтеграції між ЄС і країнами – партнерами програми, більш ефективному розподілу ресурсів між країнами Заходу і Сходу, поліпшить інвестиційний клімат у країнах, територією яких проходить транспортний коридор, позитивно позначиться на їхньому науковому і культурному розвитку. Очікується, що розвиток програми TRASECA значною мірою залежатиме від планів Китаю по реалізації стратегії BRI, оскільки потенційно коридором «Європа – Кавказ – Азія» може піти значна частина китайсько-європейського вантажопотоку [507, с. 71–72].

Окремий додаток Стратегії присвячено розвитку «Морських перевезень», де акцентується увага на необхідності застосування узгоджених систем і процедур, поліпшення комунікації, діалогу між зацікавленими сторонами і

залучення приватного сектора. А порти, будучи пунктами прикордонного контролю і місцем перевалки вантажів, надання адміністративних послуг, здійснення торговельних процедур, а також сполучними ланками суходільних і морських маршрутів, є одними з найважливіших вузлів транспортних ланцюжків. У разі TRACECA вони мають особливе значення, оскільки коридор перетинає Чорне і Каспійське море, а його функціональність як міжнародного транспортного коридору багато в чому залежить від ефективності роботи портів і сектора морських перевезень. У портах здійснюється низка ключових адміністративних і комерційних процедур. За оцінками Майстер-плану, портові об'єкти на Каспійському і Чорному морях, розташовані на маршрутах TRACECA, їх інфраструктура і організація, операційна діяльність і відповідний трафік, аналіз поточних і майбутніх планів розвитку інфраструктури основних портів TRACECA (за винятком Актау і, меншою мірою, Поті) не представляє собою перешкоди для здійснення регулярних лінійних перевезень. Разом із тим вузлова функція портів повинна бути посилена. Країнам необхідно докласти зусиль для реалізації державних і приватних проєктів по будівництву логістичних центрів, що реалізуються або плануються до реалізації в усіх портах [422, с. 118].

У грудні 2022 р. під час конференції у Всесвітньому торговельному центрі в Балтиморі, що була присвячена темі «Середній коридор: сполучення економік через порти та авіаперевезення» [681], Генеральний секретар ТРАСЕКА зазначив, що коридор ТРАСЕКА є мультимодальним та інтегрує транспортну інфраструктуру країн Європи, Кавказу та Азії. Із метою подальшого розвитку коридору в рамках останнього засідання Міжурядової Комісії ТРАСЕКА прийнято низку програмних та стратегічних документів, покликаних забезпечити гармонійний розвиток контейнерних перевезень залізничним транспортом, збільшення обсягів мультимодальних перевезень вантажів, спрощення процедур перетину кордонів з окремим акцентом на цифровізацію. Постійний секретаріат активно працює над практичною реалізацією цих

напрямів, також і підвищенням ефективності морських перевезень, поінформованості перевізників та кваліфікації.

У межах своєї участі в цьому проєкті Україна приєдналася до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА [483] відповідно до Закону України від 02.12.2020 р. «Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА» [354], а наприкінці жовтня 2021 р. КМ України схвалив проєкт угоди про єдиний транзитний дозвіл транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), що полегшить процедуру організації міжнародних вантажних перевезень [352]. Із метою доповнення цієї ініціативи у 2016 р. Україною було запропоновано створення міжнародного транспортного коридору «Балтійське море – Чорне море – Каспійське море» («Вікінг») та його поєднання з ТРАСЕКА [486]. Обговорення проєкту було продовжено у 2020 р., адже на переконання української сторони розширення коридору Європа – Кавказ – Азія на країни Балтії сприятиме розвитку коридору, підвищенню ефективності та збільшенню обсягу перевезень. Було запропоновано також посилити співпрацю з Європейською Комісією з метою реалізації спільних проєктів технічної допомоги. Ці проєкти мають стосуватися розвитку інфраструктури всіх країн – учасниць ТРАСЕКА та бути покликаними реалізувати положення концепції Європейської зеленої угоди (The European Green Deal), наприклад бути спрямованими на розвиток екологічного виду транспорту. Очікувалося, що посилення співпраці в рамках платформи ТРАСЕКА може стати запорукою конкурентоспроможності транспортного коридору [468]. Однак із початку 2022 р. на цьому напрямі спостерігається стагнація у зв'язку з воєнними діями в Україні та закриттям портів через їхню небезпеку [649; 759]. У цілому ж причорноморський та поєднаний із ним придунайський регіон є значними факторами розвитку для прибережних держав. Тут формуються надійні та багатофункціональні транспортні сполучення, спроможні задовольнити потреби імпортерів та експортерів різних видів товарів і продукції [704, р. 288], забезпечити ефективну участь України в європейських шляхах постачання. Крім того, як зазначають

О.М. Кібік та В.О. Котлубай, сучасна ситуація змушує країни реалізовувати комплекси антикризових заходів. В умовах посилення інтенсивності конкурентної боротьби на більшості ринків серед антикризових заходів багато економічних суб'єктів макро- та мікрорівнів надають перевагу використанню потенціалу інтеграційної діяльності. Інтеграційні утворення дозволяють посилити економічну силу та зменшити наслідки негативного впливу кризових явищ. Сучасні інтеграційні об'єднання дозволяють забезпечити в межах структури вільний рух товарів, фінансових, трудових, матеріальних та інших ресурсів. Інтеграційна діяльність передбачає використання різних підходів та методів, зокрема зняття тарифних і нетарифних бар'єрів. Ліквідація бар'єрів є одним із заходів активізації торговельних відносин та відповідно створення умов для подолання депресивності економіки на регіональному і міжнародному рівнях [117, с. 142].

Ще одним інфраструктурним проєктом, до якого у 2022 р. долучилася Україна, стала «Ініціатива трьох морів», або «Тримор'я», заснована у 2016 р. дванадцятьма країнами Східної Європи, що поєднують 28% території ЄС та 22% його населення [752]. Проєкт формує певну буферну зону між Західною і Східною Європою, але поки що не має чіткої організаційної структури, є синклітом для створення «дорожніх карт» спільних дій [757, р. 42]. Входження України до системи транзитних сполучень у межах Тримор'я наблизить її до європейської сім'ї, збагатить додатковими можливостями та потужностями. Крім того, як зазначається в спеціалізованій періодиці, Тримор'я має виконувати не лише економічну функцію, але й безпекову [130]. Про це зазначалося ще у 2018 р., адже транспорт, енергетика та комунікації за своєю природою тісно пов'язані з питаннями безпеки та викликами нашого часу [763]. Важливо при цьому враховувати, що при побудові системи такої безпеки активний діалог щодо набуття членства в НАТО Швеції та Фінляндії впливатиме на всю її архітектуру в басейні Балтійського моря, що стане одним із вагомих геополітичних факторів для країн Тримор'я [758]. А безпека та воєнні загрози рф біля узбережжя України формують південний вектор такої системи, що може

бути побудований, як мінімум, після завершення активної фази бойових дій у регіоні [542, р. 57–58].

Функціонування та розбудова Тримор'я також передбачає співпрацю у сфері річкових перевезень. Для України цей напрям має особливе значення, оскільки дунайські порти у 2022 р. стали фактично єдиною сполучною ланкою для стабільного експорту агропродукції водним шляхом. Із весни – літа 2022 р. Україна відновлює та розширює деякі зі своїх давно виведених з експлуатації річкових портів на Дунаї з метою полегшення експорту зерна через блокування Чорного моря росією [667]. Цьому посприяло також відновлення експорту українського зерна через канал Чорне море – Дунай [616]. А деблокада гирла Бистре суднового ходу Дунай – Чорне море заощаджує бізнесу як мінімум \$500 тис. [65] І це додатковий раз підтверджує правильність намірів Києва розвивати річкову мобільність та відповідне законодавство. І саме дунайські ініціативи мають найбільші перспективи розвитку. Оскільки, наприклад, проєкт іншої комунікації в рамках регіону – транспортний водний шлях Е-40, який може з'єднати Балтійське і Чорне моря [595; 783], – має ряд екологічних ризиків, значну ціну [32; 199; 399], а з 2022 р. – і негативний політичний аспект у зв'язку з участю Білорусі (Додадок Б).

В Україні послідовно розробляється правовий базис роботи річкових комунікацій. У 2022 р. набрав чинності Закон України «Про внутрішній водний транспорт», який у цілому орієнтований саме на європейський формат співпраці та поступове «входження» України до європейської системи водних комунікацій. Слід визнати, що нормативний базис імплементації європейських норм в українське законодавство та план подальших робіт у цьому напрямі вибудовано, проте організація виконання ініціатив, їх адміністрування поки що гальмується. Через недостатній рівень державних і приватних інвестицій транспортна інфраструктура досі перебуває на рівні задоволення базових потреб економіки [59].

Таким чином режим воєнного стану в Україні та її європейські перспективи сьогодні, як ніколи раніше, перебувають на піку регіонального та

всесвітнього порядку денного. Надання державі нових інтеграційних можливостей закладає надійний фундамент зростаючого партнерства. Попередні проєкти засвідчили зацікавленість України в європейському векторі розвитку, а нові – підкреслили відданість європейським демократичним цінностям та заклали базис повоєнного відновлення і безпеки. Участь України в ініціативі Тримор'я може значно вплинути на всі проєкти, що наразі здійснюються в ній, а значний транспортний, логістичний та людський потенціал посилить цю ініціативу і надасть нових імпульсів розвитку.

4.3. Правовий режим Азово-Керченської акваторії

Із 2014 р. Чорноморсько-Азовський регіон отримав, напевно, найбільшої політичної та правової уваги за період новітньої історії. Тимчасова окупація суходольних та водних територій України особливим чином актуалізувала невирішені правові та політичні проблеми розмежування Азовського моря, Керченської протоки, визначення режиму користування цими морськими просторами. Анексія Криму та прибережних вод України, побудова Кримського мосту із запровадженням російських правил проходження Керченською протокою, «закриття» державою-агресором частини акваторій Чорного моря для військових кораблів та державних суден інших країн під приводом військових навчань [410] уже близько десяти років визначають проблематику пошуку можливостей відновлення й ефективного підтримання суверенітету та суверенних прав України в цьому регіоні як чи не найголовнішу. Ескалація конфлікту на початку 2022 р. призвела до фактичної втрати Україною контролю над азовським узбережжям та значно посилила актуальність питань відновлення законних прав та інтересів України як на суходільній території, так і в прибережних акваторіях.

Сьогодні Україна, як ніколи раніше, відчуває необхідність відстоювання і захисту свого статусу морської держави. І якщо за попередніх часів морська

діяльність сприймалася в нашій країні як щось зрозуміле та природне, то події 2014 та 2022 рр., ворожі дії рф із захоплення суходільних і морських територій України, а також свавільне «регулювання» проходження суден через Керченську протоку поставили на порядок денний значне коло питань, які практично не вирішувалися впродовж усього періоду незалежного буття сучасної України. Зараз проблематика застосування норм морського права у відносинах України та рф перебуває в розряді провідних і в медіа, і в наукових колах, і в політичному житті.

Через особливе географічне розташування, перебування на великих транзитних шляхах зі сходу на захід, регіон Азовського моря та Керченської протоки в усі часи викликав інтерес для країн регіону. До 1453 р. режим Азовського моря та Керченської протоки визначався Візантією (до захоплення турецькими військами Константинополя), потім обидва їх береги належали Османській імперії, а вже після неї свій суверенітет на Азовське море та Керченську протоку поширила Російська імперія, що було закріплено у Кучук-Кайнарджійському мирному договорі від 10 липня 1774 р. [761], а згодом Радянський Союз як її правонаступник. Унаслідок географічних особливостей та геостратегічних інтересів вони використовувалися виключно як внутрішні морські води [245, с. 365]. Після подій 1991 р. та набуття незалежності колишніми радянськими республіками, постало питання про зміну правового статусу Азовського моря та Керченської протоки, оскільки вихід до Азовського моря та Керченської протоки отримали дві суверенні держави – Україна та рф. Азовське море втратило статус внутрішнього моря, береги якого належали одній державі. За таких обставин для визначення статусу Азовського моря та Керченської протоки науковці, експерти та дослідники з цього питання пропонували кілька підходів, а саме розглядали їх: як замкнене/напівзамкнене море і виділяли в його межах територіальні води та ВЕЗ рф і України відповідно; як історично внутрішні води двох держав; як відкрите море, а Керченську протоку як міжнародну протоку, або, точніше, як протоку, що використовується для міжнародного судноплавства та поділена між Україною і росією [424].

Першим нормативно-правовим документом, що став основою для вирішення питань облаштування державного кордону України та РФ, став Закон України «Про державний кордон України» від 1991 р., а 31 травня 1997 р. було підписано широкомасштабний договір «Про дружбу і співробітництво між Україною та Російською Федерацією» [82] (дію припинено відповідно до Закону України від 06.12.2018 р. «Про припинення дії Договору про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією» [366]), відповідно до положень якого РФ визнавала недоторканність території та державного кордону України.

Проте вирішення питань морських кордонів між двома державами відбувалося повільно та складно. Переговори щодо статусу Азовського моря та Керченської протоки розпочалися ще в 1996 р., проте постійно завершувалися безрезультатно, оскільки російська сторона намагалася затягнути вирішення питань кордонів або її пропозиції зводилися до того, щоб Азовське море залишалося спільним. У 1997 р., під час другого раунду переговорів було вироблено декілька підходів щодо вирішення питання поділу акваторії Азовського моря:

1) позиція української сторони ґрунтувалась на тому, що акваторія Азовського моря за радянських часів не була делімітована і, згідно з нормами міжнародного права, підлягає розмежуванню лінією державного кордону на внутрішні води України та внутрішні води Росії. Ураховуючи світовий досвід делімітації морських просторів, українська делегація запропонувала здійснити розмежування акваторії Азовського моря за географічною конфігурацією берегів з урахуванням пропорційного розрахунку за довжиною берегової лінії (т.зв. серединної лінії). У цьому випадку на частку України припадало до 70 % акваторії;

2) російська сторона погоджується з аргументами українських колег щодо необхідності визначення державного кордону в акваторії Азовського моря. Водночас вона пропонувала здійснити розмежування акваторії Азовського моря на підставі принципу пропорційності та комбінації методів побудови

рівновіддаленої лінії. Згідно з цим варіантом акваторія Азовського моря мала розподілятися між Україною та РФ у рівних частках по 50 %. Даний варіант був відкинутий українською стороною;

3) умовно компромісним варіантом міг уважатися проєкт надання Азовському морю статусу міжнародного: у цьому випадку встановлювалась 12-мильна зона державних територіальних морів, а вся інша акваторія моря мала підпадати під дію міжнародних угод та бути відкритою для доступу суден інших країн. Такий варіант був не вигідний як для України, так і для Росії, оскільки їхні економічні зони в цьому випадку зводилися до мінімуму, і територіальні претензії одне до одного заважали б розробленню відкритих на шельфі Азовського моря перспективних родовищ природного газу [408, с. 49].

У 1998 р. президенти двох країн домовилися про те, щоб уважати Азовське море внутрішнім без розмежування між країнами морських просторів. У грудні 1999 р. ухвалою російського уряду створено переговорну групу з питань правового статусу Азовського моря та Керченської протоки. Наприкінці 2002 р., після чергового раунду переговорів, було досягнуто згоди обох сторін про делімітацію сухопутної ділянки українсько-російського кордону й підписання договору про державний кордон [467].

У такій ситуації КМ України прийняв рішення про встановлення меж територіального моря в Азовському морі в односторонньому порядку, якщо на переговорах не буде вирішено спільно поділити акваторію моря т.зв. серединною лінією на внутрішні води України та внутрішні води Росії. Це не суперечило міжнародному праву, оскільки відповідно до положень UNCLOS'82 кожна держава може самостійно встановлювати вздовж своїх берегів територіальні води завширшки до 12 морських миль, а потім у ході переговорів можуть обговорюватися питання про делімітацію виключної економічної зони та континентального шельфу. Це викликало негативну реакцію російської сторони, оскільки акваторія Азовського моря поза межами територіальних морів отримала б статус відкритого моря з правом вільного судноплавства для суден третіх країн. Росія категорично виступала проти заходження суден третіх країн,

особливо тих, які належать країнам – членам блоку НАТО [471].

Вирішення проблеми зрушило з місця у 2003 р., коли було підписано договір про державний кордон 2003 р. [80], у якому визначено статус Азовського моря та Керченської протоки як внутрішніх вод двох держав (ст. 5). Крім того, зафіксовано, що питання, які стосуються суміжних морських просторів, регулюються за угодою між сторонами відповідно до міжнародного права [230].

У Договорі між Російською Федерацією і Україною про співпрацю у використанні Азовського моря і Керченської протоки 2003 р. було зафіксовано такий підхід: Керченська протока є «історично внутрішньою протокою», що веде до історично внутрішніх морських вод України та росії (Азовське море). Із цього випливало, що положення частини III UNCLOS'82 не можуть застосовуватися до Керченської протоки, оскільки їй притаманний характер національних морських шляхів. Тобто лише Україна та рф мають право визначати правовий режим Керченської протоки в рамках міжнародного права і поширювати свій державний суверенітет на відповідні її частини. Таким чином найбільшими за розмірами внутрішніми морськими водами України стали води Азовського моря. Договір було ратифіковано державами і він набув чинності. Морських просторів з іншим статусом, ніж внутрішні морські води, у зазначених акваторіях бути не може, і необхідності в проведенні вихідних ліній для відліку інших видів морських акваторій немає. Азовське море має розмежовуватися українсько-російським державним кордоном [114, с. 35; 115]. У 2023 р. під час широкомасштабного російського воєнного вторгнення цей договір було припинено для України відповідно до Закону України від 24.02.2023 р. «Про припинення дії Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки» [365].

За водами Керченської протоки також визнавався правовий статус внутрішніх морських вод. При цьому необхідно зазначити, що в міжнародному праві відсутні (наприклад у UNCLOS'82) правила їх розмежування між сусідніми прибережними державами. Відсутність таких універсальних правил

делімітації внутрішніх морських вод створює труднощі для України та рф для завершення переговорного процесу щодо делімітації всіх суміжних морських просторів (також і в Чорному морі). Тому сторони, на думку окремих дослідників, для вирішення питання делімітації морських кордонів в Азовському морі та Керченській протоці мають урахувати загальні правила міжнародного права щодо морської делімітації – положення універсальних договірних норм і звичаєвих норм, які вироблені для делімітації морських кордонів територіального моря, ВЕЗ і континентального шельфу між сусідніми прибережними державами [76, с. 18]. Проте, незважаючи на підписання договору про кордон, питання морського кордону між двома країнами залишалося неврегульованим. У вересні – жовтні 2003 р. відбулося загострення суперечностей між державами після виникнення конфлікту навколо о. Тузла в Керченській протоці. Влада Краснодарського краю намагалася з'єднати острів із Таманським півостровом насипною дамбою. Уряд України розцінив будівництво дамби як зазіхання на суверенітет держави й намагання порушити українсько-російський кордон. Будівництво було зупинене 23 жовтня за 102 м від лінії українсько-російського кордону [62].

Ще одним важливим моментом спору навколо о. Тузла було те, що від того, кому належатиме коса та як проходитиме кордон, залежатиме й те, хто контролюватиме родовища нафти й газу, відкриті в Азовському морі. «Тузлинський» конфлікт було вирішено, однак у цьому питанні Україна поступилася. Фактично був прийнятий російський варіант урегулювання проблеми, а саме: було підписано угоду про утворення спільного з рф підприємства з експлуатації Керченської протоки. Аналітики вважають, що рушієм будівництва дамби були насамперед економічні інтереси, оскільки для росіян Керченська протока є стратегічно важливою з погляду судноплавства. Оскільки з боку України відлік морського кордону йшов би від острова Тузла, то Україні може відійти 2/3 акваторії Керченської протоки, включаючи Керч-Єнікальський суднохідний канал. За використання Керч-Єнікальського фарватеру та проведення суден по ньому рф платила Україні щорічно

близько \$15 млн. Одночасно російська сторона ще тоді в односторонньому порядку визначила своєю акваторією окремі ділянки фарватерів у Керченській протоці [143, с. 111].

Після декількох раундів переговорів у квітні 2005 р. Україна та РФ погодили методику розмежування акваторії і шельфу Азовського та Чорного морів, яка базується на поєднанні методу рівновіддаленої лінії з методом пропорційності при розмежуванні і по дну морів, і по водному та повітряному простору відповідно до норм міжнародного права. Важливим досягненням українських політиків стало те, що російська сторона уперше погодилась на проведення розмежувальної лінії в Азовському морі. У результаті сторони визначили, що Азовське море й Керченська протока є внутрішніми водами кожної з країн [127]. Щодо проблеми розмежування Керченської протоки, то тут позиції сторін розходилися, оскільки росія вважала, що сторони повинні домовитися окремо. Вона бажала залишити протоку в спільному користуванні. Україна наполягала на проведенні розподільної лінії на основі адміністративного кордону між колишніми УРСР і РСФСР, зазначеній на всіх політико-адміністративних картах і планах колишнього СРСР. Російська сторона вважала, що відповідно до законодавства колишнього СРСР внутрішні води між республіками союзу не розмежовувалися. Отже, питання делімітації морських кордонів в Азовському, Чорному морях і Керченській протоці через позицію росії поступово вийшли за межі двосторонніх відносин, оскільки вже в Цільовому плані «Україна-НАТО» на 2007 р. вирішення цього питання було позначене як пріоритетне зобов'язання України перед НАТО [394].

Проблема розмежування Керченської протоки обговорювалася також у червні 2007 р. на засіданні підкомісії з міжнародного співробітництва під керівництвом міністрів закордонних справ. У документах узгодженого попереднього тексту угод про розмежування водних просторів не були зазначені координати проходження кордону, тому що росії й Україні, як і раніше, не вдалося вирішити проблему Керченської протоки. Очевидно, що позиція росії щодо розподілу Азовського моря (фактично відмова визначення державного

кордону по Азовському морю) не враховувала національних інтересів України. Ця позиція мала завуальований зв'язок із неофіційною політикою росії стосовно Криму та природних ресурсів, які вже були знайдені і які прогнозується знайти на морському шельфі поблизу Кримського півострова в Азово-Керченській акваторії [192].

Свідченням важливості узгодження морських кордонів між Україною і рф є також широкомасштабна екологічна катастрофа, яка сталася у листопаді 2007 р. у Керченській протоці. Винних у цій ситуації так і не вдалося знайти, а причина цьому – відсутність кордону в протоці. Незважаючи на існування українсько-російського договору про співробітництво у використанні Азовського моря та Керченської протоки, росія й надалі підтримувала позицію щодо їх статусу як внутрішніх вод двох держав, що спільно використовуються. Російська сторона вважала, що лінію кордону проводити потрібно, але водна поверхня і континентальний шельф повинні залишатися в спільному користуванні [143, с. 112]. У цілому позиція росії зводилася до того, що морське дно може бути розділене за прикладом Каспійського моря. Інтереси росії тут було спрямовано на спільне використання покладів природного газу, і вона й надалі гальмувала процес вирішення статусу моря, щоб не допустити Україну до експлуатації в односторонньому порядку родовищ на азовському шельфі й у зоні Керченської протоки. А з ускладненням ситуації у 2014 р. і 2022 р., незаконною анексією Криму, прибережних районів Донецької та Запорізької областей, морських вод навколо них та переходу Керченської протоки під повний контроль рф перспективи визначення кордонів ще більше віддалилися та стали практично нездійсненними. Слід зауважити, що відповідно до Конвенції про правовий статус Каспійського моря від 2018 р. [567], дно цієї акваторії розподілене на сектори. Відповідно до ст. 8 цієї конвенції, розмежування дна і надр Каспійського моря на сектори здійснюється за домовленістю суміжних і протилежних держав з урахуванням загальновизнаних принципів і норм міжнародного права з метою реалізації їхніх суверенних прав на надрокористування і на іншу правомірну господарсько-економічну діяльність,

пов'язану з освоєнням ресурсів дна і надр.

17 травня 2010 р. було підписано угоду про демаркацію українсько-російського державного кордону [478], проте Україна та рф не змогли домовитись про делімітацію морського кордону [149, с. 82]. При цьому визначення державного кордону – явище природне, правомірне і встановлюється за спільною домовленістю суміжних держав. Спірні питання при цьому найчастіше виникають і зазвичай стосуються незгоди сторін стосовно певних окремих ділянок території, кому і до яких кордонів вони належать. У питанні ж про розмежування (делімітацію) кордонів в Азовському морі рф зайняла таку позицію, яка веде до відмови від проведення в Азовському морі державного кордону. Свою позицію рф обґрунтувала тим, що води Азовського моря повинні використовуватися на основі спільного з Україною користування і розмежовувати їх державним кордоном не потрібно.

У 2012 р. російська сторона вперше чітко висловила своє бачення розмежування морських кордонів з Україною. Позицію російської сторони наша країна вважала «прийнятною». Подробиці домовленості викликали занепокоєння, оскільки фактично Україна погоджувалась прийняти російський варіант розмежування Азовського моря та Керченської протоки, що не відповідало інтересам нашої держави. Росія пропонувала варіант розмежування, згідно з яким кордон буде значно відсунуто в бік українського берега, у результаті чого росія розраховувала отримати в Керченській протоці право контролю над входом і виходом практично всіх суден [409]. Проте остаточного документа щодо вирішення питань делімітації кордону в Азовському морі між Україною та рф підписано не було. Крім того події, пов'язані з анексією Кримського півострова рф у 2014 р. та широкомасштабним воєнним вторгненням рф на територію України на початку 2022 р., побудовою рф мосту над Керченською протокою, обмеження розмірів суден, що можуть прямувати під ним (33 м над рівнем моря, довжиною до 160 м, шириною 31 м, осадкою 8 м) [49], значно «загострили» ситуацію навколо протоки в середині 2010-х рр., адже середні габарити суден, які оброблялися в українських

морських портах Азовського регіону, є більшими (довжина – 175 м, ширина – 27 м, осадка – 9,6 м). Побудова мосту та запровадження обмежень щодо розмірів суден, які прямують Керченською протокою, скоротили суднопотік великих суден до українських портів, підвищило собівартість продукції, яка вимушено буде перевозитися більшою кількістю менших за розмірами суден, а в результаті зробили українські азовські порти неконкурентоспроможними [2, с. 271].

Слід зауважити, що 29 січня 2014 р. Уряд України затвердив [328] підписану 17 грудня 2013 р. Угоду між Кабінетом Міністрів України та урядом Російської Федерації про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку [477]. Фактично, сторони домовилися, що у 2014 р. після проведення інженерних досліджень спільно розроблять техніко-економічне обґрунтування, у якому будуть проаналізовані чинні та прораховані перспективні потоки вантажів і пасажирів, визначений майбутній тип транспортного переходу (тунель або міст), варіанти проєктування і будівництва. Зазначене обґрунтування також мало включати можливості облаштування проїзних автомобільних і залізничних доріг, будівництва нових і розвитку існуючих пунктів пропуску через державний кордон. Крім того в ньому планувалось визначити модель інвестування проєкту. Згодом дію Постанови КМ України від 29.01.2014 р. № 34 було припинено [367].

Поряд із цими основними угодами до документів, що регулюють питання про Азовське море та Керченську протоку, також належать та станом на 3 червня 2023 р. залишаються діючими: Угода між урядом Російської Федерації та урядом України про торговельне судноплавство (укладена 08.02.1995 р.; набула чинності 27.05.1995 р.) [480]; Угода між урядом Російської Федерації та урядом України про пункти пропуску через державний кордон між Російською Федерацією і Україною (укладена 08.02.1995 р.; набула чинності 11.03.1995 р.) [479]; Угода між урядом Російської Федерації та урядом України про співпрацю при здійсненні спільного контролю осіб, транспортних засобів і товарів на російсько-українському державному кордоні (укладена 18.10.2011 р.; набула чинності 04.12.2012 р.) [476]; Угода між урядом Російської Федерації та

урядом України про співпрацю у морському та авіаційному пошуку і рятуванні на Чорному та Азовському морях (укладена 27.10.2010 р.; набула чинності 30.09.2011 р.) [475]; Угода між урядом Російської Федерації та урядом України про заходи щодо гарантування безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці (укладена 20.03.2012 р.; набула чинності 5.11.2012 р.) [474].

Таким чином Азовське море та Керченська протока завдяки своєму унікальному географічному розташуванню мають важливе геостратегічне значення як для України, так і для рф. Добре розвинена транспортна інфраструктура (у першу чергу, портів та Керч-Єнікальського каналу) робить її одним із найперспективніших транзитних шляхів сполучення як Приазов'я, так і Причорномор'я. Сьогодні можливості України і рф в Азовсько-Чорноморському регіоні є абсолютно асиметричними, з огляду на те, що росія де-факто господарює в Азовсько-Керченській акваторії, збираючи плату за прохід суден та побудувавши міст над Керченською протокою.

Двостороннє закріплення просторів Азовського моря та Керченської протоки як «історично внутрішніх вод України та Росії» у Договорі між Україною та Російською Федерацією про співпрацю у використанні Азовського моря і Керченської протоки (від 24.12.2003 р.) не відповідало нормам міжнародного права і, у першу чергу, міжнародного морського права, а також порушувало права інших держав, перш за все прикаспійських. Оскільки інститут історично внутрішніх морських вод має звичайний характер, то питання віднесення тих чи інших морських просторів до цієї категорії має здійснюватися зацікавленими державами за відсутності заперечень інших держав. Окрім того сьогодні взагалі не відомо про інші випадки визнання морських просторів історично внутрішніми водами двох держав одночасно. Тобто саме через неузгодженість позицій сторін було закріплено саме такий статус Азовського моря та Керченської протоки, а отже проблеми делімітації морських просторів та природних ресурсів Азовсько-Керченського басейну все ще не вирішені.

При цьому закріплення за водами Азовського моря та Керченської протоки правового статусу внутрішніх морських вод все ж мало певний історичний

базис. Азовське море за своїми історично сформованими умовами має цілковито визначені правові підстави претендувати на статус історичної затоки, оскільки в ньому здавна переважали політичні, економічні, оборонні і правові інтереси народів, які населяли його береги. І визначення Азовського моря як історичного існує доволі тривалий час та не заперечувалося [194]. У зв'язку із цим характеристика цих акваторій як історичних зумовлювала важливість та необхідність розгляду правового режиму їх використання під кутом зору концепції історичних вод, що склалася разом із підходами до класифікації морських просторів при підготовці та проведенні конференцій ООН з морського права у XX ст. При цьому проблема встановлення особливих обставин, що використовуються як критерії кваліфікації заток та інших морських вод як «історичних» досі належить до кола невирішених через відсутність спеціальної міжнародної угоди із цього приводу [156, с. 108–109]. Доктрина історичних вод розроблялася, переважно, зарубіжними дослідниками (Л. Буше, М. Штроль, Е. Блюм та ін.). У вітчизняній науці концепцію історичних морських просторів розглядала лише Т.В. Аверочкина. Фактично доктрина історичних вод є доктриною винятків зі стандартних правил делімітації морської території, вона потребує окремого розгляду та може бути ретельно досліджена лише у світлі конкретних обставин кожного випадку і вироблення загальних правил щодо встановлення таких вод навряд чи можливе та необхідне [689].

Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до складу внутрішніх вод держави належать води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні. Визначення цих акваторій та критеріїв для визнання їх такими в законі відсутні. Відомо, що історичні води було згадано у відомій справі про рибальство [637, р. 130] та в справі Сальвадор проти Гондурасу стосовно Затоки Фонсека [592], де їх було визначено як «води, що розглядаються як внутрішні води, але не можуть вважатися такими в умовах відсутності історичного права на них у прибережної держави». Необхідно зазначити, що оскільки претензія на історичні води стосується морської території, яку прибережна держава вважає частиною своєї національної

території, тип здійснюваної юрисдикції повинен мати ті ж основні характеристики, що і юрисдикція, яка здійснюється на решті її національної території. Прибережна держава повинна здійснювати ефективний контроль над морською територією, на яку претендує. Природно, що ефективність контролю буде різною залежно від ряду факторів, таких як розмір території, її віддаленість, ступінь її використання тощо. Прибережна держава повинна бути здатною продемонструвати, що вона вжила певних заходів, необхідних для утвердження та збереження своєї влади та контролю над даною територією [695, р. 7]. При цьому історичні права держави на певні води можуть включати суверенітет, або більш обмежені права, такі як права на рибальство або права доступу до інших морських ресурсів, які не відповідають претензіям на суверенітет. Різниця між історичним титулом, який пов'язаний із суверенітетом, та історичними правами, які не відповідають суверенітету, стає вирішальною у зв'язку з факультативними винятками з обов'язкових процедур урегулювання міжнародних спорів відповідно до ст. 298 UNCLOS'82 [781].

Сучасна правова доктрина виходить із того, що категорія «історичні затоки» склалася з плином доволі тривалого часу та застосовується на основі міжнародно-правового звичаю, однак статус історичних заток визначається національним законодавством, визнається міжнародним правом і приймається до уваги міжнародним співтовариством через особливі обставини. Найважливішими з таких обставин є: особливий зв'язок і залежність економіки прибережної держави від природних багатств історичної затоки (її флори, фауни, надр морського дна); внесок прибережної держави в освоєння цих ресурсів; перебування затоки осторонь від основних шляхів міжнародного судноплавства; тривалий (давній) період здійснення прибережною державою влади в даному морському районі та ін. [3, с. 59].

Що ж стосується визначення поняття «історичні води», то найкраще, як вважається, надав Л. Буше: «Води, над якими прибережна держава, всупереч загальним застосовним правилам міжнародного права, безумовно, ефективно, постійно та впродовж довготривалого періоду часу, здійснює суверенні права з

мовчазної згоди всіх держав» [546, р. 281]. Надається також визначення у вузькому контексті саме «історичних заток» як «водних просторів, правовий статус яких відрізняється, за згодою інших держав, загальним визнанням прав на цей простір за прибережною державою» [608, р. 623].

У середині та другій половині ХХ ст. у рамках ООН було підготовлено два документи, що стосувалися історичних вод: Меморандум Секретаріату ООН щодо історичних заток [623], у якому були закріплені існуючі на той час погляди на це правове явище, зокрема позиції окремих держав стосовно певних просторів, на які може / не може бути поширений режим історичних вод (Азовське море та ін.), судові прецеденти та позиції науково-дослідних закладів і учених. Крім того документ містить доволі ґрунтовний аналіз теорії історичних заток. У 1962 р. було видане дослідження «Юридичний режим історичних вод, включаючи історичні затоки» [647], підготовлене Секретаріатом ООН, де знову було розглянуто концепцію історичних вод, проблеми здійснення юрисдикції прибережної держави щодо них та елементи прав держави на ці акваторії. Проте цей документ, як і згаданий Меморандум щодо історичних заток, не став основою для прийняття окремої міжнародної угоди щодо історичних вод. Власне система міжнародних угод, присвячених визначенню правового режиму внутрішніх вод держав, на теперішній час охоплює лише невелику кількість договорів. Її складають угоди початку ХХ ст., що не були оновлені або змінені новими. Правові аспекти режиму внутрішніх вод також не знайшли широкого висвітлення у Женевських конвенціях 1958 р. та у UNCLOS'82. Хоча в цих угодах і було згадано про історичні затоки, проте без необхідного визначення механізмів їх установа [156, с. 110].

У Меморандумі Секретаріату ООН щодо історичних заток стосовно Азовського моря зазначено, що його слід розглядати як частину територіального моря, а такий простір (поряд із подібними) не має належати до категорії історичних, адже він у будь-якому випадку належить до складу внутрішніх вод прибережної держави (п. 12). Звісно, наведені твердження стосувалися радянських часів та були цілковито обґрунтованими, оскільки Азовське море

охоплювалося берегами однієї держави. Проте після 1991 р. проблема розподілу Азово-Керченської акваторії актуалізувалася та із часом викликала «напруження» у двосторонніх відносинах, а з 2014 р. набула особливо «гострого» характеру.

У Доктрині 2018 актуальними загрозами національній безпеці у сфері морської діяльності визнано: 1) обмеження свободи мореплавства, включаючи плавання українських кораблів і кораблів держав – партнерів України у Чорному, Азовському морях і Керченській протоці; 2) відсутність активної політики видобутку вуглеводнів на українській частині шельфу Чорного та Азовського морів; 3) небезпечний стан Чорного і Азовського морів та морського узбережжя внаслідок техногенного впливу і протиправних дій порушників міжнародного екологічного законодавства; 4) втрата біологічного та ландшафтного різноманіття в акваторіях Азовського та Чорного морів. Таким чином Азово-Керченська акваторія перебуває в колі пріоритетних національних інтересів України і створення сприятливого розвитку середовища є значним завданням на найближчу перспективу. Зокрема, відповідно до Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року, на коротко-, середньо- та довгострокову перспективу в морських портах Маріуполь та Бердянськ передбачається: збільшення глибин та реконструкція причалів, підвищення ефективності використання наявних перевантажувальних потужностей, оновлення основних фондів державних стивідорних компаній, покращення матеріально-технічного забезпечення льодової обстановки, організація сервісу з контейнерних морських перевезень тощо. При цьому важливим також є покращання економічного становища портів, включаючи: надання податкових пільг, зменшення ставок портових зборів, утворення вільних митних зон, – тобто створення умов, які сприятимуть зменшенню операційних витрат при транспортуванні товарів через азовські порти та повернуть їх привабливість для перевізників [125, с. 19].

Питання розмежування Азово-Керченської акваторії уже доволі тривалий період обговорюються в наукових розробках, проте до теперішнього часу дійти

до взаємоприйнятного рішення не вдалося: позиції сторін та їх обґрунтування є різними, а зважаючи на тимчасову окупацію та триваючий конфлікт між двома країнами, пошук компромісу може затягнутися на невизначений час. Тут необхідно згадати та цілковито підтримати думку С.О. Кузнецова та Т.В. Аверочкиної, висловлену в статті «Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму» [153] щодо необхідності визначення правового статусу та режиму судноплавства в Керченській протоці, Керч-Єнікальському каналі та режиму судноплавства ними під час багатосторонньої міжнародної конференції із залученням до її роботи всіх зацікавлених сторін, зокрема країн Каспійського регіону, держав прапора суден, які здійснюють судноплавство цими акваторіями, тощо. Звісно, буде змінений також і режим використання Азовського моря та підходи до «історичності» його належності до внутрішніх вод двох держав, вірогідно, будуть змінені, проте і власне встановлення такого титулу в договорі було чи не єдиним прецедентом у практиці оголошення окремих морських акваторій історичними [156, с. 111].

Упродовж певного часу існувала точка зору, відповідно до якої багатонаціональні затоки не розглядатися як історичні внутрішні води. Визнання як однієї з обов'язкових умов набуття статусу історичних тієї обставини, що акваторія певної затоки внаслідок свого географічного розташування не використовується іншими державами для судноплавства, проявилось в запереченні «історичності» за багатонаціональними затоками. Конвенції 1958 р. та UNCLOS'82, згадуючи про історичні затоки, розглядають лише випадки, коли їхні береги належать одній державі. Тривала невизначеність режимних правил та кордонів держав в Азово-Керченській акваторії, воєнна напруженість у регіоні, потреба у відновленні прав України в прибережних акваторіях, на суходолі, в анексованому Криму зрештою призведе до скликання міжнародної конференції та вирішення цих та інших кризових питань регіону [156, с. 108–109]. Дія Угоди між Державним комітетом України з рибного господарства та рибної промисловості і Комітетом Російської Федерації з рибальства з питань

рибальства в Азовському морі від 1993 р. [473], відповідно до якої здійснювався двосторонній розподіл квот на вилов риби в Азовському морі, була припинена для України 7 жовтня 2022 р. відповідно до листа Міністерства закордонних справ № 72/14-612/1-80271 [516].

Отже, історичність належності Азово-Керченської акваторії до складу внутрішніх вод лише двох держав на теперішній час вичерпала себе. У цьому регіоні перетинаються інтереси значно більшої кількості держав і вироблення єдиної міжнародної домовленості щодо нього уже давно «відчувається» не лише на двосторонньому рівні, але й на регіональному з метою побудови виваженої політики добросусідства та поваги інтересів усіх зацікавлених сторін [156, с. 111]. Відповідно до положень UNCLOS'82, Азовське море необхідно визначати як замкнене (напівзамкнене) море, з установленням та делімітацією територіальних морів і виключних економічних зон України та росії, а також із закріпленням такого режиму використання вод Азовського моря та Керченської протоки, який би не суперечив нормам та принципам сучасного міжнародного морського права. Тобто це має здійснюватися в рамках загальних правил міжнародного морського права щодо морської делімітації – положень універсальних договірних норм і звичаєвих норм міжнародного права, що встановлені для делімітації морських кордонів територіального моря, виключних економічних зон і континентального шельфу між сусідніми прибережними державами.

Виходячи із ситуації, що склалася сьогодні, у майбутньому доцільно ухвалити багатосторонню конвенцію, за участю України, росії та прикаспійських держав, також тих держав, судна під прапорами яких здійснюють судноплавство в цьому регіоні, для того, щоб максимально забезпечити права всіх зацікавлених країн. Окрім того в подальшому вважається за необхідне прийняття Закону України «Про внутрішні води та територіальне море України», попередні спроби прийняття якого неодноразово блокувались у парламенті. Хоча зараз, в умовах анексії росією Криму та інших територій України, активного збройного протистояння, що розпочалося у 2022 р.,

проблемне питання щодо делімітації та демаркації акваторії Азовського моря і Керченської протоки фактично є не на часі, усе ж відкладати його на потім не можна. Оскільки після закінчення російсько-українського конфлікту та з поверненням Криму до України проблема делімітації та демаркації як суходільних, так і, у першу чергу, морських кордонів із РФ вийде на перший план у взаємовідносинах між державами. Окрім того в науково-теоретичному контексті це питання стане важливим прецедентом для врегулювання міжнародно-правових ситуацій такого роду стосовно морських акваторій у відносинах між іншими країнами.

На теперішній час висловлюються думки про можливість застосування до Азово-Керченської акваторії норм UNCLOS'82. Уважаємо необхідним проаналізувати такі можливості з визначенням кроків, що можуть бути здійснені з метою зміни теперішнього правового статусу цієї акваторії та режиму судноплавства нею. Практика особливого підходу до окремих районів Світового океану при вирішенні окремих міжнародно-правових питань вивчення та використання морських просторів, а також захисту їх від забруднення є загальноприйнятною. У UNCLOS'82 вона своєрідно відображена у формі інституту «замкнених або напівзамкнених морів», на що зверталася увага вище.

Державам, що обмиваються такими морями, слід, відповідно до цієї конвенції, співпрацювати в здійсненні своїх прав і виконанні своїх обов'язків, закріплених у ній. На перший погляд можливим також є застосування до Керченської протоки норм UNCLOS'82 щодо проток, які використовуються для міжнародного судноплавства. У цьому зв'язку необхідно зазначити, що питання судноплавства в протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства, відображено в доктрині міжнародного права, у рішеннях Міжнародного суду ООН, закріплено в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., UNCLOS'82, Конвенції Монтре 1936 р., резолюціях ІМО, низці інших міжнародно-правових актів, а також у нормах законодавства держав, що межують із протоками. Однак проблеми, пов'язані із забезпеченням свободи судноплавства в них, не лише не вичерпали себе, а й продовжують

залишатися актуальними, є предметом для дискусій на міжнародному рівні, у т.ч. у доктрині і міжнародного, і національного права [153, с. 34].

Зрозуміло, найбільш важливим питанням, що наче «червоною ниткою» пронизує всі угоди та національні законодавства у сфері використання людиною морських просторів, є безпека судноплавства. Значна інтенсифікація судноплавства, використання суден-супертанкерів, перевезення небезпечних вантажів вимагає особливої уваги світової спільноти до охорони від забруднення морського середовища і гарантування безпеки прибережних держав. Є проблемою також факт відсутності в UNCLOS'82 визначення поняття «протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства» і, що ще більш важливо, характеристик, яким має відповідати протока для набуття статусу такої, що використовується для міжнародного судноплавства. Відсутній також і офіційний перелік таких проток. Саме тому із часом отримали розвиток концепції «корисності» і «потенційного використання» проток. Мають місце і дискусії щодо правового статусу деяких проток, правового регулювання судноплавства в них. Однак найголовнішою проблемою, від вирішення якої сьогодні залежить економічне благополуччя і політична стабільність в морських просторах, – це забезпечення виконання норм міжнародного права про свободу судноплавства в міжнародних протоках. Ця проблема є дуже актуальною та її вирішення пов'язане з пошуком не лише правових, але й політичних засобів [153, с. 34–35].

У найбільш загальному розумінні міжнародними протоками є вузькі водні проходи, які дозволяють суднам переходити з однієї акваторії до іншої; вони часто використовуються як швидкий шлях, оскільки можуть забезпечити більш швидкий прохід, ніж об'їзд сушею, також багато з них використовуються як судноплавні шляхи [780]. Із географічної точки зору, протока – це вузька ділянка моря, що з'єднує два морські простори [544, р. 3; 554, р. 62–63]. За правовим визначенням, це «будь-який прохід, мінімальна ширина якого дорівнює або менше сумарної ширини територіального моря прибережної держава або держав» [737, р. 88–89; 549, р. 56]. Загальноузгодженого переліку підстав для

правової класифікації проток не існує. Багато авторів надали свої пояснення щодо правових категорій проток, які охоплюють до п'яти або шести типів проток. Наприклад, Краска та Педросо виявили, що існує шість типів міжнародних проток: 1) географічні протоки, через які існує коридор у відкритому морі (такі, як Тайванська протока або деякі з Японських проток); 2) протоки, які регулюються давніми конвенціями (такі, як Магелланова протока та Турецькі протоки, а також Данські протоки); 3) протоки з такими ж зручними маршрутами через відкрите море або острів; 4) протоки, утворені островами (наприклад, Мессінська протока); 5) архіпелажні протоки, через які проходять архіпелажні морські шляхи, 6) тупикові протоки [652, р. 224]. Виокремлюються також інші види проток: міжнародні (протока, що сполучає дві частини водного простору або відкритого моря; протока, утворена островом протокової держави та її материковим узбережжям; протока, що сполучає відкрите море з територіальним морем іноземної держави; протока в архіпелажних водах; протока, яка включає вхід або коридор відкритого моря; протока *sui generis*; протока, що регулюється давньою міжнародною конвенцією; укрита кригою протока) та неміжнародні (протока у внутрішніх водах; несудноплавна протока) [668, р. 20]. Особливо підкреслювалося також, що для проток, які використовуються для міжнародного судноплавства, з'єднують відкриті моря та слугують для міжнародного судноплавства, не має жодного значення їх перекриття територіальним морем одного або декількох припротокових держав. Згодом в основу виділення поняття «протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства» було покладено два взаємопов'язані критерії: географічне розташування протоки та її значення для міжнародного судноплавства, що підкреслюється у відповідних нормах UNCLOS'82. Крім того, завдячуючи саме такій характеристиці цих проток та відмови від конструкції «міжнародні протоки» було гарантовано, що держави, які межують із протоками, не будуть позбавлені прав на них [724, р. 131].

Уперше правове закріплення загальна норма про прохід міжнародною протокою набула в Конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., а

у UNCLOS'82 було закріплено набагато більше норм про міжнародні протоки, режим їх використання. Проте і цій конвенції не вдалося вирішити всіх проблемних питань використання проток та забезпечення в них свободи судноплавства, не було також визначено чітких критеріїв для віднесення тієї чи іншої протоки до такої, що використовується для міжнародного судноплавства, навіть за умови, що ця конвенція містить норми щодо транзитного та мирного проходів такими протоками.

Кваліфікувати протоку, що використовується для міжнародного судноплавства, повинні саме два компоненти: географічний і функціональний. Важливість географічної складової, як вбачається, не вимагає додаткових коментарів, оскільки вона і визначає конкретну географічну область як протоку. Статус міжнародної протоці надає саме функціональний компонент, який визначає її важливість і значущість для міжнародного судноплавства. При цьому складена судноплавна практика сама по собі не має вирішального значення, оскільки багато з проток є єдиними проходами, що з'єднують морські простори, і збереження права безперешкодного проходу суден у протоках, у першу чергу, реалізує принцип свободи відкритого моря [153, с. 39].

Згідно з UNCLOS'82, режим проходу через протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства, який встановлюється в окремій частині III Конвенції, не зачіпає ані правового статусу вод, що утворюють такі протоки, ані здійснення державами, що межують із протоками, їхнього суверенітету або юрисдикції над такими водами, повітряним простором над ними, їхнім дном і надрами. Суверенітет або юрисдикція держав, що межують із протоками, здійснюється з дотриманням цієї частини конвенції та інших норм міжнародного права. При цьому норми UNCLOS'82 щодо режиму проток стосуються лише тих із них, що використовуються для міжнародного судноплавства, і не зачіпають: а) будь-яких районів внутрішніх вод у межах протоки, за винятком випадків, коли встановлення прямої вихідної лінії згідно з методом, передбаченим у ст. 7, призводить до включення до внутрішніх вод районів, які до того не розглядались як такі; б) правового статусу вод за межами територіального моря

держав, що межують із протоками, таких як БЕЗ або відкрите море; або с) правового режиму проток, прохід у яких регулюється загалом або частково міжнародними конвенціями, що є чинними і стосуються спеціально таких проток (ст. 35 UNCLOS'82).

Статтею 45 UNCLOS'82 передбачена також можливість здійснення мирного проходження в протоках: режим мирного проходження застосовується в протоках, які використовуються для міжнародного судноплавства, що виключені зі сфери застосування режиму транзитного проходження або розташовуються між частиною відкритого моря або виключної економічної зони і територіальним морем іншої держави. Отже, якщо Керченська протока виключається зі сфери застосування режиму транзитного проходження (друга ознака – розташування між частиною відкритого моря або БЕЗ і територіальним морем іншої держави – щодо цієї протоки відсутня), то в ній має бути забезпечене мирне проходження відповідно до розділу 3 частини II UNCLOS'82, але для цього Керченська протока має бути визнана такою, що використовується для міжнародного судноплавства [153, с. 43].

Слід цілковито підтримати думку С.О. Кузнецова та Т.В. Аверочкіної, що Керченську протоку цілковито можливо визнати такою, що використовується для міжнародного судноплавства, адже, по-перше, судна, слідуючи цією протокою, ідуть до портів двох держав: України та РФ, по-друге, ці судна йдуть під прапорами різних держав [494]. Крім того необхідно також урахувати інтенсивність судноплавства [544, р. 44] для цього регіону. Важливим є той факт, що судноплавство в Керченській протоці здійснюється Керч-Єнікальським каналом, який як наслідок також використовується для міжнародного судноплавства. При цьому, незважаючи на вагоме (а іноді навіть переважаюче) значення морських каналів для міжнародного судноплавства, UNCLOS'82 не врегульовано аспекти здійснення судноплавства ними, стосовно найбільших каналів прийняті та діють міжнародні договори, присвячені визначенню режиму використання тієї чи іншої комунікації (Константинопольська конвенція про забезпечення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р., Версальський

мирний договір 1919 р., Договір щодо Сайменського каналу та ін.). У них закріплено головний принцип судноплавства – свобода проходження для суден усіх держав. Стосовно Керч-Єнікальського каналу Наказом Міністерства транспорту України 09.10.2002 № 721 затверджено відповідні Правила плавання [284], але їх чинність призупинено на час дії Розпорядження КМ України від 30.04.2014 р. № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту» згідно з Наказом Мінінфраструктури № 80 від 27.02.2015 р. [72; 361]. Зважаючи на наведене, найбільш вдалим шляхом для визначення правового режиму Азово-Керченської акваторії є погодження на багатосторонній основі договору про їх використання, режиму судноплавства протокою та каналом, режим зведення різноманітних гідротехнічних споруд, використання надр та зведення штучних установок тощо.

За даними офіційного сайту Верховної Ради України, станом на травень 2023 року, кількість нормативно-правових документів, присвячених визначенню режимних правил Азово-Керченського регіону, складає близько 80. Більшість із них присвячена регулюванню рибальства в регіоні, наприклад щорічні накази щодо режиму рибальства в басейні Азовського моря [326; 327], затвердження квот добування водних біоресурсів загальнодержавного значення [317] та розпорядження про затвердження складу делегацій для участі в роботі Комісії з питань рибальства в Азовському морі [305].

Наявні також документи, присвячені природоохоронній діяльності:

Указ Президента України від 11.04.2019 р. № 132/2019 «Про оголошення акваторії Азовського моря гідрологічним заказником загальнодержавного значення «Приморський» [346] (оголошено гідрологічним заказником загальнодержавного значення «Приморський» погоджену в установленому порядку акваторію Азовського моря загальною площею 13115 га, що прилягає до адміністративних меж Приморського району Запорізької області);

Наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 20.09.2011 р. № 328 «Про тимчасову заборону спеціального використання китоподібних Чорного та Азовського морів» [389] [заборонено спеціальне

використання (вилучення з природного середовища існування) з будь-якою метою, крім випадків збирання решток загиблих дельфінів із науково-дослідною метою, строком на три роки видів китоподібних, занесених до Червоної книги України: дельфіна звичайного (*Delphinus delphis*); афаліни (*Tursiops truncatus*); морської свині звичайної (*Phocoena phocoena*)];

Розпорядження КМ України від 04.03.2004 р. № 110-р «Про заходи щодо поліпшення екологічного стану акваторій Чорного та Азовського морів, інших водних об'єктів» [332];

Постанова КМ України від 10.07.1998 р. № 1057 «Про затвердження Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів» [318].

Деякі акти присвячено заходам щодо захисту національних інтересів:

Указ Президента України від 12.10.2018 року № 320/2018 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 12 жовтня 2018 року “Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, у Чорному та Азовському морях і Керченській протоці”»;

Розпорядження Президента України від 19.02.2018 р. № 30/2018-рп «Питання представництва України під час розгляду арбітражним трибуналом, створеним згідно з Додатком VII до Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, спору між Україною та Російською Федерацією щодо прав прибережної держави в Чорному і Азовському морях та у Керченській протоці» [252].

Акти присвячені забезпеченню безпеки мореплавства та інших видів використання морських просторів:

Наказ Мінінфраструктури України від 15.03.2016 р. № 104 «Про затвердження Положення про функціональну підсистему запобігання і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і річковому транспорті в акваторії морських портів, організації пошуково-рятувальних робіт в акваторії Чорного та Азовського морів» [322];

Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 14.12.2012 р. № 1423 «Про затвердження Правил безпеки під час виконання робіт з розвідування та розроблення родовищ нафти і газу в акваторіях Чорного та Азовського морів» [325] та ін.

Із початком широкомасштабного воєнного вторгнення РФ щодо Азово-Керченської акваторії було прийнято документи, спрямовані на протидію агресії та подолання її наслідків: Методика визначення збитків, заподіяних навколишньому природному середовищу в межах територіального моря, виключної морської (економічної) зони та внутрішніх морських вод України в Азовському та Чорному морях, затверджена Наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 19.08.2022 р. № 309 [207], заява Верховної Ради України «Про агресію російської федерації в районах Чорного та Азовського морів і Керченській протоці», схвалена Постановою Верховної Ради України від 20.09.2022 р. № 2595-IX [333].

Таким чином на теперішній час в Україні наявний значний нормативно-правовий базис режимних правил Азово-Керченської акваторії. При цьому було розглянуто лише ті акти законодавства, що містять у своїй назві згадку про ці акваторії, а якщо досліджувати всю нормативну базу морської діяльності України, то, звісно, вона налічуватиме набагато більше документів, адже Україна, формуючи оновлене морське законодавство послідовно приєднується до міжнародних правових стандартів, створює дієвий механізм їх імплементації та будує належний державний менеджмент морської діяльності.

ВИСНОВКИ

У Висновках сформульовано найбільш суттєві результати дослідження, наведено теоретичні узагальнення та авторські пропозиції щодо адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України. До вагомих положень роботи слід віднести такі:

1. Правові доктрини у системі публічного адміністрування морської діяльності виконують роль системоутворюючого фактора та є довгостроковим державним планом його побудови, що визначає напрями розвитку, механізм та основні шляхи створення й удосконалення законодавчого базису публічних механізмів, задіяних в управлінні такою діяльністю, особливості здійснення та захисту суверенітету та суверенних прав держави у морських просторах, гарантованих Конвенцією ООН з морського права 1982 р.

2. Розроблено авторські визначення понять «доктрина», «правова доктрина», «правова (морська) доктрина», «морська доктрина України» та означено їхні кореляційні зв'язки. Зокрема, морською доктриною України визнано правову (морську) доктрину, якої було об'єктивовано (документовано, оприлюднено, апробовано) у відповідній формі і вона набула офіційного державного визнання в Україні як консолідована панівна система керівних концептуальних положень щодо визначення та вирішення питань розвитку (виникнення, трансформації, зникнення) проявів державно-правової дійсності у сфері морської діяльності, у т.ч. правового регулювання суспільних та соціальних відносин, пов'язаних із нею.

3. Ініційовано запровадження нового для правової науки поняття «доктринотворення», виокремлено його стадії та етапи. Доктринотворенням визнано процес формування та розвитку певної доктрини, що має циклічний характер, і складається з чотирьох стадій: розвиток витоків (джерел, підстав), наукове пізнання, суспільна та державна доктриналізація. Кожна зі стадій

розподіляється на етапи, завдяки яким забезпечується послідовність процесу доктринотворення і формуються цілі галузевої політики держави та її національні інтереси у цій сфері.

4. Доведено, що у Морській доктрині України на період до 2035 року втілено «широкий» підхід до категорії «публічне адміністрування» через підтвердження значної ролі наднаціональних стандартів адміністрування морської діяльності та внутрішньодержавних механізмів їх реалізації.

5. Динаміка Морської доктрини України на період до 2035 року засвідчила значні зміни її змісту та обсягу, пов'язані з перетвореннями у морській політиці держави та переорієнтацією національних інтересів України у морських просторах та у сфері морської діяльності. Акцентовано увагу на необхідності доповнення Морської доктрини України планом заходів з реалізації її норм, що має бути організаційно та фінансово підтриманий державою і мати на меті повернення Україні звання потужної морської держави.

6. Опрацювання процесу оновлення Морської доктрини України на період до 2035 року за участю Ради національної безпеки та оборони України та КМ України свідчить про окремі недоліки в його організації. Відсутність офіційної інформації щодо розгляду питань про невиконання рішень РНБО дала підстави стверджувати, що нею не було реалізовано законодавчо визначених функціональних повноважень та компетенції у частині, що стосується оцінки юридичної відповідальності КМ України за невиконання рішень Ради, що порушує питання виконавчої дисципліни та юридичної відповідальності як КМ України, так і РНБО України.

7. Доведено, що морська діяльність є інструментом реалізації морської доктрини держави та її втіленням у нормотворенні та правозастосуванні. Визначення морської діяльності, надані у Морській доктрині України на період до 2035 року, не відповідають визначенням Конвенції ООН з морського права 1982 р. Сформульовано авторське визначення поняття «морська діяльність» як виду цілеспрямованої, правомірної, суспільно корисної соціальної активності у сфері освоєння морського довкілля, що здійснюється на підставі, у

межах, у формах та у спосіб, яких визначено нормами морського права, чим створюється її специфічний (видовий) правовий режим як результат перетворення суспільних відносин між її суб'єктами на морські правовідносини. Складниками морської діяльності визначено: делімітацію морських просторів; реалізацію державного суверенітету, прав власності, суверенних прав і юрисдикції щодо просторових, живих, мінеральних ресурсів певних морських районів, з метою їх дослідження/розвідки/вивчення, розроблення/видобування та управління раціональним використанням; спорудження та експлуатацію засобів забезпечення правомірних форм морської діяльності; реагування на прояви протиправної морської діяльності, ризики та наслідки надзвичайних морських подій. У морській діяльності отримує прояв морська правосуб'єктність держави. Сформульоване визначення поняття «морські правовідносини» як певної сукупності (виду) суспільних відносин, які виникли (є пов'язаними) із суспільно корисною морською діяльністю та набули правового врегулювання галузевим законодавством.

8. Зважаючи на відсутність у сучасній правовій науці усталених визначень понять «держава прапора», «прибережна держава» та «морська держава», запропоновано під «державою прапора» розуміти будь-яку державу, яка реалізувала принцип свободи відкритого моря, зокрема його складника – свободу судноплавства, відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р., у частині, яка стосується реалізації права судноплавства, тобто права на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі; під «прибережною державою» – будь-яку державу, що має вихід до моря, здійснила делімітацію територіального моря та погодилася здійснювати суверенітет над територіальним морем із дотриманням Конвенції ООН з морського права 1982 р. та інших норм міжнародного права; під «морською державою» – будь-яку державу, що є заінтересованою у безпеці морської діяльності, а саме стосовно безпеки суден, людей і майна на суднах та морського середовища, зокрема тому, що її громадяни беруть участь у забезпеченні, здійсненні та споживанні морських послуг, із дотриманням Конвенції ООН з морського права 1982 р. та

інших норм міжнародного права.

9. Обґрунтовано, що умови надання судну державної належності (національності) слід розглядати не як умови надання дозволу судну плавати під прапором, а як умови надання певною державою права на використання державного прапора (державного символу) судновласникам, тобто особам, які експлуатують (володіють та використовують) судна від свого імені на законних підставах, у процесі експлуатації суден, зокрема обов'язкового використання державного прапора суднами, якщо вони здійснюють плавання у відкритому морі. Запропоновано відмовитися від використання конструкції «реальний зв'язок» та визначати її як правовідносини між державою прапора і судном прапора, які набули нормативно-правове врегулювання та реалізуються на підставі, у межах, у формі, у спосіб та відповідно до процедур, яких визначено положеннями чинних нормативно-правових актів (національних і міжнародних).

10. Доведено, що виконання зобов'язань держави прапора не обумовлено зобов'язанням їх виконання відповідно до певних критеріїв або стандартів, незважаючи на те, що їх встановлено як у нормах національного законодавства, так і у міжнародних угодах. Умови реєстрації суден на території України не порушують положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., але у КТМ України поняття «реальний зв'язок» не використовується.

11. Додаткового обґрунтування набула теза про необхідність прийняття Закону України «Про міжнародний реєстр суден», що дозволить залучити судновласників (насамперед іноземних) під український прапор з обов'язковим дотриманням принципу забезпечення ефективного внутрішньодержавного контролю та якісного інспектування державою прапора з метою недопущення та скорочення субстандартного судноплавства.

12. Поряд з виконанням зобов'язань держави прапора, що мають переважно адміністративно-процедурний характер та пов'язані з реєстраційними діями і контрольними повноваженнями, до їх кола запропоновано зараховувати також функції з протидії незаконним актам, що порушують публічний порядок на морі, установлений після підписання та набуття чинності Конвенцією ООН з

морського права 1982 р. та інших всесвітніх договорів щодо боротьби з забрудненням морського середовища, поширенням наркотичних засобів, перевезенням рабів та несанкціонованим мовленням, а також підготовкою і дипломуванням морських кадрів та протидії пандемії COVID-19.

13. Екологічне спрямування публічного адміністрування морської діяльності передбачено Морською доктриною України на період до 2035 року і як для держави прапора, і як для прибережної держави, і як для держави порту. Це зумовлено загальносвітовими тенденціям підвищення рівня піклування про навколишнє середовище. Але внутрішньодержавний механізм адміністрування дотримання «екологічного імперативу» у морській діяльності до теперішнього часу перебуває у стані формування оптимальної національної моделі. Контроль «екологічності» суден відбувається в рамках здійснюваного контролю їхньої безпеки, яка у сфері морської діяльності має комплексний характер.

14. Максимальне усунення адміністративних перешкод на шляху до отримання диплома та вирішення організаційних проблем у сфері видачі документів моряків визнано провідним аспектом формування та підтримання морської могутності України та закріплення за нею одного з провідних місць у системі національних інтересів України на морі.

15. Проаналізовано динаміку змін публічного адміністрування формальностей, які здійснюються у морських портах України у зв'язку з перетинанням кордону, та доведено, що основною тенденцією їх оновлення стало поступове зменшення обсягів, оптимізація, запровадження попереднього документального контролю та функціонування на основі системи управління ризиками. Акцентовано також увагу на тому, що вжиття епізодичних заходів, затвердження програмних документів та поточного законодавства не будуть ефективними через відсутність оновлення загального підходу до адміністрування галузі та зміщення пріоритетів із виключно споживчої політики «виснаження» портів на політику довгострокового розвитку та вкладення коштів у розвиток портової галузі.

16. Доведено, що реагування держав на загрози поширення пандемії

COVID-19 відбулося дещо пізніше за заходи, що запроваджувалися при координації зусиль недержавних суб'єктів. Адміністративні процедури найчастіше ставали стримуючим фактором та гальмували вжиття оперативних заходів, необхідних для стабільного функціонування портів. Таке гальмування простежувалося також і в інших галузях, пов'язаних із функціонуванням світових ланцюгів постачань товарів протиепідемічного призначення, зокрема у митній справі.

17. Оцінено практику публічного адміністрування портової діяльності відповідно до Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів 2022 р., виявлено недоліки національного рівня публічного адміністрування роботи «зернового коридору», запропоновано шляхи їх усунення.

18. Публічне адміністрування морської діяльності України як прибережної держави охоплює напрями, пов'язані з установленням режимів прибережних морських просторів, їх делімітацією, а визнання України державою, що перебуває у географічно несприятливому положенні відповідно до Закону України від 3 червня 1999 «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», обумовлює наявність особливих прав та преференцій у сфері експлуатації природних ресурсів та участі у морських науково-дослідницьких проєктах, розробленні та передачі морської технології.

19. Серед сфер публічного адміністрування морської діяльності України як прибережної держави особливу увагу приділено управлінню прибережними регіонами та воєнно-морською діяльністю, які набули значного розвитку з початку 2022 р. у зв'язку з широкомасштабним воєнним вторгненням держави-агресора. Підтримано ініціативи зі створення в Одеському регіоні спеціальної економічної зони, запропоновано внесення до програмних документів довгострокового планування морської галузі норм про поєднання у приморських регіонах потужностей морського і річкового транспорту, необхідності їх синергії

з іншими видами транспорту, комплексного (інтегрованого) управління приморськими регіонами, урахування при оновленні механізмів його функціонування зарубіжного досвіду та кращих практик урядування з метою першочергового урахування потреб саме цих регіонів як регіонів-лідерів, що підсилить роль місцевих ініціатив і стане каталізатором відновлення втрачених та побудови нових видів транспортної взаємодії, враховуючи також створення нового Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України. У сфері розбудови публічного адміністрування воєнно-морської діяльності запропоновано розроблення плану заходів з реалізації затверджених завдань, що буде організаційно та фінансово підтриманий державою і матиме на меті комплекс дій, що повернуть Україні звання потужної морської держави з ефективним та здатним на підтримання і захист власних прав у прибережних морських просторах та інших районах Світового океану військово-морським флотом.

20. Доведено, що регіоналізм є притаманним публічному адмініструванню морської діяльності, а в регіональних угодах зазвичай міститься перелік форм та методів публічного адміністрування відповідної діяльності для регіонального та національного рівнів. Наднаціональний (регіональний) рівень визначено з більшою конкретизацією, а національний вимагає регламентації у внутрішньому законодавстві. Форми і методи публічного адміністрування на регіональному рівні наслідують класичні для глобалізованого та транснаціонального правового регулювання концепції, специфіка має прояв в обмеженості певним географічним районом, пов'язаності з певною акваторією, спрямованістю на виконання специфічних завдань, тісному зв'язку задіяних акторів, більшому ступені їх взаємодії, оперативності застосованих заходів.

21. Запропоновано визначати регіоналізм як практику формування правового режиму регіонального співробітництва – спільних дій у сфері реалізації спільних інтересів або захисту від спільних загроз у певному регіоні. Його ознаками є просторова, цільова, суб'єктна, предметна та юридична визначеність. Морський регіоналізм є практикою формування правового режиму

регіонального співробітництва будь-яких заінтересованих суб'єктів у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз, що стосуються морської діяльності у певному морському басейні. Чорноморський басейновий регіоналізм визначено як взаємодію держав, якої спрямовано на врегулювання відносин, що виникають у сфері морської діяльності у басейні Чорного моря, з метою виконання спільних завдань раціонального використання його природних ресурсів. Єврорегіоналізм визначено також як практику формування правового режиму регіонального співробітництва держав-членів Ради Європи у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз в Європі, а морський єврорегіоналізм – як практику формування правового режиму регіонального співробітництва держав-членів Ради Європи у сфері реалізації спільних інтересів та/або захисту від спільних загроз, що стосуються морської діяльності у певному європейському морському басейні. Європейське співробітництво у басейні Чорного моря запропоновано розглядати як Чорноморський басейновий єврорегіоналізм.

23. Підтримано та додатково обґрунтовано пропозиції з вироблення єдиної міжнародної домовленості щодо Азово-Керченського регіону з визнанням Азовського моря як замкненого (напівзамкненого) з установленням та делімітацією прибережних морських просторів, із закріпленням режиму Керченської протоки як протоки, що використовується для міжнародного судноплавства, відповідно до норм та принципів сучасного міжнародного права. Обґрунтовано необхідність прийняття Закону України «Про внутрішні води та територіальне море України».

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдєєв О.Р. Адміністративно-правові засоби протидії контрабанді наркотичних засобів, психотропних речовин та фальсифікованих лікарських засобів: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2016. 199 с.
2. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2018. 513 с.
3. Аверочкіна Т.В. Генеза нормативно-правового забезпечення режиму історичних вод. *Митна справа*. 2010. № 5. С. 56–60.
4. Аверочкіна Т.В. Деякі аспекти використання понять «юрисдикція» та «суверенітет» в морському праві. *Вісник Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна*. Серія «Право». 2012. № 12. С. 38–41.
5. Аверочкіна Т.В. До питання про визнання моряків ключовими робітниками. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів ХХІ століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153.
6. Аверочкіна Т.В. Міжнародно-правові засади підготовки та дипломування рядового складу морських торговельних суден. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2006. Вип. 28. С. 304–309.
7. Аверочкіна Т.В. Норми-стандарти підготовки та дипломування моряків: місце у системі правових норм та правова природа. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2006. № 7 (57). С. 111–115.
8. Аверочкіна Т.В. Правова природа стандартів підготовки та дипломування моряків. *Південноукраїнський правовий часопис*. 2006. № 1. С. 137–139.
9. Аверочкіна Т.В. Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2006. 20 с.
10. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах:

адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с.

11. Аверочкіна Т.В., Кормич Б.А., Стець О.М. Морська політика України: навч.-метод. посіб. Одеса: Фенікс, 2023. 178 с.
<https://doi.org/10.32837/11300.24612>.

12. Авер'янов В.Б. Забезпечення прав і свобод людини – пріоритетна орієнтація адміністративної реформи в Україні. *Юридичний вісник*. 2000. № 2. С. 70–73.

13. Авер'янов В.Б. Питання методології сучасної адміністративно-правової доктрини України (аналітичний досвід цікавого та корисного дослідження). *Право України*. 2005. № 1. С. 26–29.

14. Авер'янов В.Б., Дерезь В.А., Пухтецька А.А. Концептуальні засади реформування органів виконавчої влади України з урахуванням європейських принципів та стандартів належного урядування («good governance»). *Форум права*. 2006. № 2. С. 4-12. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index (дата звернення: 15.11.2022 р.).

15. Андрейченко С.С. Питання міжнародної відповідальності держава у зарубіжній доктрині міжнародного права XVI – XIX ст.ст. *Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 13–16.

16. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. № 2. С. 100–105.

17. Андрущенко С.В. Правовий режим морського порту: дис. ... д-ра філософії за спеціальністю 081 – Право. Одеса, 2021. 204 с.

18. Анісімова Г.В. Інтеграція природно-правової доктрини до еколого-правової науки, доктрини, політики і законодавства: деякі аспекти. *Теорія і практика правознавства*. 2016. Вип. 1(9). URL: <http://surl.li/ehfci> (дата звернення: 15.06.2022 р.).

19. Арабаджи Н.Б. Аксиологія сучасного правового порядку: монографія.

Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2014. 188 с.

20. Аудит економіки України 2030. URL: <https://nes2030.org.ua/docs/doc-audit.pdf> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

21. Бабін Б.В. Екологічний імператив у морській діяльності: окремі аспекти публічного адміністрування в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 5. С. 532–535. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/134>.

22. Балобанов О. Організаційно-правове регулювання безпеки мореплавства та проблеми українського морського законодавства міжнародний та європейський досвід. Одеса: ОНМУ, 2002. 182 с.

23. Безкоровайний В. ВМСУ та проблеми національної безпеки України. URL: <https://cutt.ly/b2zVK3F> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

24. Безхлібна А.П. Складові конкурентоспроможності приморського регіону. *Економіка і регіон*. 2021. № 1. С. 48–54. [https://doi.org/10.26906/EiR.2021.1\(80\).2238](https://doi.org/10.26906/EiR.2021.1(80).2238).

25. Безхлібна А.П. Сутність конкурентоспроможності приморських регіонів. *Проблеми економіки*. 2021. № 1. С. 45–51. <https://doi.org/10.32983/2222-0712-2021-1-45-51>.

26. Берназюк Я.О. Принцип належного урядування (good governance): національна та європейська судова практика. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2021. Т. 64. С. 189–197. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.64.35>.

27. Белогубова О.О. Доктринальні погляди на відокремлення міжнародного приватного трудового права. *Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 3. С. 26–28.

28. Богуцький П.П. Правовий режим: методологічні рівні дослідження. *Право України*. 2013. № 1–2. С. 320–322.

29. Борисов Є. М. Еволюція наукової думки щодо правового забезпечення військово-морської діяльності у XV-XIX ст. *Журнал східноєвропейського права*.

2019. № 69. С. 70–85.

30. Бошицький Ю.Л. Вступне слово. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*: зб. матеріалів I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 11 груд. 2012 р.). Вип. 1. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. С. 3–4.

31. Бровко Л. Україна стала учасницею ініціативи Тримор'я: що це таке. URL: <http://surl.li/ehfdh> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

32. Будівництво міжнародного річкового шляху Гданськ-Херсон E40 загрожує унікальній екосистемі Полісся – екологи. URL: <http://surl.li/ehfdq> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

33. Буркинський Б., Котлубай О., Степанов В. Формування морської доктрини України. *Вісник Національної академії наук України*. 2008. № 9. С. 6–11.

34. В Україні розробляється Стратегія розвитку ВМС до 2035 року. URL: <http://surl.li/ehfdt> (дата звернення: 10.10.2022 р.).

35. Варес К. Поточний правовий розвиток Міжнародного органу з морського дна. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*: зб. матеріалів I Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 11 груд. 2012 р.). Вип. 1. Київ: Ліра-К, 2013. С. 49–53.

36. Васильєв С.В. Правова доктрина – джерело процесуального права. *Актуальні питання інноваційного розвитку*. 2012. № 2. С. 70–76.

37. Васильченко О.П. Перспективи розвитку правової доктрини в системі джерел конституційного права. *Науковий вісник Ужгородського університету*. 2007. № 8. С. 80–82.

38. Великий тлумачний словник сучасної української мови / уклад. і голов. ред. В.Т. Бусел. Київ: Перун, 2005. 1728 с.

39. Виняткові економічні зони. URL: <https://cutt.ly/MQ1Lh2l> (дата зврнення: 11.12.2022 р.).

40. Висновок Парламентської асамблеї РЄ № 190 (1995). URL: <http://surl.li/yfqo> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

41. Вігуляр О., Черненко Г. Під головуванням Президента Віктора Ющенка розпочалося засідання РНБОУ. URL: <http://surl.li/ehfej> (дата звернення: 19.08.2020 р.).

42. Віденська декларація, 1993. URL: <http://surl.li/hpvjk> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

43. Віденська конвенція про право міжнародних договорів, 1969. Дата оновлення: 13.06.1986. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text (дата звернення: 23.12.2022 р.).

44. ВМС Росії захопили два українські цивільні судна. URL: <http://surl.li/ehfeo> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

45. Водний кодекс України від 1995. Дата оновлення: 19.08.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр#Text> (дата звернення: 20.08.2022 р.).

46. Воєнна доктрина України, затверджена Указом Президента України від 24.09.2015 № 555/2015. Дата оновлення: 27.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555/2015/ed20210327#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.) (утр. чин.).

47. Воронка В.П. Світовий досвід управління прибережною смугою моря. *Треті Сумські наукові географічні читання*: зб. матеріалів Всеукр. наук. конф. (м. Суми, 12–14 жовт. 2018 р.). Суми: СумДПУ ім. А.С. Макаренка. 2018. С. 25–35.

48. Воронченко презентував стратегію розвитку ВМС до 2035 року. URL: <http://surl.li/ehfez> (дата звернення: 10.10.2022 р.).

49. Всупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: <http://surl.li/ehffe> (дата звернення: 20.12.2022 р.).

50. Высоцкий А.Ф. Морской регионализм (международно-правовые проблемы регионального сотрудничества государств. Київ: Наук. думка, 1986. 196 с.

51. Высоцкий А.Ф. Черное море. Международно-правовые вопросы.

Київ: Наук. думка, 1979. 148 с.

52. Высоцкий А.Ф., Цемко В.П. Черноморско-Азовский бассейн (правовые вопросы использования пространств и ресурсов) / отв. ред. Ю.С. Шемшученко. Київ: Наук. думка, 1991. 252 с.

53. Вэй Р. Обеспечение безопасности на море путем нормативного урегулирования прав и обязанностей капитана судна. *Митна справа*. 2012. № 5 (83). С. 107–112.

54. Гаверський В. В. «Пакетний» підхід у Конвенції ООН з морського права 1982 року. *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 22–23 січ. 2021 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2021. С. 24–27.

55. Ганущак Ю. Мінінфраструктури + Мінрегіон: чи потрібне системі держуправління міністерство-монстр? URL: <https://cutt.ly/12zV4Xq> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

56. Гаращук В.М. Конституційні засади державного контролю та нагляду в Україні. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5т. Харків: Право, 2008. Т. 2: Конституційні засади правової системи України і проблеми її вдосконалення / за ред. Ю.П. Битяка. С. 403–424.

57. Герасимов А.П. Комплексний огляд сектору безпеки і оборони. *Уроки минулого і сьогодення*. 2016. 15 с. URL: <http://surl.li/hpvky> (дата звернення: 14.09.2021 р.).

58. Герасимчук Л. Українсько-англійський словник з прав людини. Харків: ТОВ «Видавництво права людини», 2015. 184 с. URL: https://e2u.org.ua/s?w=cooperation&dicts=all&highlight=on&filter_lines=on (дата звернення: 15.12.2022 р.).

59. Гмирін А. Розвиток транспортної інфраструктури України вимагає нових підходів. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/01/28/681863/> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

60. Голубенко І.І. Види міжнародних інвестиційних угод. *Науковий вісник*

Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2015. Вип. 30. Т. 1. С. 118–123.

61. Гордійчук Д. Заблоковані порти – не вирок. Куди Україна перенаправляє експортні потоки і що з цього виходить. URL: <https://cutt.ly/ZMriZgA> (дата звернення: 16.11.2022 р.).

62. Гринчак В. Острів Тузла: міжнародно-правові аспекти. *Вісник Львівського Національного університету ім. І. Франка. Серія «Юридична»*. 2004. Вип. 40. С. 163–166.

63. Давидова В. Чорноморський регіон: проблеми та перспективи регіональної інтеграції. *Наукові записки Інституту політичних і етнонаціональних досліджень ім. І. Ф. Кураса НАН України*. 2009. Вип. 44. С. 288–296.

64. Дахова І.І. Поняття компетенції Кабінету Міністрів України. *Право і безпека*. 2003. Т. 2. № 1. С. 16–19.

65. Деблокада гирла Бистре щодоби заощаджує бізнесу \$500 тисяч – АМПУ. URL: <http://surl.li/ehfga> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

66. Декларація про державний суверенітет України від 16 липня 1990 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/55-12#Text> (дата звернення: 13.04.2022 р.).

67. Декларація, що визнає право на прапор держав, що не мають морського узбережжя – Declaration recognising the Right to a Flag of States having no Sea-coast. URL: <http://surl.li/ehfgh> (дата звернення: 27.08.2021 р.).

68. Демиденко В.В. Міжнародно-правова основа національного морського права України: теоретичні аспекти. Одеса: АО БАХВА, 1995. 104 с.

69. Державна стратегія регіонального розвитку на 2021–2027 роки, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 5.08.2020 № 695. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-п#Text> (дата звернення: 14.10.2022 р.)

70. Деякі питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2022 № 1343.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1343-2022-п#Text> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

71. Деякі питання оптимізації функціонування центральних органів виконавчої влади у сферах морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212. Дата оновлення: 22.03.2023 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-п#Text> (дата звернення: 12.04.2023 р.).

72. Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/578-2014-р#Text> (дата звернення: 05.09.2022 р.).

73. Джураєва О.О. Динаміка сучасної держави. *Методологія та інноватика загальнотеоретичної юриспруденції*: монографія / Ю.М. Оборотов, А.П. Овчиннікова, В.В. Завальнюк та ін.; за ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2019. С. 347–362.

74. Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2016/1629 від 14 вересня 2016 року про встановлення технічних вимог до суден внутрішнього плавання, про внесення змін до Директиви 2009/100/ЄС і про скасування Директиви 2006/87/ЄС. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/es-20161629.pdf> (дата звернення: 12.08.2022 р.).

75. Для чого Україні національний регулятор у сфері транспорту. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31479.html> (дата звернення: 02.12.2022 р.).

76. Дмитриченко І.В. Сучасний правовий статус і режим Керченської протоки. *Морське право: актуальні питання теорії та практики*: зб. наук. праць. ОНМА. Вип. 3. Одеса: ВидавІнформ ОНМА, 2007. С. 13–24.

77. Добробог Л.М. Підгалузь права і комплексна галузь права як елементи системи права: проблемні аспекти. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2014. № 11. Т. 1. С. 27–29.

78. Довгань В. Екзамен морської галузі України. URL: <http://surl.li/ehfhnd> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

79. Довідка про хід підготовки та підписання Меморандумів про визнання дипломів моряків відповідно до Правила І/10 Конвенції ПДНВ. URL: <http://surl.li/mamke> (дата звернення: 08.05.2020 р.).

80. Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон від 28.01.2003. Дата оновлення: 20.04.2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_157#Text (дата звернення: 11.11.2022 р.).

81. Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003 р. Дата оновлення: 25.03.2023. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_205#Text (дата звернення: 11.11.2022 р.) (утр. чин.).

82. Договір про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією від 31.05.1997 р. Дата оновлення: 01.04.2019. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_006#Text (дата звернення: 11.11.2022 р.) (утр. чин.).

83. Додатковий протокол до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями від 09.11.1995 р. Дата оновлення: 28.07.2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_099#Text (дата звернення: 21.11.2021 р.).

84. Додатковий протокол до Європейської хартії місцевого самоврядування про право участі у справах місцевого органу влади від 16.11.2009 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_946#n2 (дата звернення: 21.11.2021 р.).

85. Дубінін В.А., Бродовська А.В. Техногенно-екологічні ризики при експлуатації аміакопроводу на прикладі Миколаївської області. *Shipbuilding & marine infrastructure*. 2020. № 1(13). С. 58–64. [https://doi.org/10.15589/smi2020.1\(13\).8](https://doi.org/10.15589/smi2020.1(13).8).

86. Дудник Р.М. Нова правова реальність: комплексні галузі права.

Методологія та інноватика загальнотеоретичної юриспруденції / Ю.М. Оборотов, А.П. Овчиннікова, В.В. Завальнюк та ін.; за ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2019. С. 340–347.

87. Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю.П. Сурмін, В.Д. Бакуменко, А.М. Михненко та ін.; за ред. Ю.В. Ковбасюка, В.П. Трощинського, Ю.П. Сурміна. Київ: НАДУ, 2010. 820 с.

88. Етимологічний словник української мови. Т. II: Д-Ь / уклад. Я.Б. Рудницький. Оттава: Укр. Могилян.-Мазепин. акад. наук, 1982. 1128 с.

89. Етимологічний словник української мови: в 7 т. Т. 2 / редкол.: О.С. Мельничук (голов. ред.) та ін. Київ: Наук. думка, 1985. 572 с.

90. Євграфова Є.П. Доктрини та концепції у правовій системі України: форми і сфери застосування. *Право України*. 2010. № 5. С. 77–84.

91. Європейська хартія місцевого самоврядування від 15.10.1985 р. Дата оновлення: 16.11.2009. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_036#Text (дата звернення: 21.11.2021 р.).

92. Європейська хартія місцевого самоврядування в Україні: питання реалізації та контролю = The European Charter of Local Self-Government in Ukraine: Issues of Enforcement and Control / М.В. Гірняк; Укр. асоц. місц. та регіон. влад, Укр. акад. друкарства, Львів. міськрада. Львів: Каменярь, 2004. 58 с.

93. Європейська Хартія про місцеве самоврядування. Пояснювальна записка: English edition: European Charter of Local Self-Government. *Council of Europe*: Printed at the Council of Europe. 56 p. URL: <https://samoorg.com.ua/wp-content/uploads/2008/04/YEHMS.pdf> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

94. Жидецька В.В. Стадії нормотворчого провадження міністерств в Україні. *Держава і право*: зб. наук. праць. Серія «Юридичні науки». 2016. Вип. 74. С. 49–58.

95. Заблоцький В. Українська безпека: морський вимір. URL: <http://tyzhden.ua/Society/206903> (дата звенення: 25.08.2021 р.).

96. Завершилась робота інспекційної місії Європейського агентства з

морської безпеки в Україні. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29736.html> (дата звернення: 15.08.2022 р.).

97. Загальна теорія держави і права / за ред. М.В. Цвіка, В.Д. Ткаченка, О.В. Петришина. Харків: Право, 2002. 583 с.

98. Загальна теорія держави і права: підручник / М.В. Цвік, О.В. Петришин, Л.В. Авраменко та ін.; за ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України М.В. Цвіка, д-ра юрид. наук, проф., акад. АПрН України О.В. Петришина. Харків: Право, 2009. 584 с.

99. Заєць А.П. Проблеми визначення права. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5 т. Харків: Право, 2008. Т.1: Методологічні та історико-теоретичні проблеми формування і розвитку правової системи України / за заг. ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. С. 570–607.

100. Звернення Стівена Коттона до Володимира Зеленського. URL: <http://surl.li/ipcrf> (дата звернення: 25.03.2022 р.).

101. Звіт про науково-дослідну роботу науково-методичне забезпечення створення та розвитку мереж охоронюваних морських акваторій та приморських територій. URL: http://www.sea.gov.ua/img/reports/2018/Theme_6_part3.pdf (дата звернення: 17.11.2022 р.).

102. «Зернова ініціатива»: вже відправлено 8 млн тонн української агропродукції. URL: <http://surl.li/ehfhu> (дата звернення: 30.10.2022 р.).

103. Іванов Д. Історія правового регулювання використання радіозв'язку для пошуку та рятування на морі. *Актуальні проблеми держави і права*: зб. наук. праць. 2005. Вип. 26. С. 246–254.

104. Іванов Д. Правова природа установчих актів Міжнародної організації морського супутникового зв'язку: поняття та особливості. *Актуальні проблеми держави та права*: зб. наук. праць. 2004. Вип. 22. С. 521–525.

105. Іванов Д. Правове регулювання використання системи глобального мобільного (рухомого) супутникового зв'язку на морських судах. *Митна справа*. 2005. № 2. С. 99–105.

106. Іванов Д. Юридико-технічні норми у міжнародно-правових актах з

безпеки судноплавства. *Суспільство. Держава. Право*. 2004. Вип. 4. С. 47–50.

107. Ізвозікова А. Уряд офіційно об'єднав Мінінфраструктури та Мінрегіон. URL: <http://surl.li/lfnbt> (дата звернення: 05.12.2022 р.).

108. Інструкція про застосування зброї, бойової техніки, озброєння кораблів (катерів), літаків і вертольотів Державної прикордонної служби України, спеціальних засобів та заходів фізичного впливу під час охорони державного кордону та виключної (морської) економічної зони України, затверджена Наказом Адміністрації Державної прикордонної служби України від 21.10.2003 № 200. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text> (дата звернення: 15.07.2022 р.).

109. Інфраструктура Миколаївського порту зазнала значних пошкоджень через обстріли військ РФ. URL: <http://surl.li/ehfie> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

110. Іскра С. Визначення правової доктрини у співвідношенні з юридичною наукою. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. № 11. С. 177–180.

111. Кармаліта М.В. Значення правової доктрини в контексті джерел права. *Юридична Україна*. 2010. № 6(90). С. 17–21.

112. Кармаліта М.В. Правова доктрина – джерело (форма) права: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2011. 199 с.

113. Кармаліта М.В. Правова доктрина у романо-германській та англо-саксонській правових сім'ях. *Підприємництво, господарство і право*. 2010. № 2. С. 6–9.

114. Кисловський В.П., Трюхан М.О. Вихідні лінії для морських зон України: загальні питання. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 1(76). С. 29–36.

115. Кисловський В.П., Трюхан М.О. Вихідні лінії для морських зон України: шляхи вдосконалення підходів до їх визначення. *Вісник геодезії та картографії*. 2012. № 2(77). С. 20–26.

116. Кицюк І. Теоретичні аспекти транскордонного співробітництва. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки*.

2009. Вип. 4. С. 23–27.

117. Кібік О.М., Котлубай В.О. Тенденції розвитку процесів економічної інтеграції. Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 вересня 2018 р.) / за ред. Г.О. Ульянової; уклад.: О. В. Дикий, І.І. Братінов. Одеса: Гельветика, 2018. С. 141–144.

118. Ківалов С.В. Адміністративно-правова природа відносин у сфері проходження служби в органах прокуратури. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2010. Т. IX. С. 5–20.

119. Ківалов С.В. Адміністрація морських портів України: чи не зайва структура? *Lex Portus*. 2017. № 2. С. 5–20.

120. Ківалов С.В. До питання залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони Одеського морського порту. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 5–18. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.1>.

121. Ківалов С.В. Капітани та служби капітанів морських портів України: законодавча та інституційна криза. *Lex Portus*. 2019. № 2. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.2.2019.1>.

122. Ківалов С.В. Контроль як напрям діяльності суб'єктів публічної адміністрації. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 3–6.

123. Ківалов С.В. Нариси морської доктрини України. Одеса: Видав. Дім «Гельветика», 2017. 232 с.

124. Ківалов С.В. Професійні стандарти в морській галузі: історичний розвиток правового регулювання та сучасне оновлення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 5–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.1>.

125. Ківалов С.В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7–26. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>.

126. Ковальський В.С., Козінцев І.П. Правотворчість: теоретичні та логічні засади. Київ: Юрінком Інтер, 2005. 192 с.

127. Ковальський Г.Є. Східні кордони України – лінія розподілу чи смуга співпраці. URL: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/may/3.htm> (дата звернення: 10.09.2020 р.).

128. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 25.09.2022 р.).

129. Козир Л. Особливості підготовки суднових офіцерів для роботи на суднах під іноземним прапором і в багатонаціональних екіпажах: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 27–28 жовт. 2005 р.). Одеса: Астропринт, 2005. С. 104–107.

130. Козлова А. Членство у «Тримор'ї»: що це дасть Україні. Експерти пояснили, як статус члена Тримор'я допоможе українській економіці. URL: <http://surl.li/ehfjd> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

131. Козлова Л. Вперше в історії: в Україні продали морський порт. URL: <http://surl.li/hpvom> (дата звернення: 19.01.2023 р.).

132. Козюбра М.І. Науковознавчі проблеми загальної теорії держави і права. *Методологічні проблеми правової науки*. Харків: Право, 2003. С. 91–94.

133. Коментар до ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України. URL: <https://legalexpert.in.ua/komkodeks/ktm/103-ktm/6768-1.html> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

134. Конвенція ООН з морського права, 1982. *Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права»* / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша. Одеса: Фенікс, 2012. С. 107–525.

135. Конвенція ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів і психотропних речовин від 20.12.1988 р. Дата оновлення: 25.04.11991. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_096#Text (дата звернення: 30.03.2022 р.).

136. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та

іншими матеріалами від 1972. URL: <http://surl.li/hpvqg> (дата звернення: 15.09.2021 р.).

137. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення від 21.04.1992 р. Дата оновлення: 04.02.1994. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065#Text (дата звернення: 20.11.2022 р.).

138. Конвенція про збереження морських живих ресурсів Антарктики від 20.05.1980 р. Дата оновлення: 04.02.1994. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_045#Text (дата звернення: 15.11.2022 р.).

139. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20.10.1972. Дата оновлення: 17.11.1992. URL: <http://surl.li/hpvql> (дата звернення: 20.11.2022 р.).

140. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства від 9.04.1965 р. Дата оновлення: 21.09.1993. URL: <http://surl.li/hpvpi> (дата звернення: 30.10.2022 р.).

141. Конвенція про режим проток від 20.07.1936 р. Дата оновлення: 03.04.1992. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text (дата звернення: 01.12.2022 р.).

142. Конституція України від 28.06.1996 р. Дата оновлення: 01.01.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text> (дата звернення: 01.12.2022 р.).

143. Копачинська Г.В. Проблеми формування морських кордонів в Азово-Керченській акваторії: невирішене питання українсько-російських двосторонніх відносин. Проблеми формування морських кордонів в Азово-Керченській акваторії: невирішене питання українсько-російських двосторонніх відносин. *Економічні інновації*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 44. С. 108–115.

144. Копиленко О.Л., Мурашин Г.О. Деякі методологічні аспекти наукового забезпечення законодавчого процесу. *Методологічні проблеми правової науки*: матеріали Міжнар. наук. конф. (м. Харків, 13–14 груд. 2002 р.) / упоряд.: М.І. Панов, Ю.М. Грошевий. Харків: Право, 2003. С. 86–87.

145. Кормич Б.А. Глобалізація адміністративного права та митне законодавство. *Lex Portus*. 2017. № 5. С. 17–29.
146. Кормич Б.А. Глобальне адміністративне право: ключові аспекти концептуалізації. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 21–32.
147. Корчевна Л.О. Доктрина як джерело права. *Юридична Україна*. 2004. № 11. С. 4–7.
148. Креативність загальнотеоретичної юриспруденції: монографія / Ю.М. Оборотов, В.В. Завальнюк, В.В. Дудченко та ін.; за ред. Ю.М. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2015. 488 с.
149. Кривак В. В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 7. С. 80–84.
150. Крижанівський А.Ф. Правовий порядок в Україні: витоки, концептуальні засади, інфраструктура: монографія. Одеса: Фенікс, 2009. 504 с.
151. Кузнецов С.А. Управленческое решение капитана морского торгового судна по обеспечению безопасности мореплавания (административно-правовая характеристика): автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. Одесса, 1992. 22 с.
152. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підручник. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
153. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства: деякі аспекти визначення правового статусу та режиму. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 31–47.
154. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Реєстрація суден в альтернативних реєстрах: правовий аналіз. *Митна справа*. 2015. № 4. С. 83–91.
155. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посіб. Одеса: Фенікс, 2012. 236 с.
156. Кузнецов С.С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232425>.
157. Кузнецов С.С. Військово-морська діяльність у системі пріоритетів

державної морської політики України: оновлення правового забезпечення. *П'яті Таврійські юридичні наукові читання: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Київ, 15–16 трав. 2020 р.). Київ: Таврійський національний університет імені В. І. Вернадського, 2020. С. 117–119.

158. Кузнєцов С.С. Доктринотворення – стадія процесу державного (владно-вольового) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. Вип. 3. С. 59–68. <https://doi.org/10.35774/app2020.03.059>.

159. Кузнєцов С.С. Доктринотворення – стадія процесу суспільного (суспільно-свідомого) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 100–110. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212988>.

160. Кузнєцов С.С. Загальнотеоретичний підхід до визначення категорії «доктрина». *Юридична наука: виклики і сьогодення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф.* (м. Одеса, 12–13 черв. 2020 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 20–23.

161. Кузнєцов С.С. Інституційний і функціональний підходи до розуміння легітимації влади. *Актуальні проблеми теорії та історії прав людини, права і держави: зб. статей V Всеукраїнської наук. конф. правників-початківців* (Одеса, 12 – 13 квіт. 2008 р.). Одеса; Львів, 2008. С. 16–18.

162. Кузнєцов С.С. Концепт «морська діяльність» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2021. Вип. 2. С. 98–103. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2021.2.17>.

163. Кузнєцов С.С. Концепт «морські правовідносини» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Нове українське право*. 2021. Вип. 3. С. 63–71. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.3.9>.

164. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України: вимір загальнотеоретичної юриспруденції. *Правова держава*. 2020. № 37. С. 71–79. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.38.201504>.

165. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України: еволюційний аспект процесу формування. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 2. С. 50–59. <https://doi.org/10.32850/sulj.2020.2.9>.

166. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України 2009 року – організаційний (процесуально-процедурний) аспект правотворення і доктринотворення. *Юридичний бюлетень*. 2020. № 16. С. 43–53. <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2020.16.06>.

167. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України на період до 2035 року (2009 – 2015 – 2018 років): організаційний (процесуально-процедурний) аспект доктринотворення. *Держава та регіони. Серія «Право»*. 2021. № 1. Т. 1. С. 17–26. <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2021.1.3>.

168. Кузнєцов С.С. Морська доктрина як стратегія побудови оновленого морського законодавства України. *Адміністративно-правова доктрина і практика в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 4–5 черв. 2020 р.)* / ред. кол. Гриценко І.С., Мельник Р.С. та ін. Київ: Видав. дім «Гельветика», 2020. С. 23–27.

169. Кузнєцов С.С. Оновлена морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній українській державності. *Lex Portus*. 2019. № 6. С. 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>.

170. Кузнєцов С.С. Оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності як пріоритетного напрямку державної морської політики України. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 81–86. <https://doi.org/10.32840/pdu.2020.2.12>.

171. Кузнєцов С.С. Підготовка моряків у системі національних інтересів України на морі: до питання організаційно-правового забезпечення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. № 1. С. 194–198. <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.1.34>.

172. Кузнєцов С.С. Поняття та характерні ознаки легітимації як процесу. *Держава і право: зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки*. 2007. Вип. 38. С. 757–760.

173. Кузнєцов С.С. Правова (морська) доктрина для України: концепт терміно-поняття «морські правовідносини». *Пріоритетні напрями розвитку правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 28–29 січ. 2022 р.). Львів: Західноукр. орг. «Центр правничих ініціатив», 2022. С. 11–14.

174. Кузнєцов С.С. Правова «морська» доктрина для України: концепт терміно-поняття «морська діяльність». *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.) Запоріжжя: Запорізька міська громад. орг. «Істина», 2022. С. 6–9.

175. Кузнєцов С.С. Процес легітимації державної влади в Україні в умовах сучасних демократичних трансформацій: автореф. дис. ... канд. політ. наук. Одеса, 2008. 17 с.

176. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-прапора» – позначення правового статусу суб'єкта «морських» правовідносин (у контексті “UNCLOS’82”). *Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права*: матеріали VII Міжнар. наук. конф. (м. Кременчук, 21-22 січ. 2022 р.). Кременчуцький національний університет ім. М. Остроградського. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 308–311.

177. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-учасниця» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS’82»). *Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 14–15 січ. 2022 р.). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2022. С. 105–109.

178. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «морська держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті “UNCLOS’82”). *Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику*: матеріали

Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 21–22 січ. 2022 р.). Харків: Східноукраїнська наукова юридична організація, 2022. С. 90–93.

179. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «прибережна держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті “UNCLOS’82”). *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21-22 січ. 2022 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2022. С. 11–14.

180. Кузнєцов С.С. Торговельне мореплавання: генеза правового забезпечення. *Правове життя сучасної України*: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 144–147.

181. Кузнєцов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина I. Становлення). *Нове українське право*. 2021. Вип. 4. С. 237–244. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.4.35>.

182. Кузнєцов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина II. Сучасність). *Нове українське право*. 2021. Вип. 5. С. 51–57. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.5.7>.

183. Кузнєцов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (зобов'язання щодо безпеки мореплавання). *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2021. № 53. С. 44–49. <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2021.53.9>.

184. Кузнєцов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (судно прапора – виключна юрисдикція). *Публічне право*. 2021. № 3. С. 77–87. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-43-8>.

185. Кузнєцов С.С. Україна – морська держава: концепт «правосуб'єктність» у контексті правової (морської) доктрини. *Актуальні*

проблеми вітчизняної юриспруденції. 2021. Вип. 3. С. 137–143.
<https://doi.org/10.15421/392162>.

186. Кузнєцов С.С. Україна – морська держава: концепт терміно-поняття «правосуб’єктність» у контексті її правового статусу. *Право і держава: проблеми розвитку та взаємодії у XXI ст.*: тези допов. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломоєць. Запоріжжя ЗНУ, 2022. С. 5–9.

187. Кузнєцов С.С. Україна – прибережна держава: концепт «держава, яка знаходиться в географічно несприятливому положенні» у контексті правової (морської) доктрини. *Юридичний бюлетень*. 2021. № 20. С. 30–38.
<https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2021.20.04>.

188. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий євро регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини (євроінтеграційний вимір: Україна – Рада Європи). *Публічне право*. 2021. № 1. С. 71–86. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-41-7>.

189. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий євро регіоналізм: перспективи для оновлення морської доктрини України. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-ти річчя проголошення незалежності України та 25-ти річчя прийняття Конституції України)*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). / за заг. ред. С. В. Ківалова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2021. Т.1. С. 412–414.

190. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: до визначення поняття. *Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 січ. 2021 р.). Львів: Західноукр. орг. «Центр правничих ініціатив», 2021. Ч. 2. С. 69–73.

191. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини України (міжнародно-правовий вимір). *Вісник Національного технічного університету України «Київський*

політехнічний інститут». *Політологія. Соціологія. Право*. 2021. № 1. С. 128–135. [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1\(49\).233059](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1(49).233059).

192. Кулик М.З. Шляхи вирішення проблеми розмежування морських просторів України. *Держава і право*: зб. наук. праць. 2007. Вип. 35. С. 595–600.

193. Курс адміністративного права України: підручник / за ред. О.В. Кузьменко. 3-є вид., допов. Київ: Юрінком Інтер, 2018. 904 с.

194. Лажнік В.Й., Гордун І.М. Проблеми делімітації та демаркації морських кордонів в Азовському морі та Керченській протоці. *Науковий вісник Волин. нац. ун-ту ім. Лесі Українки. Серія «Міжнародні відносини»*. 2008. № 11. С. 89–98.

195. Латинська фразеологія: слов.-довідн. / авт. уклад. П.І. Осипов. Київ: Академвидав, 2009. 344 с.

196. Лев В., Вербяний І. Англійсько-український словник. Нюрнберг-Байройт, 1947. 232 с. URL: <https://diasporiana.org.ua/wp-content/uploads/books/14791/file.pdf> (дата звернення: 20.09.2021 р.).

197. Ленгер Я.І., Бисага Ю.Ю. Відповідальність вищих органів державної влади: окремі аспекти. *Форум права*. 2008. № 3. С. 325–331. URL: <https://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2008-3/2008-3/08ljivoa.pdf> (дата звернення: 25.08.2021 р.).

198. Лизанець О.В. Становлення і розвиток прикордонного співробітництва регіону. *Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Економіка»*. 2010. Вип. 30. С. 106–111.

199. Листопад О. Чорнобиль усе ще може вбивати: фізики-ядерники у день роковин катастрофи. URL: <http://surl.li/ehfku> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

200. Литвин О. Україна відправила «зеленими коридорами» зерно для Африки. URL: <http://surl.li/ehfkz> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

201. Маліцький Б.А. Сучасний стан наукової сфери України та нова стратегічна доктрина її розвитку. *Наука та наукознавство*. 2006. № 2. С. 16–32.

202. Мартинов А.Ю. Міжнародні регіональні організації. Енциклопедія історії України: Т. 6: Ла-Мі / Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України.

Інститут історії України. Київ: В-во «Наукова думка», 2009. 790 с.

203. Маємо вирішити питання дивідендної політики АМПУ і перегляду портових зборів, – Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32661.html> (дата звернення: 10.03.2021 р.).

204. Мельник Р. Концепція людиноцентризму у сучасній доктрині адміністративного права. *Право України*. 2015. № 10. С. 157–165.

205. Мельник Р.С. Категорія «публічне управління» у новій інтерпретації. *Адміністративне право і процес*. 2013. № 1. С. 8–14.

206. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні від 7.04.2000. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_441#Text (дата звернення: 12.06.2022 р.).

207. Методика визначення збитків, заподіяних навколишньому природному середовищу в межах територіального моря, виключної морської (економічної) зони та внутрішніх морських вод України в Азовському та Чорному морях, затверджена Наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 19.08.2022 № 309. Дата оновлення: 11.11.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1253-22#Text> (дата звернення: 25.11.2022 р.).

208. Методика розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації, затверджена Наказом Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31.03.2016. № 79. Дата оновлення: 16.06.2020 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0632-16#Text> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

209. Михайлова О.Б. Чорноморський регіоналізм: концептуальні засади, актори та інтеграційна динаміка. *Вісник Одеського національного університету. Соціологія і політичні науки*. 2018. Т. 23. № 2(31). С. 149–161. [https://doi.org/10.18524/2304-1439.2018.2\(31\).144314](https://doi.org/10.18524/2304-1439.2018.2(31).144314).

210. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від

02.11.1973. Дата оновлення: 26.09.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 20.11.2022 р.).

211. Міжнародна конвенція про рятування від 28.04.1989. Дата оновлення: 22.03.2017. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text (дата звернення: 16.09.2022 р.).

212. Міжнародна морська організація розпочала аудит портів України. URL: <http://surl.li/ehflw> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

213. Міжнародний досвід щодо Закону про доступ до публічної інформації. URL: <http://surl.li/lgsby> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

214. Мінінфраструктури: спрощено порядок перетину державного кордону для водіїв віком від 18 до 60 років. URL: <https://cutt.ly/9FdBIxU> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

215. Монастирний В.М. Світовий досвід інтеграційних процесів на регіональному рівні. *Теорія та практика державного управління*. 2009. Вип. 1. С. 453–459.

216. Морська адміністрація заблокувала видачу документів моряків. URL: <https://nikvesti.com/news/politics/153036> (дата звернення: 20.05.2022 р.).

217. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 № 1307. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

218. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 № 1240-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-p/ed20211011#Text> (дата звернення: 23.05.2023 р.).

219. Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права» / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша. Одеса: Фенікс, 2012. 570 с.

220. Моряки на Одещині можуть отримати документи та вийти в рейс. URL: <http://surl.li/ehfmm> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

221. Москаленко Д. Чому Україні потрібен потужний флот на Дунаї. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/07/13/689133/> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

222. Мочульська М.Є. Правова доктрина в континентальній правовій системі: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Львів, 2011. 19 с.

223. Мочульська М.Є. Правова доктрина та правова наука: співвідношення понять. *Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні*: матеріали XVIII регіон. наук.-практ. конф. (26–27 січ. 2012 р.). Львів: Львів. нац. ун-т ім. І. Франка, 2012. С. 39–41.

224. Мужикова Н., Чабак Л. Транскордонне та єврорегіональне співробітництво рубіжних областей. *Освітній пакет для тематичного короткотермінового семінару*. Чернігів, 2009. 115 с.

225. На Одещині держава продала порт, який приносить прибуток. URL: <http://surl.li/hpvsw> (дата звернення: 20.01.2023).

226. Набрав чинності наказ Мінінфраструктури від 18.04.2019 року № 266, яким внесені Зміни до Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту. URL: <http://surl.li/ipcta> (дата звернення: 25.11.2022 р.).

227. Наступного ранку після «зернових угод»: Росія атакувала ракетами торговий порт Одеси. URL: <http://surl.li/ehfmq> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

228. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р. Дата оновлення: 03.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення: 15.05.2023 р.).

229. Немерцалова С.В. Теоретичні питання застосування термінів «охорона» та «збереження» у морських природоохоронних конвенціях. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2011. Вип. 41. С. 103–109.

230. Нестеренко І. Обґрунтування позицій України щодо делімітації Азовського моря і Керченської протоки. *Актуальні проблеми міжнародних відносин*: зб. наук. праць. 2005. Вип. 54. Ч. 2. С. 75–79.

231. Никитюк М.В. Сутнісні характеристики реального зв'язку між судном та державою його прапора. *Митна справа*. 2009. № 3. С. 36–40.
232. Нипорко Ю.І. Українська школа міжнародного морського права. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*: зб. матеріалів І Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 11 груд. 2012 р.). Вип. 1. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. С. 98–105.
233. «Нібулон» закінчив перший етап будівництва нового терміналу на Дунаї. URL: <https://cutt.ly/GMropQL> (дата звернення: 17.11.2022 р.).
234. Ніякий І. Моряки приносять Україні \$3 млрд на рік. Вони можуть втратити роботу. URL: <http://surl.li/ehfmx> (дата звернення: 08.05.2020 р.).
235. Новий українсько-англійський словник / Є.І. Гороть, С.В. Гончарук, Л.К. Малімон, О.О. Рогач. Луцьк: Вежа-Друк, 2016. 700 с. URL: https://e2u.org.ua/s?w=cooperation&dicts=all&highlight=on&filter_lines=on (дата звернення: 15.06.2021 р.).
236. Общетеоретическая юриспруденция: учебный курс: учебник / под ред. Ю.Н. Оборотова. Одеса: Фенікс, 2011. 436 с.
237. Оперативна інформація щодо заходів, які вживаються іноземними країнами з протидії розповсюдженню COVID-19. URL: <http://surl.li/tkqp> (дата звернення: 13.01.2022 р.).
238. Осадца І.С. Транскордонне співробітництво як складова частина європейської інтеграції країни. *Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки*. 2009. Вип. 4. С. 48–54.
239. Офіційний сайт Державного підприємства «Адміністрація морських портів України». URL: <https://www.uspa.gov.ua> (дата звернення: 08.12.2022 р.).
240. Павленко О.П. Основні засади державного управління розвитком прибережних зон. *Менеджер*. 2015. № 1(69). С. 96–100.
241. Павлиш О. З порту «Південний» вийшло перше з лютого судно з українським продовольством. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2022/08/8/690122/> (дата звернення: 08.12.2022 р.).
242. Павлюк Н.М. Доктрина цивільного права як теоретичне підґрунтя

модернізації цивільного законодавства України. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 6. С. 68–71. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-6/17>.

243. Пам'ятка щодо плавання коридором підходу до портів України (Чорноморськ, Одеса, Південний). URL: <http://surl.li/hpvtq> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

244. Панов М.І. Методологічні проблеми формування понятійного апарату правової науки. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5 т. Харків: Право, 2008. Т.1: Методологічні та історико-теоретичні проблеми формування і розвитку правової системи України / за заг. ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. С. 109–128.

245. Панченко І. Проблеми делімітації Азовського моря та Керченської протоки. *Часопис Київського університету права*. 2020. № 1(3). С. 365–369. <https://doi.org/10.36695/2219-5521.3.2020.67>.

246. Пархоменко Н.М. Джерела права: проблеми теорії та методології: монографія. Київ: Юрид. думка, 2008. 336 с.

247. Перевалка вантажів морпортами України б'є рекорди. URL: <http://surl.li/ehfoe> (дата звернення: 10.10.2022 р.).

248. Перспективи співробітництва між ЄС та регіональними організаціями Чорноморського регіону: матеріали Міжнар. конф. (м. Київ, 2007). Київ: Національний інститут проблем міжнародної безпеки, 2007. 182 с.

249. Петришин О.В. Правова доктрина України: у 5 т. / В.Я. Тацій, О.Д. Святоцький, С.І. Максимов та ін.; за заг. ред. О.В. Петришина. Т. 1: Загальнотеоретична та історична юриспруденція. Харків: Право, 2013. 976 с.

250. Петровський П. Сервісна концепція державного управління. *Енциклопедія державного управління*: у 8 т. / Національна академія державного управління при Президентові України; наук.-ред. кол.: Ю. Ковбасюк та ін. Київ: НАДУ, 2011. Т. 8: Публічне врядування / наук.-ред. кол.: В. Загорський, С. Телешун та ін. Львів: ЛРІДУ НАДУ, 2011. С. 523–525.

251. Питання Апарату Ради національної безпеки і оборони України: Указ Президента України від 14.10.2005 № 1446/2005. Дата оновлення: 25.10.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1446/2005#Text> (дата звернення: 18.09.2021 р.).

252. Питання представництва України під час розгляду арбітражним трибуналом, створеним згідно з Додатком VII до Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року, спору між Україною та Російською Федерацією щодо прав прибережної держави в Чорному і Азовському морях та у Керченській протоці: Розпорядження Президента України від 19.02.2018 № 30/2018-рп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/30/2018-рп#Text> (дата звернення: 12.12.2022 р.).

253. Півторак Н.Ф. Генеза інституту реального зв'язку судна з державою прапора в міжнародному морському праві: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2018. 213 с.

254. План заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затверджений Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-р#n38> (дата звернення: 10.12.2022 р.).

255. План заходів з реалізації Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32856.html> (дата звернення: 16.11.2022 р.).

256. Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дис. ... д-ра філософії за спеціальністю 081 – Право. Одеса, 2020. 216 с.

257. Повертайло М. На Одещині дозволили дипломування моряків та вихід в рейси. Які порти працюють. URL: <http://surl.li/ehfoz> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

258. Погребняк С. Концепції good governance та good administration (міжнародний, європейський та національний досвід). *Філософія права і*

загальна теорія права. 2012. № 1. С. 177–190.

259. Подцерковний О.П. Про розбіжності економічного змісту та юридичної форми суспільних відносин. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2010. Т. IX. С. 217–225.

260. Положення про Адміністрацію Державної прикордонної служби України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 16.10.2014 № 533. Дата оновлення: 28.04.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/533-2014-п#Text> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

261. Положення про Державну екологічну інспекцію України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 275. Дата оновлення: 5.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/275-2017-п/ed20221005#Text> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

262. Положення про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 6.03.2022 № 212. Дата оновлення: 22.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/212-2022-п#n21> (дата звернення: 03.04.2023 р.).

263. Положення про Державну митну службу України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2019 № 227. Дата оновлення: 14.06.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2019-п#n209> (дата звернення: 16.06.2023 р.).

264. Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.1992 №731. Дата оновлення: 27.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/731-92-п#Text> (дата звернення: 08.06.2023 р.).

265. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 р. № 1499. Дата оновлення: 09.06.2023.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п#Text> (дата звернення: 15.06.2023 р.).

266. Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого Наказом Мінінфраструктури України від 17.11.2021 № 621. Дата оновлення: 20.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1590-21#Text> (дата звернення: 03.01.2023 р.).

267. Положення про Міністерство інфраструктури України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. Дата оновлення: 19.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п#Text> (дата звернення: 05.06.2023 р.).

268. Положення про Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. Дата оновлення: 17.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400-2022-п#Text> (дата звернення: 30.12.2022 р.).

269. Положення про Міністерство розвитку громад та територій України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 197. Дата оновлення: 18.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/197-2014-п#Text> (дата звернення: 17.03.2023 р.) (утр. чин.).

270. Положення про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-чартеру суб'єктами підприємницької діяльності, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 16.08.1994 № 559. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/559-94-п#Text> (дата звернення: 28.10.2022 р.).

271. Положення про порядок охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 12.06.1996 № 642. Дата оновлення: 04.09.2003. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/642-96-п> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

272. Полякова Ю.В. Проблеми і перспективи реалізації інноваційного потенціалу приморських регіонів України. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Економіка»*. 2016. Т. 21. Вип. 5. С. 133–137.

273. Полянський Є.Ю. Правова доктрина як базисна концепція права. *Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2015. Т. 17. С. 297–313.

274. Помер у муках. У шлунку викинутого на берег кита виявили майже 150 кг сміття. URL: <https://focus.ua/uk/technologies/538322-umer-muchitelnoy-smertyu-v-zheludke-vybroshenko-na-bereg-kita-obnaruzhili-pochti-150-kg-musora-foto> (дата звернення: 25.11.2022 р.).

275. Порядок визначення мінімального складу екіпажу судна, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 10.11.2014 № 575. Дата оновлення: 14.08.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text> (дата звернення: 23.09.2020 р.).

276. Порядок виконання митних формальностей на морському та річковому транспорті, затверджений Наказом Міністерства фінансів України від 10.03.2015 № 308. Дата оновлення: 27.08.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0486-15#Text> (дата звернення: 23.09.2022 р.).

277. Порядок застосування зброї і бойової техніки з'єднаннями, військовими частинами і підрозділами Військово-Морських Сил Збройних Сил в мирний час у разі виконання ними завдань з охорони підводного простору в межах територіального моря України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 19.11.2008 № 1007. Дата оновлення: 15.06.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1007-2008-п#Text> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

278. Порядок організації охорони морських та річкових портів, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 27.03.2013 № 198. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-13#Text> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

279. Порядок підтвердження кваліфікації та дипломування осіб командного складу суден та суднової команди морських суден, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 18.10.2013 № 813.

Дата оновлення: 21.02.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1901-13#Text> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

280. Порядок присвоєння і нанесення на судна внутрішнього плавання унікального європейського ідентифікаційного номера, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 31.01.2022 № 62. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0308-22#Text> (дата звернення: 09.10.2022 р.).

281. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений Наказом Мінінфраструктури України від 11.04.2022 № 203. Дата оновлення: 01.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22#Text> (дата звернення: 15.02.2023 р.).

282. Поштовх для розвитку Дунайського регіону отримано – Володимир Козакевич. URL: <https://www.apk-inform.com/uk/exclusive/opinion/1529078> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

283. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. Дата оновлення: 10.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text> (дата звернення: 25.03.2023 р.).

284. Правила плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 09.10.2002 № 721. Дата оновлення: 20.12.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0973-02#Text> (дата звернення: 15.01.2023 р.).

285. Правила льодового проведення суден, затверджені Наказом Мінінфраструктури України від 12.03.2011 № 14. Дата оновлення: 10.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0447-11#Text> (дата звернення: 08.04.2023 р.).

286. Правова система України: історія, стан та перспективи: у 5 т. / Акад.

прав. наук України. Харків: Право, 2008.

287. Правова доктрина України: у 5 т. / редкол.: Тацій В.Я. (голова) та ін.; Нац. акад. прав. наук України. Харків: Право, 2013.

288. Правова доктрина України: у 5 т. Т. 4: Доктринальні проблеми екологічного, аграрного та господарського права / Ю.С. Шемшученко, А.П. Гетьман, В. І. Андрейцев та ін.; за заг. ред. Ю.С. Шемшученка. Харків: Право, 2013. 848 с.

289. Правознавство: підручник / за заг. ред. В.Ф. Опришка, Ф.П. Шульженка. Київ: КНЕУ, 2003. 767 с. URL: <https://buklib.net/books/21888/> (дата звернення: 11.11.2022 р.).

290. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022. Дата оновлення: 19.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022/ed20230817#Text> (дата звернення: 28.05.2023 р.).

291. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, спрямованих на запобігання виникненню і поширенню коронавірусної хвороби (COVID-19): Закон України від 17.03.2020. Дата оновлення: 10.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/530-20#Text> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

292. Про внесення змін до Закону України «Про державний кордон України» (щодо закріплення правового статусу та режиму прилеглої зони України): Проект Закону України від 30.11.2010 № 7407. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=7407&skl=7 (дата звернення: 05.02.2021 р.).

293. Про внесення змін до Закону України «Про Державну прикордонну службу України» щодо вдосконалення порядку використання та застосування заходів примусу, бойової техніки та озброєння особовим складом Державної прикордонної служби України: Закон України від 18.11.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1897-20#Text> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

294. Про внесення змін до Митного кодексу України та деяких інших законів України щодо запровадження механізму «єдиного вікна» та оптимізації здійснення контрольних процедур при переміщенні товарів через митний кордон України: Закон України від 06.09.2018. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2530-19/ed20231001#Text> (дата звернення: 18.10.2022).

295. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1108. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-п#Text> (дата звернення: 16.05.2023 р.).

296. Про внесення змін до Постанови Верховної Ради України «Про приєднання України до Європейської конвенції про основні принципи транскордонного співробітництва між територіальними общинами або органами влади 1980 року» та про ратифікацію додаткових протоколів до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями: Закон України від 24.06.2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1879-15#Text> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

297. Про внесення змін до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 492. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/492-2015-п#Text> (дата звернення: 15.02.2023 р.).

298. Про внесення зміни до Правил перетинання державного кордону громадянами України: Постанова Кабінету Міністрів України від 02.09.2022 № 992. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/992-2022-п#Text> (дата звернення: 16.12.2022 р.).

299. Про внесення змін до пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 та визнання таким, що втратив чинність, пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.10.2020 № 1023.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-2020-п#Text> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

300. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проєкт Закону України від 30.12.2002 № 2605. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5 (дата звернення: 05.02.2021 р.).

301. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text> (дата звернення: 03.04.2023 р.).

302. Про Воєнну доктрину України: Постанова Верховної Ради України від 19.10.1993 № 3529-XII. Дата оновлення: 01.02.2005. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3529-12#Text> (дата звернення: 15.09.2022 р.) (утр. чин.).

303. Про Воєнну доктрину України: Указ Президента України від 15.06.2004 № 648/2004. Дата оновлення: 26.09.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/648/2004#Text> (дата звернення: 15.09.2022 р.) (утр. чин.).

304. Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики: Директива 2000/60/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 23.10.2000. Дата оновлення: 20.11.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_962#Text (дата звернення: 17.11.2022 р.).

305. Про делегацію для участі у XXXI сесії Українсько-Російської Комісії з питань рибальства в Азовському морі: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 06.11.2019 № 1043-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1043-2019-р#Text> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

306. Про державний кордон України: Закон України від 04.11.1991. Дата оновлення: 23.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12/ed20230923#Text> (дата звернення: 25.04.2023 р.).

307. Про Державний Прапор України: Проєкт Закону України від 16.10.2015 № 3334. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=56838 (дата звернення: 20.01.2022 р.).

308. Про Державну прикордонну службу України: Закон України від 03.04.2003 р. Дата оновлення: 23.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15/ed20230803#Text> (дата звернення: 01.05.2023 р.).

309. Про Державну програму економічного і соціального розвитку України на 2010 рік: Закон України від 20.05.2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2278-17#Text> (дата звернення: 11.12.2022 р.)

310. Про деякі питання Національного інституту стратегічних досліджень: Указ Президента України від 02.06.2010 № 662/2010. Дата оновлення: 10.10.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/662/2010#Text> (дата звернення: 17.09.2020 р.).

311. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 15.04.2014. Дата оновлення: 06.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1207-18#Text> (дата звернення: 25.05.2023 р.)

312. Про закриття морських портів: Наказ Мінінфраструктури України від 28.04.2022 № 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text> (дата звернення: 06.09.2022 р.).

313. Про засади державної регіональної політики: Закон України від 05.02.2015. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/156-19#Text> (дата звернення: 15.04.2023 р.).

314. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів: Закон України від 22.03.2001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2333-14#Text> (дата звернення: 09.09.2022 р.).

315. Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України: Наказ Мінінфраструктури України від 06.08.2018 № 354. Дата оновлення: 22.10.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0972-18#Text> (дата звернення: 11.11.2022 р.).

316. Про затвердження Змін до Положення про капітана морського порту

та службу капітана морського порту: Наказ Мінінфраструктури України від 18.04.2019 № 266. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0448-19#Text> (дата звернення: 15.11.2022 р.) (утр. чин.).

317. Про затвердження квот добування водних біоресурсів загальнодержавного значення в Азовському морі із затоками у 2019 році: Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України від 14.02.2019 № 57. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0194-19#Text> (дата звернення: 27.12.2022 р.).

318. Про затвердження Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів: Постанова Кабінету Міністрів України від 10.07.1998 № 1057. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1057-98-п#Text> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

319. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. Дата оновлення: 03.11.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п#Text> (дата звернення: 21.12.2022 р.).

320. Про затвердження Переліку портів, для яких призначається офіцер охорони порту або начальник Служби морської безпеки порту, проводиться оцінка охорони порту та розробляється план охорони порту: Наказ Мінінфраструктури України від 08.02.2016 № 48. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0317-16#Text> (дата звернення: 12.11.2022 р.).

321. Про затвердження плану заходів з проведення комплексного огляду сектору безпеки і оборони України та методичних рекомендацій щодо його проведення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 25.02.2015 № 139-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/139-2015-п#Text> (дата звернення: 30.12.2021 р.).

322. Про затвердження Положення про функціональну підсистему запобігання і реагування на загрозу або виникнення надзвичайних ситуацій на морському і річковому транспорті в акваторії морських портів, організації

пошуково-рятувальних робіт в акваторії Чорного та Азовського морів: Наказ Мінінфраструктури України від 15.03.2016 № 104. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0506-16#Text> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

323. Про затвердження Порядку здійснення медико-біологічної оцінки якості та цінності природних лікувальних ресурсів, визначення методів їх використання: Наказ МОЗ України від 02.06.2003 № 243. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0752-03#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

324. Про затвердження порядку митного оформлення продукції морського промислу, яка ввозиться на митну територію України: Наказ Держмитслужби № 504 від 17.08.1998. Дата оновлення: 14.06.2005. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0766-98#Text> (дата звернення: 13.12.2022 р.) (утр. чин.).

325. Про затвердження Правил безпеки під час виконання робіт з розвідування та розроблення родовищ нафти і газу в акваторіях Чорного та Азовського морів: Наказ Міністерства надзвичайних ситуацій України від 14.12.2012 № 1423. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0076-13#Text> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

326. Про затвердження Режиму рибальства в басейні Азовського моря з усіма затоками, гирлами та лиманами у 2019 році: Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України від 12.03.2019 р. № 119. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-19#Text> (дата звернення: 27.12.2022 р.).

327. Про затвердження Режиму рибальства в басейні Азовського моря у 2021 році: Наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 02.03.2021 № 161. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0408-21#Text> (дата звернення: 28.12.2022 р.).

328. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку: Постанова Кабінету

Міністрів України від 29.01.2014 № 34. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/34-2014-п#Text> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

329. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16.05.2008. Дата оновлення: 30.04.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08#Text> (дата звернення: 12.09.2022 р.) (утр. чин.).

330. Про заходи щодо підвищення ефективності планування в секторі безпеки і оборони: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 28.04.2014. Дата оновлення: 24.03.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0007525-14#Text> (дата звернення: 12.09.2022 р.) (утр. чин.).

331. Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.05.2007 № 722. Дата оновлення: 03.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722-2007-п#Text> (дата звернення: 23.05.2023 р.).

332. Про заходи щодо поліпшення екологічного стану акваторій Чорного та Азовського морів, інших водних об'єктів: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 04.03.2004 № 110-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/110-2004-р> (дата звернення: 23.08.2022 р.).

333. Про Заяву Верховної Ради України «Про агресію російської федерації в районах Чорного та Азовського морів і Керченській протоці»: Постанова Верховної Ради України від 20.09.2022 № 2595-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2595-IX#Text> (дата звернення: 12.12.2022 р.).

334. Про Збройні Сили України: Закон України від 06.12.1991. Дата оновлення: 23.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1934-12#Text> (дата звернення: 25.04.2023 р.).

335. Про Кабінет Міністрів України: Закон України від 16.05.2008. Дата оновлення: 13.10.2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/279-17#Text> (дата звернення: 17.12.2022 р.) (утр. чин.).

336. Про Концепцію (основи державної політики) національної безпеки

України: Постанова Верховної Ради України від 16.01.1997 № 3/97-ВР. Дата оновлення: 22.07.2003. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3/97-вр#Text> (дата звернення: 23.08.2022 р.).

337. Про Концепцію розвитку сектору безпеки і оборони України: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 04.03.2016. Дата оновлення: 27.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0002525-16#n2> (дата звернення: 23.08.2022 р.) (утр. чин.).

338. Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції: Постанова Кабінету Міністрів України від 29.01.2020 № 39. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/39-2020-п#Text> (дата звернення: 13.12.2022 р.).

339. Про місцеве самоврядування в Україні: Закон України від 21.05.1997. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/280/97-вр#Text> (дата звернення: 25.04.2023 р.).

340. Про морські порти: Закон України від 17.05.2012. Дата оновлення: 01.01.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 23.03.2023 р.).

341. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення: 14.05.2023 р.).

342. Про Національну комісію, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту: Проект Закону України. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=69593 (дата звернення: 30.11.2022 р.).

343. Про невідкладні заходи із забезпечення державної безпеки: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 4.11.2014. Дата оновлення: 18.11.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0014525-14#Text> (дата звернення: 21.12.2022 р.).

344. Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, і Чорному та Азовському морях і Керченській протоці: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 12.10.2018.

Дата оновлення: 13.10.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0011525-18#Text> (дата звернення: 12.12.2022 р.)

345. Про нову редакцію Воєнної доктрини України: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 02.09.2015. Дата оновлення: 27.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0016525-15#Text> (дата звернення: 23.12.2022 р.) (утр. чин.).

346. Про оголошення акваторії Азовського моря гідрологічним заказником загальнодержавного значення «Приморський»: Указ Президента України від 11.04.2019 № 132/2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/132/2019#Text> (дата звернення: 23.12.2022 р.).

347. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003. Дата оновлення: 08.07.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/964-15#Text> (дата звернення: 25.12.2022 р.) (утр. чин.).

348. Про Основні напрями зовнішньої політики України: Постанова Верховної Ради України від 2.07.1993 № 3360-XII. Дата оновлення: 20.07.2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3360-12#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.) (утр. чин.).

349. Про охоронну діяльність: Закон України від 22.03.2012. Дата оновлення: 15.06.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4616-17#Text> (дата звернення: 19.06.2022 р.).

350. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991. Дата оновлення: 19.05.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

351. Про охорону суверенних прав України в межах виключної (морської) економічної зони та континентального шельфу у північно-західній частині Чорного моря: Указ Президента України від 5.10.2009 № 801/2009. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/801/2009#Text> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

352. Про підписання Угоди про Єдиний транзитний дозвіл ТРАСЕКА: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 28.10.2021. № 1338-р.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1338-2021-p#Text> (дата звернення: 01.12.2022 р.).

353. Про підняття Державного прапора України на морських суднах, зареєстрованих в Україні: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 12.08.1992 № 523-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/523-92-p#Text> (дата звернення: 21.07.2021 р.).

354. Про приєднання до Угоди про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА: Закон України від 02.12.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1036-20#Text> (дата звернення: 22.12.2022 р.).

355. Про приєднання України до Європейської конвенції про основні принципи транскордонного співробітництва між територіальними общинами або органами влади 1980 року: Постанова Верховної Ради України від 14.07.1993. Дата оновлення: 28.07.2004. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3384-12#Text> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

356. Про приєднання України до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, поправок 1984, 1985, 1987, 1990 і 1992 років та Протоколу 1978 р. до неї: Постанова Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 № 771. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/771-93-%D0%BF#Text> (дата звернення: 20.11.2022 р.).

357. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року: Закон України від 01.11.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/464/96-vp#Text> (дата звернення: 03.11.2022 р.).

358. Про приєднання України до Статуту Ради Європи: Закон України від 31.10.1995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/398/95-vp#Text> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

359. Про призначення А. Парубія Секретарем Ради національної безпеки і оборони України: Указ Президента України від 27.02.2014 № 165/2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/165/2014#Text> (дата звернення: 11.09.2022 р.).

360. Про призначення Р. Богатирьової Секретарем Ради національної безпеки і оборони України: Указ Президента України від 24.12.2007 № 1251/2007. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1251/2007#Text> (дата звернення: 25.08.2021 р.).

361. Про призупинення дії деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства інфраструктури України: Наказ Мінінфраструктури України від 27.02.2015 № 80. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-15#Text> (дата звернення: 05.09.2022 р.).

362. Про прикордонний контроль: Закон України від 05.11.2009. Дата оновлення: 23.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17#Text> (дата звернення: 07.04.2023 р.).

363. Про прилеглу зону України: Закон України від 6.12.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text> (дата звернення: 01.09.2022 р.).

364. Про прилеглу зону: Проект Закону України від 23.07.2009 № 5014. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=35892 (дата звернення: 05.02.2021 р.).

365. Про припинення дії Договору між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки: Закон України від 24.02.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2948-20#Text> (дата звернення: 02.04.2023 р.).

366. Про припинення дії Договору про дружбу, співробітництво і партнерство між Україною і Російською Федерацією: Закон України від 06.12.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2643-19#Text> (дата звернення: 12.12.2022 р.).

367. Про припинення дії Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку: Постанова Кабінету

Міністрів України від 01.10.2014 № 493. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/493-2014-п#Text> (дата звернення: 23.12.2022 р.).

368. Про припинення дій, які містять ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції: рекомендації Тимчасової адміністративної колегії Антимонопольний комітету України від 04.11.2020 № 2-рк/тк. URL: <https://amcu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5fb/3a1/5e7/5fb3a15e73782481469507.pdf> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

369. Про проголошення незалежності України: Постанова Верховної Ради Української РСР від 24 серпня 1991 року № 142-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1427-12#Text> (дата звернення: 12.09.2022 р.).

370. Про Раду національної безпеки і оборони України: Закон України від 05.03.1998. Дата оновлення: 31.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/183/98-вр#Text> (дата звернення: 21.04.2023 р.).

371. Про ратифікацію Європейської хартії місцевого самоврядування: Закон України від 15.07.1997. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/452/97-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

372. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини ХІ Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України від 3.06.1999. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text> (дата звернення: 02.05.2022 р.).

373. Про ратифікацію Конвенції про захист Чорного моря від забруднення: Постанова Верховної Ради України від 04.02.1994 № 3939-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3939-12#Text> (дата звернення: 20.11.2022 р.).

374. Про ратифікацію Протоколу № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями стосовно об'єднань євро регіонального співробітництва (ОЕС):

Закон України від 16.05.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4704-17#Text> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

375. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 2 вересня 2015 року «Про нову редакцію Воєнної доктрини України»: Указ Президента України від 24.09.2015 № 555/2015. Дата оновлення: 27.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/555/2015#Text> (дата звернення: 15.08.2022 р.) (утр. чин.).

376. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 4 березня 2016 року «Про Концепцію розвитку сектору безпеки і оборони України»: Указ Президента України від 14.03.2016 № 92/2016. Дата оновлення: 27.03.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/92/2016#Text> (дата звернення: 13.09.2022 р.) (утр. чин.).

377. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 4 листопада 2014 року «Про невідкладні заходи із забезпечення державної безпеки»: Указ Президента України від 14.11.2014. № 880/2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/880/2014#Text> (дата звернення: 12.09.2022 р.).

378. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 травня 2015 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України від 26.05.2015 № 287/2015. Дата оновлення: 16.09.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/287/2015#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

379. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 8 червня 2012 року «Про нову редакцію Стратегії національної безпеки України»: Указ Президента України від 08.06.2012 № 389. Дата оновлення: 29.05.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389/2012#Text> (дата звернення: 13.12.2022 р.).

380. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 12 жовтня 2018 року «Про невідкладні заходи щодо захисту національних інтересів на Півдні та Сході України, і Чорному та Азовському морях і Керченській

протоці»: Указ Президента України від 12.10.2018 № 320/2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/320/2018#Text> (дата звернення: 13.12.2022 р.).

381. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави»: Указ Президента України від 20.05.2008 № 463/2008. Дата оновлення: 30.06.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/463/2008#Text> (утр. чин.).

382. Про Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 25 березня 2021 року «Про Стратегію воєнної безпеки України»: Указ Президента України від 25.03.2021 № 121/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/121/2021#n2> (дата звернення: 14.12.2022 р.).

383. Про рішення Ради національної безпеки і оборони від 28 квітня 2014 року «Про заходи щодо підвищення ефективності планування в секторі безпеки і оборони»: Указ Президента України від 13.05.2014 № 468/2014. Дата оновлення: 24.03.2017. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/468/2014#Text> (дата звернення: 14.12.2022 р.) (утр. чин.).

384. Про рішення Ради національної безпеки і оборони від 28 квітня 2014 року «Про скасування деяких рішень Ради національної безпеки і оборони України» та визнання такими, що втратили чинність, деяких указів Президента України: Указ Президента України від 06.06.2014 № 504/2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/504/2014#Text> (дата звернення: 14.12.2022 р.).

385. Про скасування деяких рішень Ради національної безпеки і оборони України: Рішення Ради національної безпеки і оборони від 28.04.2014. Дата оновлення: 30.06.2014. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008525-14#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

386. Про Стратегію воєнної безпеки України: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 25.03.2021. Дата оновлення: 27.03.2021.

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0022525-21#n2> (дата звернення: 14.12.2022 р.).

387. Про Стратегію національної безпеки України: Рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6.05.2015. Дата оновлення: 29.05.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0008525-15#Text> (дата оновлення: 15.12.2022 р.).

388. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України від 12.02.2007 № 105/2007. Дата оновлення: 29.05.2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/105/2007#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.) (утр. чин.).

389. Про тимчасову заборону спеціального використання китоподібних Чорного та Азовського морів: Наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 20.09.2011 № 328. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1142-11#Text> (дата звернення: 25.01.2023 р.).

390. Про транскордонне співробітництво: Закон України від 24.06.2004. Дата оновлення: 11.10.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15#Text> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

391. Про уповноваження А. Близнюка на підписання Додаткового протоколу до Європейської хартії місцевого самоврядування про право участі у справах місцевого органу влади: Розпорядження Президента України від 8.09.2011 № 275/2011-рп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/275/2011-рп#Text> (дата звернення: 21.11.2022 р.).

392. Про уповноваження А. Ключова на підписання Протоколу № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними громадами або властями стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЕС): Розпорядження Президента України від 6.09.2011 № 273/2011-рп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/2011-рп#Text> (дата звернення: 21.11.2022 р.).

393. Про утворення Міжвідомчої робочої групи з питань проведення комплексного огляду сектору безпеки і оборони України: Постанова Кабінету

Міністрів України від 19.11.2014. № 640. Дата оновлення: 07.02.2020.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/640-2014-п#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.) (утр. чин.).

394. Про Цільовий план Україна – НАТО на 2007 рік у рамках Плану дій Україна – НАТО: Указ Президента України від 18.06.2007 № 535/2007.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/535/2007#Text> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

395. Проект Закону про державні символи України, порядок їх використання та захисту від 03.03.2016 № 4103-1. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=58320 (дата звернення: 20.01.2022 р.).

396. Проект Закону України «Про прибережну смугу морів». URL: http://www.crs.org.ua/data/zakon_05.2007.pdf (дата звернення: 15.11.2022 р.).

397. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html> (дата звернення: 16.11.2022 р.).

398. Проекти законів і кодексів. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc6_main?id=&pid069=178&Ses=0&Sk1=8 (дата звернення: 17.08.2022 р.).

399. Проект міжнародного водного шляху Е40 приречений на провал. URL: <https://necu.org.ua/proyekt-mizhnarodnogo-vodnogo-shlyahu-e40-pryrechenyi-na-proval/> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

400. Промова В. Черчилля в університеті Цюріху 19 вересня 1946 року. URL: https://www.bbc.com/ukrainian/indepth/story/2007/03/070326_repa_europe_oh (дата звернення: 19.12.2020 р.).

401. Протокол № 2 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями, який стосується міжтериторіального співробітництва, 1998. Дата оновлення: 28.07.2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_520#Text (дата звернення: 21.11.2021 р.).

402. Протокол № 3 до Європейської рамкової конвенції про транскордонне співробітництво між територіальними общинами або властями

стосовно об'єднань єврорегіонального співробітництва (ОЕС), 2009. Дата оновлення: 16.05.2012. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_947#Text (дата звернення: 21.11.2021 р.).

403. Пунда О.О. Адміністративно-правове регулювання забезпечення здійснення особистих немайнових прав: дис. ... д-ра юрид. наук. Ірпінь, 2018. 472 с.

404. Пухтецька А.А. Формування глобального адміністративного права. *Наукові записки НаУКМА. Юридичні науки*. 2013. Т. 144–145. С. 117–119.

405. Расюк А.О. Відомча нормотворча діяльність в Україні та шляхи її модернізації. *Наука і правоохорона*. 2019. № 1. С. 140–147.

406. Резолюція II. Регулююча попередні капіталовкладення у первісну діяльність, пов'язану з поліметалевими конкреціями: Додаток I до Заключного акту Третьої конференції Організації Об'єднаних Націй з морського права. *Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. I Т. 1. Кн. 1 «III Конференція ООН з морського права»* / С.В. Ківалов, Є.В. Додін, С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна, Д.О. Нікіша. Одеса: Фенікс, 2012. С. 72–84.

407. Реутов В.Є. Транскордонне співробітництво регіонів України: теоретико-практичні аспекти розвитку. *Ефективна економіка*. 2011. № 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=912> (дата звернення: 22.11.2022 р.).

408. Романуха О.М. Оформлення правового статусу сучасного українсько-російського кордону: монографія. Кривий Ріг: ДонНУЕТ, 2019. 82 с. URL: http://elibrary.donnuet.edu.ua/1659/1/Romanykha_kordon_monografiya.pdf (дата звернення: 20.12.2022 р.).

409. Російський варіант делімітації морського кордону позбавить Україну газонасної площі. URL: https://zn.ua/ukr/POLITICS/rosiyskiy_variant_delimitatsiyi_morskogo_kordonu_pozbavit_ukrayinu_gazonosnoyi_ploschi2.html (дата звернення: 20.12.2022 р.).

410. Росія закріє частину акваторії Чорного моря для іноземних військових кораблів під приводом навчань, – МЗС України.

URL: https://lb.ua/news/2021/04/15/482500_rosiya_zakriie_chastinu_akvatorii.html
(дата звернення: 21.11.2021 р.).

411. Руслан Стефанчук розповів про підготовку законопроекту «Про державні символи України, порядок їх використання та охорони». Прес-служба Апарату Верховної Ради України. 17 лютого 2021 року.
URL: <https://www.rada.gov.ua/news/Novyny/203552.html> (дата звернення: 20.01.2022 р.).

412. Рябошапченко А.О. Сучасні тенденції розвитку міжнародного правопорядку. *Юридична наука: виклики і сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 12–13 черв. 2020 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2020. С. 35–37.

413. Савенко М. Адміністративна юрисдикція судів – критерії визначення. *Адміністративна юстиція: європейський досвід і пропозиції для України* / авт.-упоряд. І.Б. Коліушко, Р.О. Куйбіда. Київ: Факт, 2003. С. 506–512.

414. Самойленко Н.С. Розробка теоретичних засад транскордонного співробітництва країнами Європейського Союзу (1949-2009 р.р.). *Гуржіївські історичні читання*. Вип. 8/9 (2014–2015). С. 228–231.

415. Северінова О.Б. Правова доктрина та її застосування в сучасних умовах європейської міждержавної інтеграції. *Правовий часопис Донбасу*. 2019. № 4(69). С. 32–38. <https://doi.org/10.32366/2523-4269-2019-69-4-32-38>.

416. Семеніхін І.В. Правова доктрина: поняття, ознаки, структура. *Проблеми законності*. 2016. Вип. 132. С. 26–36.

417. Семеніхін І.В. Правова доктрина: загальнотеоретичний аналіз / наук. ред О.В. Петришин. Харків: Юрайт, 2012. 88 с.

418. Семеніхін І.В. Правова доктрина, наукова спільнота та влада: окремі питання співвідношення та взаємодії. *Теорія і практика правознавства*. 2016. Вип. 1(9). URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/tipp_2016_1_4 (дата звернення: 15.06.2022 р.).

419. Серафімов В.В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3(5). С. 100–111.

420. Серафимов В.В. Політика планування та розвитку портової галузі України: перспективи оновлення: *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнар. наук-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 402–405.

421. Серафимов В.В. Правовий режим прилеглої зони України. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 485–488.

422. Серафимов В.В. Регіоналізм як напрям морської політики України: оновлення правового забезпечення. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 111–123. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212989>.

423. Серафимов В.В. Сучасні тенденції формування морської політики держав Середземномор'я. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 157–181. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.11>.

424. Сербенко Н. До питання про використання Керченської протоки, або Чому російсько-український договір порушує міжнародне право? URL: <http://bintel.com.ua/uk/article/kerch/> (дата звернення: 20.12.2022 р.).

425. Сергейчик В. Международно-правовые основы технического надзора государства флага: «UNCLOS 82». *Визначальні тенденції генези державності і права*: зб. наук. праць за матеріалами Міжнар. наук.-практ. конф. «Треті Прибузькі юридичні читання» (м. Миколаїв, 23–24 листоп. 2007 р.). Миколаїв: Іліон, 2007. С. 623–615.

426. Сергійчик В. Адміністративно-правові засади виконання Україною обов'язків держави прапора щодо контролю технічного стану морських суден: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2010. 19 с.

427. Сергійчик В. Правові підстави та процедури технічного огляду суден у випадках проведення їх реєстрації у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України. *Митна справа*. 2009. № 3. С. 55–57.

428. Сергійчик В. Технічний огляд суден у випадках проведення їх

реєстрації: організаційно-правові засади. *Правове життя сучасної України: тези доповідей Міжнар. наук. конф. проф.-викл. і асп. складу Одеської національної юридичної академії* (м. Одеса, 5–6 черв. 2009 р.). Одеса: Фенікс, 2009. С. 304–305.

429. Сидоржевський М. «Зернову угоду» продовжено ще на чотири місяці. URL: <https://www.dw.com/uk/zernovu-ugodu-prodovzeno-se-na-cotiri-misaci/a-63786186> (дата звернення: 30.11.2022 р.).

430. Систему охорони в портах буде оптимізовано відповідно до норм закону. URL: <http://surl.li/ehfwb> (дата звернення: 05.04.2021 р.).

431. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. Київ: Алерта; КНТ; ЦУЛ, 2009. 520 с.

432. Скакун О.Ф. Теорія держави і права: підручник. / пер. з рос. Харків: Консум, 2006. 656 с.

433. Словник іншомовних слів. URL: <http://surl.li/mczsr> (дата звернення: 25.11.2021 р.).

434. Словник іншомовних слів / за ред. О. С. Мельничука. Київ: УРЕ, 1974. URL: <https://ev.vue.gov.ua/wp-content/uploads/2018/04/Мельничук-О.-ред.-Словник-іншомовних-слів.pdf> (дата звернення: 25.11.2021 р.).

435. Словник іншомовних слів / уклад. С.М. Морозов, Л.М. Шкарапута. Київ: Наук. думка, 2000. 680 с.

436. Словник української мови у 20 томах. URL: <https://slovnyk.me/dict/newsum/аквакультура> (дата звернення: 21.12.2021 р.).

437. Современное международное морское право и практика его применения Украиной / рук. авт. кол. А.А. Щипцов. Київ: Наук. думка, 1995. 343 с.

438. Спасибо-Фатєєва І.В. Доктринальне тлумачення. *Вісник Академії правових наук України*. 2005. № 1 (40). С. 14–24.

439. Співробітництво України в рамках Ради Європи. URL: <https://coe.mfa.gov.ua/spivrobitnictvo/2554-cooperation> (дата звернення: 10.10.2021 р.).

440. Спрощуємо процедуру оформлення суднозаходу, – Владислав Криклій. URL: <https://mtu.gov.ua/news/32342.html> (дата звернення: 05.11.2021 р.).

441. Статут Ради Європи від 05.05.1949. Дата оновлення: 31.10.1995. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_001#Text (дата звернення: 17.11.2022 р.).

442. Стець О.М. Державно-службові відносини: сутнісно-понятійна характеристика та галузева-правова ідентифікація: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Одеса, 2021. 37 с.

443. Стець О.М. Правовий режим морського кордону України. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 182–207. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2018.12>.

444. Стець О.М. Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1. С. 68–88. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.5>.

445. Стратегічний оборонний бюлетень України, затверджений Указом Президента України від 17.09.2021 № 473/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/473/2021#Text> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

446. Стратегія Військово-Морських Сил Збройних Сил України 2035. URL: <https://navy.mil.gov.ua/strategiya-vijskovo-morskyh-syl-zbrojnyh-syl-ukrayiny-2035/> (дата звернення: 10.10.2022 р.).

447. Стратегія національної безпеки України «Безпека людини – безпека країни», затверджена Указом Президента України від 14.09.2020 № 392/2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#n5> (дата звернення: 16.12.2022 р.).

448. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 548-р. Дата оновлення: 23.12.2020. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text> (дата звернення: 12.01.2023 р.).

449. Страчкова Н. Приморський регіон: суть та підходи до визначення. *Науковий вісник Східноєвропейського національного університету ім. Л. Українки. Географічні науки*. 2013. № 6. С. 84–89.

450. Стрілець Ю.П. Принцип підконтрольності в контексті концепції «good governance». *Актуальні проблеми державного управління*. 2011. № 2. С. 319–325.

451. Структура апарату Міністерства розвитку громад та територій України. URL: <http://surl.li/hpwcsl> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

452. Студенніков І. Транскордонне співробітництво та його роль в процесі європейської інтеграції України. *Міжнародні зв'язки України: наукові пошуки і знахідки*. 2006. Вип. 15. С. 309–322.

453. Супруненко А., Ницевич А., Мельников И., Лебедев В. Спасание на море. Одеса: Фенікс, 2009. 136 с.

454. Сурілова А.О. Принцип «good governance» у реформуванні портових формальностей в Україні. *Правова держава*. 2021. № 41. С. 69–75. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.41.225584>.

455. Сучасна правова енциклопедія / за заг. ред. О.В. Зайчука. Київ: Юрінком Інтер, 2015. 408 с.

456. Сушинський О.І. Конституція України в аспекті конституційних доктрин. *Збірник наукових праць Львівського державного інституту новітніх технологій та управління ім. В'ячеслава Чорновола*. Серія «Юридичні науки». 2007. Вип. 2. С. 114–126.

457. Тарас Висоцький: У рамках роботи зернового коридору вже експортовано 2,5 млн тонн зерна. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/taras-vysotskyi-u-ramkakh-roboty-zernovoho-korydoru-vzhe-eksportovano-25-mln-tonn-zerna> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

458. Тарасенко К.В. Компетенція, форми і методи діяльності та відповідальність Ради національної безпеки України. *Форум права*. 2012. № 2. С. 679–692. URL: <http://surl.li/hpwcso> (дата звернення: 25.08.2021 р.).

459. Тарасовський Ю. В Україні вперше виставлять на продаж морський порт. URL: <https://forbes.ua/news/v-ukraini-vpershe-vistavlyat-na-prodazh-morskiy-port-22122022-10677> (дата звернення: 25.12.2022 р.).

460. Тацій В.Я. Методологічні проблеми правової науки на етапі

формування правової, демократичної, соціальної держави. *Методологічні проблеми правової науки*: матеріали Міжнар. наук. конф. (м. Харків, 13–14 груд. 2002 р.) / упоряд. М.І. Панов, Ю.М. Грошевий. Харків: Право, 2003. С. 3–13.

461. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник / за заг. ред. О.В. Зайчука, Н.М. Оніщенко. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 688 с.

462. Теорія держави і права: підручник / О.М. Бандурка, О.М. Головка, О.С. Передерій та ін.]; за заг. ред. д-ра юрид. наук, проф., акад. НАПрН України О. М. Бандурки; МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2018. 416 с.

463. Типова технологічна схема здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451. Дата оновлення: 24.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п#Text> (дата звернення: 14.02.2023 р.).

464. Типова технологічна схема пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 21.05.2012 № 451. Дата оновлення: 24.01.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-п#Text> (дата звернення: 14.02.2023 р.).

465. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене Наказом Мінінфраструктури України від 25.08.2011 № 339. Дата оновлення: 10.03.2023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11#Text> (дата звернення: 30.03.2023 р.).

466. Тодика О.Ю. Народовладдя на трансформаційному етапі розвитку держави і суспільства: монограф. / за ред. О.В. Петрішина. Харків: Право, 2007. 480 с.

467. Толстов С. Україна і Росія: новий ракурс. *Зовнішні справи*. 2008. № 3. С. 23–27.

468. ТРАСЕКА може розширити коридор Європа – Кавказ – Азія на країни Балтії. URL: <https://railexpoua.com/novyny/traseka-mozhe-rozshyryty-korydor-ievropa-kavkaz-aziia-na-krainy-baltii/> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

469. Трофименко В.А. Правова доктрина – основа формування правової системи країни. *Вісник Національної юридичної академії України ім. Я. Мудрого*. Серія «Філософія права, політологія, соціологія». 2009. № 2. С. 85–95.

470. Трояновський В.В. Європейська хартія місцевого самоврядування як фундамент розвитку місцевої демократії в державах Європи. URL: http://academy.gov.ua/ej/ej10/doc_pdf/Troyanovsky.pdf (дата звернення: 22.11.2022 р.).

471. Трюхан М. О. Географічні аспекти розмежування морських просторів України. *Проблеми безперервної географічної освіти і картографії*: зб. наук. праць. 2004. Вип. 4. С. 275–278.

472. У Держприкодонслужбі активно вдосконалюють охорону морських рубежів України. URL: https://galinfo.com.ua/news/u_derzhprykodonsluzhbi_aktyvno_vdoskonalyuyut_ohoronu_morskyh_rubezhiv_ukrainy_310982.html (дата звернення: 11.12.2022 р.).

473. Угода між Державним комітетом України з рибного господарства та рибної промисловості та Комітетом Російської Федерації з рибальства з питань рибальства в Азовському морі від 14.09.1993. Дата оновлення: 07.10.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_174#Text (дата звернення: 22.11.2022 р.).

474. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці від 20.03.2012. Дата оновлення: 01.08.2012. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_409#Text (дата звернення: 28.12.2022 р.).

475. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво в морському та авіаційному пошуку і рятуванні на Чорному та Азовському морях від 27.10.2010. Дата оновлення: 22.08.2011.

URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_385#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.).

476. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про співробітництво під час здійснення спільного контролю осіб, транспортних засобів і товарів на українсько-російському державному кордоні від 18.10.2011. Дата оновлення: 13.01.2012. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_387#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.)

477. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про спільні дії з організації будівництва транспортного переходу через Керченську протоку від 17.12.2013. Дата оновлення: 08.10.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_430#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.).

478. Угода між Україною і Російською Федерацією про демаркацію українсько-російського державного кордону від 17.05.2010. Дата оновлення: 08.07.2010. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_365#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.).

479. Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про пункти пропуску через державний кордон між Україною і Російською Федерацією від 08.02.1995. Дата оновлення: 22.12.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_257#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.).

480. Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про торговельне судноплавство від 08.02.1995. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_103#Text (дата звернення: 29.12.2022 р.).

481. Угода про асоціацію між Україною та ЄС від 27.06.014. Дата оновлення: 25.10.2022. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (дата звернення: 23.02.2023 р.).

482. Угода про незаконний обіг на морі, укладена на виконання статті 17 Конвенції Організації Об'єднаних Націй про боротьбу з незаконним обігом наркотичних засобів та психотропних речовин (ETS N 156) від 31.01.1995. Дата

оновлення: 15.11.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_045#Text (дата звернення: 15.11.2022 р.).

483. Угода про розвиток мультимодальних перевезень ТРАСЕКА від 16.06.2009. Дата оновлення: 02.12.2020. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/417_001-09#Text (дата звернення: 12.11.2022 р.).

484. Україна виставить порт «Білгород-Дністровський» на продаж. URL: <https://interfax.com.ua/news/investments/888858.html> (дата звернення: 04.02.2023 р.).

485. Україна дотримується всіх вимог Міжнародної конвенції про підготовку моряків – Криклій. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3019072-ukraina-dotrimuetsa-vsikh-vimog-miznarodnoi-konvencii-pro-pidgotovku-morakiv-kriklij.html> (дата звернення: 08.05.2022 р.).

486. Україна запропонувала об'єднати проекти «Вікінг» і ТРАСЕКА. URL: <http://surl.li/ehfxy> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

487. Україна – кандидат в ЄС: які законодавчі зміни слід очікувати. URL: <http://surl.li/ehfya> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

488. Україна отримала статус партнера-учасника ініціативи Тримор'я. URL: <https://www.eurointegration.com.ua/news/2022/06/21/7141676/> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

489. Україна пропонує включити порт «Миколаїв» до «зернового коридору». URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3617095-ukraina-proponue-vkluciti-port-mikolaiv-do-zernovogo-koridoru.html> (дата звернення: 30.11.2022 р.).

490. Україна успішно пройшла аудит ІМО, – Володимир Омелян. URL: <https://www.vectornews.net/news/politics/63704-ukrayina-uspshno-proyshla-audit-mo-volodimir-omelyan.html> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

491. Українська призма: співпраця України з міжнародними організаціями. 76 с. URL: <http://surl.li/mczuf> (дата звернення: 19.10.2022 р.).

492. Укрзалізниця відновила дільницю, яка сполучила Україну та

Молдову в Одеській області. URL: <http://surl.li/hpwee> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

493. Уляницький В. Світ рятують від кризи, Росія заробить \$1,6 млрд. Україну змушують дозволити транзит російського аміаку. Чому це небезпечно. URL: <https://forbes.ua/war-in-ukraine/ukraina-gotova-vidnoviti-tranzit-rosiyskogo-amiaku-navishcho-tse-nam-ta-chi-bezpechno-23092022-8397> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

494. Усупереч неодноразовим протестам Києва, у територіальних водах України в Керченській протоці продовжують будувати міст. URL: <https://v.gd/SFZ3RT> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

495. Федоренко В.Л. Конституційно-правовий статус Ради національної безпеки і оборони України. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 12. С. 32–39.

496. Федотова О.С. Визначення поняття «акваторія морського порту» за законодавством України та відмежування його від суміжних понять. *Форум права*. 2009. № 1. С. 532–537. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2009_1_78 (дата звернення: 15.11.2022 р.)

497. Філософський енциклопедичний словник / НАН України, Ін-т філософії імені Г.С. Сковороди; редкол.: В. І. Шинкарук (голова) та ін. Київ: Абрис, 2002. VI, 742 с.

498. Харитонova О.І., Харитонов Є.О. Порівняльне право Європи: навч. посібник. Харків: Одисей, 2002. 592 с.

499. Цвік М.В. Проблеми сучасного праворозуміння. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5т. Харків: Право, 2008. Т. 1: Методологічні та історико-теоретичні проблеми формування і розвитку правової системи України / за заг. ред. М.В. Цвіка, О.В. Петришина. С. 66–68.

500. Цоклан В.В. Структура Ради національної безпеки і оборони України як важливий елемент її конституційно-правового статусу. *Конституційне право та конституційний процес в Україні*. 2011. № 2(5). С. 90–92.

501. Черкес М.Ю. Міжнародне право: підручник. Київ: Правова єдність, 2009. 392 с.

502. Чорне море майже вдвічі брудніше від Середземного, – ЄС і ПРООН. URL: <http://surl.li/hpwez> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

503. Чулінда Л.І. Вплив доктринальних досліджень на ефективність правозастосування. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 1. С. 100–103.

504. Шевченко А.Є., Кармаліта М.В. Вплив правової доктрини на правотворчий процес в Україні. *Юридичний вісник*. 2015. № 3(36). С. 52–57.

505. Шемшученко Ю.С. До історії розвитку українського екологічного законодавства. *Правова система України: історія, стан та перспективи*: у 5 т. Харків: Право, 2008. Т.4: Методологічні засади розвитку екологічного, земельного, аграрного та господарського права / за заг. ред. Ю.С. Шемшученка. С. 152–160.

506. Шемякін О.М. Знаменний етап у систематизації міжнародного морського права. *Український часопис міжнародного права*. 2002. № 4. С. 55–62.

507. Шинкаренко В.Г., Волинець Л.М. Підвищення привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА. *Економіка транспортного комплексу*. 2018. Вип. 31. С. 63–79.

508. Школик А.М. Адміністративно-процедурне законодавство в Україні: становлення та систематизація: дис...д-ра юрид. наук. Запоріжжя, 2021. 417 с.

509. Школик А. М. Значення та перелік принципів адміністративної процедури. *Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки*. 2017. № 2. С. 91–98.

510. Школик А. Концепція доброго адміністрування та її вплив на адміністративно-процедурне законодавство. *Вісник Львівського університету. Серія «Юридична»*. 2018. Вип. 66. С. 138–146. <http://dx.doi.org/10.30970/vla.2018.66.8145>.

511. Штанько В.І. Філософія і методологія сучасної науки: підручник. Харків: ХНУРЕ, 2017. 180 с.

512. Щерба С.П., Щедрін В.К., Заглада О.А. Філософія: навч. посібник. Київ: МАУП, 2003. 216 с. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-198.html> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

513. Щербанюк О., Гріненко О. Правові доктрини як фундамент розвитку юридичної науки. *Право України*. 2015. № 9. С. 201–203.

514. Щипцов О.А., Єфремов В.С. Транспортне освоєння Азовського моря. Історичний екскурс і сучасність. Київ: Будівельник, 1995. 144 с.

515. Щодо набрання чинності міжнародним договором для України: лист Міністерства закордонних справ України від 27.11.2012 № 72/14-612/1-3548. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v3548321-12#Text> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

516. Щодо припинення дії міжнародного договору: лист Міністерства закордонних справ України від 11.10.2022 № 72/14-612/1-80271. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v8027321-22#Text> (дата звернення: 10.11.2022 р.).

517. Юридична енциклопедія: в 6 т. / редкол.: Шемшученко Ю.С. та ін. Київ: Укр. енцикл., 1998. Т. 2: Д-Й, 2003. 744 с.

518. Яковлєв І.П. Форми і методи публічного адміністрування у державній митній справі: дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2016. 224 с.

519. Яким'як С. Військово-морські сили збройних сил України та їх місце і роль у стримуванні збройної агресії, захисті суверенітету і територіальної цілісності держави. *Оцінки стратегічного середовища. Військово-морські сили збройних сил України*. 2018. С. 7–11. URL: https://prismua.org/wp-content/uploads/2018/11/Ukrainian_Navy_PRINT.pdf (дата звернення: 26.10.2022 р.).

520. Яресько К. Кримсько-турецький зерновий експрес в дії. URL: <https://myrotvorets.news/krymsko-turetskyi-zernovyi-ekspres/> (дата звернення: 17.08.2022 р.).

521. Ястшембська В. Роль єврорегіонів і транскордонного співробітництва у процесі європейської інтеграції 2020. URL: <https://cutt.ly/L2zDnYD> (дата звернення: 19.12.2020 р.).

522. Яценко М.А. Проблемы в сфере формирования права морского судоходства. *Міжнародно-правові проблеми сучасного торговельного мореплавства*: зб. матеріалів І Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 11 груд. 2012 р.). Вип. 1. Київ: Видавництво Ліра-К, 2013. С. 110–115.

523. 20 Port Authorities Signed Declaration to Keep Ports Open to Seaborne Trade to Support Fight Against the COVID-19 Pandemic. URL: <https://cutt.ly/g2zDTR4> (дата звернення: 10.03.2021 р.).

524. 40 Examples of Open and Closed Seas. URL: <https://www.exampleslab.com/40-examples-of-open-and-closed-seas/> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

525. Action Plan for Ukraine 2018-2022. URL: <https://rm.coe.int/council-of-europe-action-plan-for-ukraine-web/1680a0b0cc> (дата звернення: 17.11.2022 р.).

526. Additional Protocol to the European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities, Strasbourg, 9.XI.1995. *European Treaty Series*. No. 159. URL: <https://rm.coe.int/168007cdac> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

527. Adi M. The application of the law of the sea and the Convention on the Mediterranean Sea. New-York, 2009. 82 p. URL: <http://surl.li/lgsih> (дата звернення: 15.10.2022 р.).

528. AGENDA 21. URL: <http://surl.li/hpwgi> (дата звернення: 19.11.2022).

529. Agreement Regarding the Regulation of Plaice (*Pleuronectes Platessa*) And Flounder (*Pleuronectes Flesus*) Fishing In The Baltic Sea, 1929. URL: <https://uia.org/s/or/en/1100031047> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

530. Akhmedova E. The Importance of the Black Sea Security Cooperation Between the Republic of Turkey and Ukraine and the European Union Black Sea Synergy Security System. *Актуальні проблеми політики*: зб. наук. праць. 2019. Вип. 64. С. 168–179. <https://doi.org/10.32837/app.v0i64.195>.

531. Alexander L.M. Marine Regionalism in the Southeast Asian Seas. *East-*

West Environment and Policy Institute Research Report. 1982. No 11. P. 1–15.

532. Alexander L.M. Regional cooperation in marine science. Report prepared for the Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), the United Nations Ocean Economics and Technology Office (OETO) and the Food and Agriculture Organization (FAO), December 1978. P. 1–4.

533. Alexander L.M. Special circumstances: semi-enclosed seas. *Law of the sea: Emerging regime of the oceans*. Bollinger, Cambridge, Mass, 1973. P. 195–210.

534. Allen C.H. The Peacetime Right of Approach and Visit and Effective Security Council Sanctions Enforcement at Sea. *International Legal Studies*. 2019. Vol. 95. 400–429.

535. Ancheta A. International Maritime Organization (IMO): Definition and Purpose. URL: <https://www.investopedia.com/terms/i/international-maritime-organization.asp> (дата звернення: 12.12.2022 р.).

536. Announcement on the suspension of the airspace of Ukraine. URL: <http://surl.li/mcuylh> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

537. Appendix. Gentleman's Agreement approved by the General Assembly at its 2169th meeting on 16 November 1973. Document A/CONF.62/L.1. URL: https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_los/docs/english/vol_3/a_conf62_11.pdf (дата звернення: 11.12.2022 р.).

538. Babin B. Attempt of annexation the Crimea and maritime administration: legal aspects of asymmetric response. *Lex Portus*. 2019. № 3. P. 7–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.3.2019.1>.

539. Basic Multilateral Agreement on International Transport for Development of the Europe-the Caucasus-Asia Corridor, Baku, Republic of Azerbaijan, 1998. URL: <https://cutt.ly/u2zFRyN> (дата звернення: 13.12.2022 р.).

540. Bailey J.E. The Unanticipated Effects of Boundaries: The Exclusive Economic Zone and Geographically Disadvantaged States under UNCLOS III. *IBRU Boundary and Security Bulletin*. Spring 1997. P. 87–95. URL: https://www.dur.ac.uk/resources/ibru/publications/full/bsb5-1_bailey.pdf (дата звернення: 24.10.2022 р.).

541. Bennouna M. Les droit d'exploitation des ressources minérales des océans. *Revue générale de droit international public*. 1980. Vol. 1. P. 120–142.
542. Bilenets D., Ulianova H., Vozniakovska K. Three Seas Initiative and Ukrainian Seaports' Prospects amid Russian Aggression. *Lex Portus*. 2022. Vol. 8(5). P. 48–70. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.5.2022.2>.
543. BIMCO AIS Switch Off Clause for Time and Voyage Charter Parties 2021. URL: <https://inmarin.ru/d/26909/d/bimco-ais-switch-off-clause.pdf> (дата звернення: 11.12.2022 р.).
544. Bing Bing Jia. The Regime of Straits in International Law. Oxford: Clarendon Press, 1998. URL: <http://surl.li/mcvcd> (дата звернення: 17.12.2022 р.).
545. Black Sea Grain Initiative – Procedures for Merchant Vessels. URL: https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf (дата звернення: 08.12.2022 р.).
546. Bouchez L.J. The Regime of Bays in International Law. Sythoff: Leyden, 1964. 330 p.
547. Bridge across Dniester estuary damaged after Russians launch missile strike on Odesa Oblast. URL: <https://english.nv.ua/nation/bridge-across-dniester-estuary-damaged-after-russians-launch-missile-strike-on-odesa-oblast-50237088.html> (дата звернення: 15.11.2022 р.).
548. Cambridge Dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org> (дата звернення: 11.11.2022 р.).
549. Caminos H., Cogliati-Bantz V.P. The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions. Cambridge: Cambridge University Press, 2014. 515 p.
550. Caribbean memorandum of understanding on port state control, 1996. URL: <http://surl.li/mcvdp> (дата звернення: 15.11.2022 р.).
551. Carlisle R.P. Sovereignty for Sale: the Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience. Naval Institute Press, 1981. 278 p.
552. Case concerned Maritime Delimitation in the Black Sea (Romania vs. Ukraine). *Judgment I.C.J.* Feb. 3, 2009. URL: <https://www.icj-cij.org/sites/>

<default/files/case-related/132/132-20090203-JUD-01-00-EN.pdf> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

553. Chisinau Political Declaration on Transfrontier and Interterritorial Co-operation between States in South-Eastern Europe, Chisinau, 6 November 2003. URL: <https://wcd.coe.int> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

554. Churchill R.R., Lowe A.V. The law of the sea. 3rd ed. Manchester: Manchester University Press, 1999. 494 p.

555. Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (IMO resolution MSC.255 (84). 2008 URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/Res.MSC.255\(84\)CasualtyInvestigationCode.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/Res.MSC.255(84)CasualtyInvestigationCode.pdf) (дата звернення: 09.10.2022 р.).

556. Collins R. The International Problem in Modern International Law. URL: <https://cutt.ly/N2zFSVT> (дата звернення: 05.06.2020 р.).

557. Communication from the Commission, to the Council and the European Parliament «Black Sea Synergy – a New Regional Cooperation Initiative». Brussels, 11.4.2007 COM(2007) 160 final. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0160&from=EN> (дата звернення: 12.11.2022 р.).

558. Communication from the Commission Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships 2020/C 119/01. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0414%2801%29> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

559. Conditions for registration of ships. Report of the United Nations Conference on Conditions for Registration of Ships, first part of the session (16 July – 30 Aug 1984). TD/RS/CONF/10 and Add. 1–2. URL: <http://surl.li/hpwiq> (дата звернення: 15.09.2021 р.).

560. Constitution of the Maritime Safety Committee of the Inter-governmental Maritime Consultative Organization. Advisory Opinion of 8 June 1960 (Doc.

ST/LEG/SER.F/1). *Summaries of Judgments, Advisory Opinions and Orders of the International Court of Justice*. 1948–1991. United Nations: New York, 1992. P. 54–55. URL: <https://undocs.org/en/ST/LEG/SER.F/1> (дата звернення: 28.08.2021 р.).

561. Convention and Statute on the International Regime of Maritime Ports, 1923. URL: <http://surl.li/mcvggq> (дата звернення: 30.11.2022 р.).

562. Convention for Regulating the Police of the North Sea Fisheries (Overfishing Convention), 1882. URL: <https://cutt.ly/N2zJnyy> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

563. Convention on Fishing and Conservation of the Living Resources of the High Seas, 1958. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1966/03/19660320%2002-16%20AM/Ch_XXI_01_2_3_4_5p.pdf (дата звернення: 14.11.2022 р.).

564. Convention on the High Seas, 1958. *United Nations. Treaty Series*. 2005. Vol. 450. URL: <http://surl.li/mcvhw> (дата звернення: 16.08.2022 р.).

565. Convention on the Intergovernmental Maritime Consultative Organization (Doc. E/CONF .4/61). URL: <http://surl.li/mcvif> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

566. Convention on the International Maritime Organization, 1948. URL: <http://surl.li/mcviv> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

567. Convention on the Legal Status of the Caspian Sea, 2018. URL: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/lex-faoc198196/> (дата звернення: 27.12.2022 р.).

568. Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, 1972. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/LC1972.pdf> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

569. Cooperation. *Cambridge Dictionary*. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/cooperation> (дата звернення: 15.07.2021 р.).

570. Coronavirus (COVID-19) – Designation of seafarers as key workers: Circular Letter (No.4204/Add.35/Rev.8). URL: <http://surl.li/mcvki> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

571. Coronavirus (COVID-19) – Joint Statement calling on all Governments to

immediately recognize seafarers as key workers, and to take swift and effective action to eliminate obstacles to crew changes, so as to address the humanitarian crisis faced by the shipping sector, ensure maritime safety and facilitate economic recovery from the COVID-19 pandemic: Circular Letter (No.4204/Add.30). URL: <http://surl.li/mcvky> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

572. Counter-piracy operations (2008-2016). URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm (дата звернення: 15.06.2022 р.).

573. COVID-19: A year on. Shipping has proven resilient through the pandemic but challenges of crew change and vaccine passports continue. International Chamber of Shipping. URL: <https://cutt.ly/q2zJ9eo> (дата звернення: 25.08.2022 р.).

574. COVID – 19: Q&A on the temporary impact on contractual procedures. URL: <https://cutt.ly/P2zJ7vf> (дата звернення: 09.12.2022 р.).

575. Crew change crisis is far from over and issues around vaccination need to be resolved. The official web-site of the International Maritime Organization. URL: <https://cutt.ly/82zKw5f> (дата звернення: 26.08.2022 р.).

576. Crew change crisis risks becoming forced labour epidemic as tragedy hits six-month mark on World Maritime Day. Press release. September 24, 2020. URL: <https://cutt.ly/f2zKuGi> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

577. Crew change: Where it is allowed and where it is not. URL: <https://cutt.ly/yvD1Gy2> (дата звернення: 08.12.2022 р.).

578. Cyprus. URL: www.shipping.gov.cy (дата звернення: 18.08.2022 р.).

579. de Almedia Silva, Dawood L. Great Powers and the Sea: Naval Power in International Relations Theories Artigos. *Revista da Escola de Guerra Naval*. 2023. № 28. P. 1–24. <https://doi.org/10.21544/2359-3075.v28n3.a>.

580. Devitt P., Stolyarov G., Zinets N. Ukraine shuts ports as conflict threatens grain supplies. URL: <https://cutt.ly/z2zKaQD> (дата звернення: 16.11.2022 р.).

581. Directive 2008/106/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (OJ L 323, 3.12.2008, p. 33). URL: <https://cutt.ly/u2zKhGO> (дата звернення: 09.05.2020 р.).

582. Dmochowska H. (ed.). Euroregiony w nowym podziale terytorialnym

Polski. Warszawa-Wrocław, Urząd Statystyczny we Wrocławiu – Wydział Poligrafii, 1999. 363 s.

583. Document A/CONF.13/C.2/L.26 (Romania and Ukrainian Soviet Socialist Republic: proposal). URL: <http://surl.li/hpwqg> (дата звернення: 15.09.2022 р.).

584. Document A/CONF.62/C.2/L.38 (Incorporating document A/CONF.62/C.2/L.38/Corr.1). URL: <https://cutt.ly/iQ1Lvaj> (дата звернення: 15.09.2022 р.).

585. Document A/CONF.62/C.2/SR.28. URL: <https://cutt.ly/AQ1LQ3L> (дата звернення: 15.09.2022 р.).

586. Draft Ocean Space Treaty: working paper / submitted by Malta. Part I. Ocean space. Chapter I. Definitions: United Nations General Assembly. 23 august 1971. 89 p. (Doc. A/AC.138/53). URL: <http://surl.li/hpwsj> (дата звернення: 15.09.2022 р.).

587. Draft rules of procedure: note by the Secretary-General. Document A/CONF.62/L.1. URL: <https://cutt.ly/1Q1LOji> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

588. Drugs on board – the fight against drug traffickers and drug users. URL: <https://cutt.ly/92zKCrI> (12.10.2022 р.).

589. Dupuy R.-J. The law of the sea. Current problems. NY; Leiden, 1974.

590. Eckstein M. US Navy aims to field manned-unmanned fleet within 10 years. URL: <https://www.defensenews.com/naval/2023/04/12/us-navy-aims-to-field-manned-unmanned-fleet-within-10-years/> (дата звернення: 05.05.2023 р.).

591. Egera S.L., Loe R.C. de, Pittman J., Epstein G., Courtenay S.C. A systematic review of integrated coastal and marine management progress reveals core governance characteristics for successful implementation. *Marine Policy*. 2021. Vol. 132, 104688. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104688>.

592. El Salvador v. Nicaragua, CACJ, Judgment of 9 March 1917, 11 *American Journal of International Law*. 1917. URL: <https://cutt.ly/e2zKMxd> (дата звернення: 14.11.2022 р.).

593. English Resolutions. Part I. Unofficial translations of public law

resolutions (1875 –1913) / by J.B. Scott. URL: <https://cutt.ly/W2zK7Zh> (дата звернення: 15.12.2021 р.).

594. European Agreement for the Prevention of Broadcasts transmitted from Stations outside National Territories Strasbourg, 1965. URL: <https://rm.coe.int/168006ff50> (дата звернення: 25.09.2022 р.).

595. European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), 1996. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/599894> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

596. European Charter of Local Self-Government, 1985. *European Treaty Series*. No. 122. URL: <https://cutt.ly/m2zLw0g> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

597. European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities (Madrid, 21.V.1980). *European Treaty Series*. No. 106. URL: <https://cutt.ly/s2zLthQ> (дата звернення: 21.12.2021 р.).

598. European Parliament resolution of 15 January 2013 with recommendations to the Commission on a Law of Administrative Procedure of the European Union (2012/2024(INL)). URL: <http://surl.li/mcvpm> (дата звернення: 13.12.2022 р.).

599. Extract from the Official Records of the Third United Nations Conference on the Law of the Sea. Vol. I. Summary Records of Plenary Meetings of the First and Second Sessions, and of Meetings of the General Committee, Second Session. (Doc. A/CONF.62/SR.7). URL: <https://cutt.ly/a2zLpIH> (дата звернення: 27.08.2021 р.).

600. Factsheet. URL: <https://cutt.ly/c2zLdZ8> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

601. Faqiang L., Abliakimova E. Safe ports: law, theory, practice under conditions of the COVID-19 pandemic. *Lex Portus*. 2020. Vol. 4. P. 7–34. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.4.2020.1>.

602. Fink M. Naval Blockade and the Russia–Ukraine Conflict. *Netherlands International Law Review*. 2022. Vol. 69. P. 411–437. <https://doi.org/10.1007/s40802-022-00228-8>.

603. Flags of convenience. URL: <https://shipbreakingplatform.org/issues-of-interest/focs/> (дата звернення: 03.03.2023 р.).
604. Francis E., Fahim K., Parker C. Russia attacks Odessa port a day after signing grain deal, Ukraine says. URL: <http://surl.li/hpwup> (дата звернення: 08.08.2022 р.).
605. Gaudiaut T. Flags of Convenience Dominate Maritime Freight. URL: <https://www.statista.com/chart/29086/flags-of-convenience/> (дата звернення: 25.01.2023 р.).
606. General Assembly Lauds Success of Law of Sea Convention, But Deplores Sea-Level Rise, Lack of Support for Small Island Nations, Increased Maritime Risks. URL: <https://press.un.org/en/2022/ga12479.doc.htm> (дата звернення: 30.12.2022 р.).
607. Giannopoulos, N. Regionalism and Marine Environmental Protection: The Case of Offshore Energy Production (November 15, 2021). <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3770726>.
608. Gidel G. Le Droit International Public De La Mer. Vol. III. Paris, 1934. 814 p.
609. Gilpin R. War & change in world politics. Cambridge: Cambridge University Press, 2002. 272 p.
610. Goal 14: Conserve and sustainably use the oceans, seas and marine resources. URL: <http://surl.li/hpwxxy> (дата звернення: 17.11.2022 р.).
611. Goal 14 Life Below Water. URL: <https://www.globalgoals.org/goals/14-life-below-water/> (дата звернення: 30.12.2022 р.).
612. Goettsche-Wanli G. The United Nations Convention on the Law of the Sea: Multilateral Diplomacy at Work. *UN Chronicle*. December 2014. No. 3 Vol. LI. Conference Diplomacy. URL: <https://www.un.org/en/chronicle/article/united-nations-convention-law-sea-multilateral-diplomacy-work> (дата звернення: 10.09.2022 р.).
613. Gonçalves C., Pinho P. In search of coastal landscape governance: a review of its conceptualisation, operationalization and research needs. *Sustainability Science*. 2022. Vol. 17. P. 2093–2111. <https://doi.org/10.1007/s11625-022-01147-6>.

614. Gonzales Solis S. Panama: why an open registry?. *World Maritime University Dissertations*. 1987. 796 p. URL: https://commons.wmu.se/all_dissertations/796 (дата звернення: 25.11.2022 р.).

615. Good governance: definition and characteristics. URL: <http://surl.li/ndabn> (дата звернення: 07.12.2022 р.).

616. Griffiths M. Tweet from July 10, 2022. URL: <https://twitter.com/UNReliefChief/status/1546202931489374211?s=20&t=iCe4c6jzvBmSUTJJGLxQXA> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

617. Guidance on arrangements between parties to allow for recognition of certificates under regulation I/10 of the STCW convention: MSC.1/Circ.1450. 24 January 2013. URL: <https://cutt.ly/H2zLGmJ> (дата звернення: 08.05.2020 р.).

618. Guidance on standards for pre-employment medical examinations (PEMEs). Fourth Edition. 2019. URL: https://www.american-club.com/files/files/PEME_Guidance_on_Standards_2019.pdf (дата звернення: 28.11.2022 р.).

619. Gupta M. Indian Ocean Region, Maritime Regimes for Regional Cooperation. Berlin: Springer, 2010. 400 p.

620. Hafner G. Geographically Disadvantaged States. URL: <https://opil.ouplaw.com/display/10.1093/law:epil/9780199231690/law-9780199231690-e1170> (дата звернення: 8.09.2022 р.).

621. Halizak E. Regionalizm morski. *Sprawy międzynarodowe*. 1992. Vol. 16. P. 59–69.

622. Hill C. Maritime Law. Lloyd's List Practical Guides. Fourth ed. Bodmin, Cornwall: Hartnolls Ltd, 1995. 560 p.

623. Historic Bays, Memorandum by the Secretariat of the United Nations, A/CONF. 13/1. Official Records of the United Nations Conference on the Law of the Sea 1958. Vol. I. 1958. P. 1–38. URL: <http://surl.li/hpwyj> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

624. Hooper B., Kramsch O. Cross-Border Governance in the European Union. Taylor & Francis, 2004. 256 p. URL: <https://cutt.ly/h2zLZBf> (дата звернення:

21.11.2021 p.).

625. Hopkins F.N. Business and Law for the Shipmasters / revised by G.G. Watkins. Glasgow: Brown, Son & Ferguson, Ltd, 1998. 900 p.

626. Hosanee N.M. A Critical Analysis of Flag State Duties as Laid Down under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea. 2009. 110 p. URL: <http://surl.li/lfvnu> (дата звернення: 28.11.2021 p.).

627. Howells M., Ramírez-Monsalve P. Maritime Spatial Planning on Land? Planning for Land-Sea Interaction Conflicts in the Danish Context. *Planning Practice & Research*. 2021. Vol. 37(2). P. 152–172. <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.1991656>.

628. Indian Maritime Doctrine, 2009. URL: <https://cutt.ly/D2zL16U> (дата звернення: 25.08.2021 p.).

629. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports. URL: <http://surl.li/hpwyt> (дата звернення: 30.11.2022 p.).

630. Integrated Coastal Management Act, 2008. URL: <http://surl.li/hpwyy> (дата звернення: 16.11.2022 p.).

631. Integrated Coastal Management as an adaptation to climate change measure. United Nations *Decade of Ocean Science for Sustainable Development*. URL: <https://cutt.ly/a2zL4JE> (дата звернення: 18.11.2022 p.).

632. International Code of Signals (As adopted by the Fourth Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization in 1965). For Visual, Sound, and Radio Communications (United States Edition, 1969 (Revised 2020). Pub. 102. Springfield, Virginia: National Geospatial-Intelligence Agency, 2020. 158 p.

633. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (with annex and final act of the International Conference on the Safety of Life at Sea, 1974). *Treaties and international agreements*. 1980. No. 18961. P. 278–453. URL: <https://cutt.ly/EERQqnw> (дата звернення: 14.03.2022 p.).

634. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law With Respect to Collision Between Vessels, 1910. URL: <http://surl.li/hpwze> (дата звернення: 14.03.2022 p.).

635. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995. URL: <http://surl.li/hpwzi> (дата звернення: 21.11.2022 р.).

636. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. URL: <http://surl.li/hpwzi> (дата звернення: 21.11.2022 р.).

637. International Court of Justice Reports, 1951. 144 p. URL: <http://www.worldlii.org/int/cases/ICJ/1951/3.html> (дата звернення: 22.11.2022 р.).

638. International Covenant on Civil and Political Rights, 1966. URL: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/international-covenant-civil-and-political-rights> (дата звернення: 02.11.2022 р.).

639. International Health Regulations, 2005. URL: <http://surl.li/hpxac> (дата звернення: 30.11.2022 р.).

640. International Ship and Port Facility Security Code, 2002. URL: <http://surl.li/hpxae> (дата звернення: 26.12.2022 р.).

641. International ship registration requirements at glance. 2nd ed. London: Hill Taylor Dickinson, 1997. 30 p.

642. International Transport Corridor Europe-the Caucasus-Asia (TRACECA). URL: <https://mincom.gov.az/en/view/pages/103> (дата звернення: 12.09.2022 р.).

643. Introduction to the Oceans. URL: <http://www.physicalgeography.net/fundamentals/8o.html> (дата звернення: 28.12.2022 р.).

644. ISA – International Seabed Authority. URL: <http://www.isa.org.jm/en/home> (дата звернення: 05.09.2022 р.).

645. Jaenicke G. Cooperation in the Baltic Area. *The law of the sea in the 1980s*; Proc. Law Sea Inst.: Fourteenth Ann. Conf. Oct. 20–23, 1980. Kiel. Hawaii, 1983. P. 500–515.

646. Joint Coordination Centre for the Black Sea Grain Initiative. URL: <http://surl.li/hpxaj> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

647. Juridical Regime of Historic Waters, including Historic Bays – Study

prepared by the Secretariat A/CN.4/143. *Yearbook of the International Law Commission*. 1962. Vol. II. P. 1–26.

648. Kemoklidze N. China's Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Georgia. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7(2). P. 64–105. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.2.2021.4>.

649. Kormych B., Averochkina T. Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*. 2022. Vol. 8(2). P. 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1>.

650. Kormych B., Averochkina T., Gaverskyi V. The Ukrainian Public Administration of Territorial Seas: A European Example. *European Energy and Environmental Law Review*. 2020. Vol. 29. Iss. 2. P. 26–38.

651. Kravchenko V. Grain corridor: first results of resumed agro-export from Ukraine. URL: <https://cutt.ly/T2zZkMq> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

652. Kraska J., Pedrozo R. International Maritime Security Law. Martinus Nijhoff, Leiden/Boston, 2013. 939 p. URL: <https://www.defence.lk/upload/ebooks/International-Maritime-Security-Law.pdf> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

653. Krishnan P.H. Flags of Convenience v. Port State Control. Dissertation. 72 p. URL: <http://surl.li/lgskb> (дата звернення: 25.12.2022 р.).

654. Kuznietsov S. Combating drug trafficking: the international legal dimension. *Amazonia investiga*. 2022. Vol. 11(51). P. 220–224. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.51.03.21>.

655. Kuznietsov S. Status «ecological» obligations of a flag state as an integral part of the «genuine link» conception. *Amazonia investiga*. 2021. Vol. 10(47). P. 190–196. <https://doi.org/10.34069/AI/2021.47.11.19>.

656. Kuznietsov S. Status obligations of a «flag state»: counteraction to unauthorized broadcasting from the high seas. *Cuestiones politicas*. 2022. Vol. 40(72). P. 423–434. <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4072.24>.

657. Kuznietsov S. Status obligations of a «flag state»: modern international legal regime of the slaves' transportation suppression. *Amazonia investiga*. 2022. Vol. 11(49). P. 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>.

658. Kuznietsov S. The «Genuine link» Concept: Is It Possible to Enhance the Strength? *Lex Portus*. 2021. Vol. 7(6). P. 65–89. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>.

659. Kuznietsov S., Vladyshevskaya V., Kuznetsov S. Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(1). P. 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>.

660. Lagzdina E., Kudrenickis I., Ernšteins R., Lontone A. Municipal Coastal Governance Towards Rural Community Resilience Development: Scenarios and Tools. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*. 2017. Vol. 226. P. 297–309. <https://doi.org/10.2495/SDP170261>.

661. Laura Pitel L., Foy H. UN presses Kyiv and Moscow to agree fertiliser deal in Black Sea. URL: <http://surl.li/hpxat> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

662. Lauritzen v. Larsen (1953) 345 US 571 (US SC). <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/345/571/> (дата звернення: 13.11.2022 р.).

663. Laws Concerning the Nationality of Ships. *United Nations Legislative Series*. New-York: United Nations, 1955. 215 p. URL: <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210044530> (дата звернення: 17.08.2022 р.).

664. Leeds Shipping Co Ltd v Societe Francaise Bunge (The Eastern City) [1958] 2 Lloyd's Rep 127. URL: <http://surl.li/hpxay> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

665. Legal definition of an enclosed or semi-enclosed sea. URL: <http://surl.li/mczww> (дата звернення: 18.08.2021 р.).

666. Llacer F. Open registers: Past, present and future. *Marine Policy*. 2003. Vol. 27. P. 513–523. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(03\)00077-0](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(03)00077-0).

667. Lorenzo Tondo L., Sauer P. Ukraine restores Danube River ports in emergency effort to get grain out. URL: <https://cutt.ly/b2zZQPS> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

668. Lott A. The Estonian Straits: Exceptions to the Strait Regime of Innocent or Transit Passage: dissertation. 2017. 259 p. URL: https://www.academia.edu/72111885/The_Estonian_Straits_Exceptions_to_the_Strait_Regime_of_Innocent_or_Transit_Passage (дата звернення: 16.10.2021 р.).

669. Luchenko D., Georgiievskyi Iu. Administrative Restrictions in Ports: Practice of Crew Rotations During COVID-19 Pandemic. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7(3). P. 7–31. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.3.2021.1>.

670. Luchenko D., Georgiievskyi Iu., Bielikova M. Challenges and Developments in the Public Administration of Autonomous Shipping. *Lex Portus*. 2023. Vol. 9(1). P. 20–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.2>.

671. Łuszczuk M. Maritime regionalism as a framework for analyzing the territorial challenges of the Arctic transformation. URL: <https://cutt.ly/l2zZIFB> (дата звернення: 21.12.2022 р.).

672. Magerramov A.A. Preservation of the atmospheric air. *International public and private law*. 2010. Vol. 3(54). P. 14–16.

673. Magnuson S. JUST IN: Navy Faces Big Task Introducing New Ships, Tech to Fleet. URL: <https://www.nationaldefensemagazine.org/articles/2022/1/11/navy-faces-big-task-introducing-new-ships-tech-to-fleet> (дата звернення: 28.12.2022 р.).

674. Maldives designate seafarers as keyworkers. URL: <https://cutt.ly/72zZF0h> (дата звернення: 23.08.2022 р.).

675. Malyarenko T., Kormych B. Russian policy towards the economy of occupied Ukrainian territories: crawling de-modernization. *Eurasian Geography and Economics*. 2023. <https://doi.org/10.1080/15387216.2023.2167097>.

676. Marine Employers Drug Testing Guidance (What Marine Employers Need to Know About Drug Testing). 2009. URL: https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/NMC/pdfs/drug_testing/employers_drug_testing_guide-2009.pdf (дата звернення: 17.09.2021 р.).

677. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (Consolidated text established by the International Labour Office, including the Amendments of 2014, 2016 and 2018 to the Code of the Convention). Geneva: ILO Office, 2020. 114 p.

678. Mattli W. The Logic of Regional Integration. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

679. Meyers H. The nationality of ships. Hague, Nijhoff, 1967. 399 p.

680. Michałowska G., Halizak E. Mały słownik stosunków międzynarodowych. Warszawa: Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, 1996. 303 s.

681. Middle Corridor: Connecting economies through ports and air freight connectivity. URL: <https://usacc.org/event/06-10-2022-44/> (дата звернення: 18.12.2022 p.).

682. Ministry of Environmental Protection and Regional Development of the Republic of Latvia. Multi-level Governance Agenda on Blue Economy and Spatial Planning in Baltic Sea Region. URL: <https://land-sea.eu/results/> (дата звернення: 16.06.2022 p.).

683. Mistry P. New Regionalism and Economic Development. US, 2005.

684. Model Law on sustainable management of coastal zones and European Code of conduct for coastal zones, 1999. URL: <http://surl.li/hpxbl> (дата звернення: 19.11.2022 p.).

685. Model Legal Provisions to Ensure the Implementation of the Protocol On Euroregional Co-operation Groupings (ECGs): Revised version of the APPENDIX to Protocol No. 3 to the European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities concerning Euroregional Co-operation Groupings (ECGs) (CETS No. 206), approved by the Committee of Ministers on 10.09.2015. URL: <https://cutt.ly/w2zZLQl> (дата звернення: 21.11.2021 p.).

686. Navy has made great strides but must rise to future challenges. URL: <http://surl.li/ipcxj> (дата звернення: 13.08.2022 p.).

687. Nga T. Soldiers protect fishermen at sea. URL: <https://vovworld.vn/en-US/current-affairs/soldiers-protect-fishermen-at-sea-934319.vov> (дата звернення: 17.12.2022 p.).

688. Nootka Sound Convention, 1790. URL: <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1790-nootkasoundentxt> (дата звернення: 19.11.2022 p.).

689. O'Connell D. P., Shearer I. A. The International Law of the Sea: Vol. I. 1st ed. 1982. <https://doi.org/10.1093/law/9780198253464.001.0001>.

690. O'Hagan A.M., Paterson Sh., Tissiera M.L. Addressing the tangled web

of governance mechanisms for land-sea interactions: Assessing implementation challenges across scales. *Marine Policy*. 2020. Vol. 112. 103715. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2019.103715>.

691. Osieke E. Flags of Convenience Vessels: Recent Developments. *The American Journal of International Law*. 1979. Vol. 73(4). P. 604–627. <https://doi.org/10.2307/2200734>.

692. Oxman B.H. The Third United Nations Conference on the Law of the Sea: The Seventh Session (1978). *The American Journal of International Law*. 1979. Vol. 73(1). <https://doi.org/10.2307/2201296>.

693. Paris memorandum of understanding on port state control, 1982. URL: <http://surl.li/lfmsn> (дата звернення: 15.11.2022 р.).

694. Parkinson F. The genesis of the “Freedom of the Seas” as reflected in the history of the doctrine of international law. *Soviet Yearbook of Maritime Law*. 1991. Vol. 1. P. 6–17.

695. Pharand D. Historic Waters in International Law with Special Reference to the Arctic. *The University of Toronto Law Journal*. 1979. Vol. 21(1). P. 1–14. <https://doi.org/10.2307/825417>.

696. Piniella F., Alcaide J.I., Rodríguez-Díaz E. The Panama Ship Registry: 1917–2017. *Marine Policy*. 2017. Vol. 77. P. 13–22. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.12.007>.

697. Pittman J., Armitage D. Governance across the Land-sea Interface: A Systematic Review. *Environmental Science & Policy*. 2016. Vol. 64. P. 9–17. <http://dx.doi.org/10.1016/j.envsci.2016.05.022>.

698. Policy alternatives impacts on European Coastal Zones 2000 – 2050. URL: <https://cutt.ly/s2zZ9Ub> (дата звернення: 23.11.2022 р.).

699. Practical Guide for competent national authorities under article 17 of the United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances 1988. 194 p. URL: https://www.unodc.org/documents/treaties/organized_crime/CNA%20Directory/English_ebook.pdf (дата звернення: 15.08.2021 р.).

700. Preservation and Protection of the Fur Seals in the North Pacific Ocean, 1911. URL: <https://iea.uoregon.edu/treaty-text/1911-fursealsentxt> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

701. Principles of Minimum Safe Manning: Resolution A.1047(27). Adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9). URL: <https://cutt.ly/rERQtYC> (дата звернення: 10.03.2021 р.).

702. Protocol No. 2 to the European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities concerning interterritorial co-operation Strasbourg, 5.V.1998. *European Treaty Series*. No. 169. URL: <https://cutt.ly/72zZ7vP> (дата звернення: 21.11.2021 р.).

703. Protocol No. 3 to the European Outline Convention on Transfrontier Co-operation between Territorial Communities or Authorities concerning Euroregional Co-operation Groupings (ECGs), Utrecht, 16.XI.2009. *Council of Europe Treaty Series*. No. 206.

704. Puzikova V.S. Ukraine's Transit Potential of the Black Sea and Danube for EU. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. № 4. С. 277–291. <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-4/70>.

705. Rayfuse R.G. *Non-Flag State Enforcement in High Seas Fisheries*. Leiden; Boston, 2004.

706. Recommendation CM/Rec(2007)7 of the Committee of Ministers to member states on good administration. URL: <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1155877&Site> (дата звернення: 12.12.2022 р.).

707. Recommendation Rec(2005)2 of the Committee of Ministers to member states on good practices in and reducing obstacles to transfrontier and interterritorial cooperation between territorial communities or authorities (Adopted by the Committee of Ministers on 19 January 2005 at the 912th meeting of the Ministers' Deputies)The Committee of Ministers, under the terms of Article 15.b of the Statute of the Council of Europe. URL: <http://surl.li/mcwahr> (дата звернення: 17.08.2021 р.).

708. Regime of the High Seas and Regime of the Territorial Sea (Document A/Cn.4/97). Yearbook of the International Law Commission 1956. United Nations,

New York, 1957. Vol. II. P. 1–103. URL: https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_1956_v2.pdf (дата звернення: 12.11.2022 р.).

709. Region. URL: <https://www.britannica.com/science/region-geography> (дата звернення: 11.09.2022 р.).

710. Region. *Law.cornell.edu*. URL: <http://surl.li/klvrg> (дата звернення: 11.09.2022 р.).

711. Regionalism. URL: <http://surl.li/mcwip> (дата звернення: 11.09.2022 р.).

712. Regionalism and the New International Order / ed. By N. Davidson, L. Ecyeverria, A. Peccei; foreword by K. Waldhaim. New York: Pergamon Press, 1981. 387. URL: <https://digitallibrary.un.org/record/25730> (дата звернення: 20.11.2022 р.).

713. Report of the International Narcotics Control Board for 2022. 159 p. URL: <http://surl.li/mczxw> (дата звернення: 31.05.2023 р.).

714. Resolutions adopted by the General Assembly at its 11th session. URL: <https://research.un.org/en/docs/ga/quick/regular/11> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

715. Resolutions adopted by the General Assembly at its 13th session. URL: <https://research.un.org/en/docs/ga/quick/regular/13> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

716. Resolutions adopted by the General Assembly at its 25th session. URL: <https://research.un.org/en/docs/ga/quick/regular/25> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

717. Resolutions adopted by the General Assembly at its 28th session. URL: <https://research.un.org/en/docs/ga/quick/regular/28> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

718. Review of Maritime Transport, 1988. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt1988_en.pdf (дата звернення: 25.12.2021 р.).

719. Review of Maritime Transport, 2019. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf (дата звернення: 25.12.2021 р.).

720. Resolution A.847(20) adopted on 27 November 1997 Guidelines to assist

flag states in the implementation of IMO instruments. URL: <https://cutt.ly/T2zXyZG> (дата звернення: 26.09.2022 р.).

721. Resolution A.1052(27) Adopted on 30 November 2011 (Agenda item 9) Procedures for port state control, 2011. URL: <https://cutt.ly/F2zXpOO> (дата звернення: 26.09.2022 р.).

722. Resolution FAL.9(34) adopted on 30 March 2007. Revised Guidelines for the Prevention and Suppression of the Smuggling of Drugs, Psychotropic Substances and Precursor Chemicals on Ships Engaged in International Maritime Traffic. URL: <https://cutt.ly/N2zXd2W> (дата звернення: 12.10.2022 р.).

723. Rhea R. Ship registration: a critical analysis. World Maritime University Dissertations. 2010. 447 p. URL: https://commons.wmu.se/all_dissertations/447 (дата звернення: 14.12.2022 р.).

724. Rusli M.H. bin M. A Historical Overview of the Legal Status of Straits Used for International Navigation Under International Law. *AALCO Journal of International Law*. 2012. Vol. 1(2). P. 103–131. URL: <https://ssrn.com/abstract=2384416> (дата звернення: 16.12.2022 р.).

725. Safe ports and berths for cargo ships employment. URL: <https://cutt.ly/i2zXYOu> (дата звернення: 12.10.2021 р.).

726. Safe ports and berths in a nutshell. URL: <https://cutt.ly/Z2zXII9> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

727. Salisbury E. Priors and Prejudice: Planning the U.S. Navy's Future. URL: <http://surl.li/mczyd> (дата звернення: 15.08.2022 р.).

728. Saul J., Nichols M. Russia, Ukraine agree to protect Ukraine grain shipping channel. URL: <https://cutt.ly/92zXvRl> (дата звернення: 17.12.2022 р.).

729. Second Report on the Regime of the High Seas by Mr. J.P.A. François. Special Topic: Law of the sea – régime of the high seas. *Extract from the Yearbook of the International Law Commission*. 1951. Vol. II. URL: <http://surl.li/hpxff> (дата звернення: 16.08.2022 р.).

730. Separate opinion of judge Jessup. Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited (Belgium v. Spain) (New Application: 1962).

URL: <https://cutt.ly/t2zXQBE> (дата звернення: 15.08.2022 р.).

731. Serafimov V. Supervision (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformations. *Lex Portus*. 2020. Vol. 1(21). P. 23–36. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2020.2>.

732. Serafimov V., Stets, O., Shkolyk, A. Seaports in the BRI: Challenges, Solutions and Emerging Regulations. *Lex Portus*. 2021. Vol. 7(5), 14–41. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.2>.

733. Shipping and World Trade: Global Supply and Demand for Seafarers. URL: <https://cutt.ly/0JUTs6x> (дата звернення: 24.08.2022 р.).

734. Shkolyk A.M. The current state and perspectives of administrative convergence of Ukraine and EU Member States. *Public Administration Yearbook*. 2019. Vol. 5. P. 174–187. <https://doi.org/10.4467/24497800RAP.19.011.11474>.

735. Single Convention on Narcotic Drugs, 1961. URL: <http://surl.li/hpxfr> (дата звернення: 30.03.2022 р.).

736. Slavery Convention, 1926. URL: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/slavery-convention> (дата звернення: 23.04.2022 р.).

737. Smith R.W. An Analysis of the Strategic Attributes of International Straits: A Geographical Perspective. *Maritime Studies and Management*. 1974. Vol. 2. P. 88–101.

738. Special Situations Relating to Coastal Fisheries. Document: A/CONF.13/L.56. Resolutions adopted by the Conference Extract from the Official Records of the United Nations Conference on the Law of The Sea, Volume II (Plenary Meetings). URL: <http://surl.li/lfnwt> (дата звернення: 13.11.2022 р.).

739. Statement of the Secretary-General – on the renewal of the Black Sea Grain Initiative. URL: <https://cutt.ly/v2zXAXq> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

740. Staynow P. Establishment of a special international statute of the semi-enclosed sea. *Stud. Intern. Law*. 1962. Vol. 2. P. 20–35.

741. Strategic Action Plan for the Rehabilitation and Protection of the Black Sea, 1996. URL: http://www.blacksea-commission.org/_bssap1996.asp (дата звернення: 19.11.2022 р.).

742. Strategy of the Intergovernmental Commission TRACECA for development of the international transport corridor Europe-the Caucasus-Asia for 2016-2026 worked out on the basis of the Master Plan TRACECA and proposals of the Parties. URL: http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/pdfs/Appendix_3_Strategy_Master_plan_TRACECA_eng.pdf (дата звернення: 13.12.2022 р.).

743. Statute of the Council of Europe (London, 5.V.1949). *European Treaty Series*. No. 1. URL: <https://cutt.ly/D2zXB7i> (дата звернення: 19.12.2020 р.).

744. Stojanovic T.A., Gee K. Governance as a framework to theorise and evaluate marine planning. *Marine Policy*. 2020. Vol. 120. 104115. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.104115>.

745. Supplementary Convention on the Abolition of Slavery, the Slave Trade, and Institutions and Practices Similar to Slavery, 1956. URL: <https://cutt.ly/72zX9aw> (дата звернення: 23.09.2022 р.).

746. Tackling marine pollution: Individual action, key to ocean restoration. URL: <https://news.un.org/en/story/2022/06/1121452> (дата звернення: 12.09.2022 р.).

747. The Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and Protocol thereto. URL: <http://surl.li/hpxfw> (дата звернення: 28.08.2021 р.).

748. The International Law Commission. URL: https://legal.un.org/avl/pdf/ha/silc/silc_ph_r.pdf (дата звернення: 16.08.2022 р.).

749. The International Law Commission, 1949-1998. Vol.1 The Treaties. Sir Arthur Watts (Ed.). Clarendon Press, 1999. 624 p.

750. The Marshall Islands. URL: www.register-iri.com (дата звернення: 17.08.2022 р.).

751. The Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region (Tokyo MoU), 1993. URL: <https://www.tokyo-mou.org/doc/Memorandum%20rev18.pdf> (дата звернення: 13.11.2022 р.).

752. The Three Seas Initiative: Central and Eastern Europe takes charge of its own destiny. URL: <https://cutt.ly/o2zCewH> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

753. The Vilnius Declaration on Regional Co-operation and the Consolidation of Democratic Stability in Greater Europe, 2002. URL: <http://www.mid.ru/bdomp/ns-dos.nsf> (дата звернення: 12.08.2021 р.).

754. Third United Nations Conference on the law of the sea. *Official Records*. N.Y., 1975. Vol. I. 238 p. URL: https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_lo/vol1.shtml (дата звернення: 23.12.2022 р.).

755. Third United Nations Conference on the law of the sea: *Official Records*. N.Y., 1975. Vol. II. 385 p. https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_lo/vol2.shtml (дата звернення: 23.12.2022 р.).

756. Third United Nations Conference on the law of the sea: *Official Records*. N.Y., 1975. Vol. IV. https://legal.un.org/diplomaticconferences/1973_lo/vol4.shtml (дата звернення: 23.12.2022 р.).

757. Thomann P.-E. The Three Seas Initiative, a New Project at the Heart of European and Global Geopolitical Rivalries. *Yearbook of the Institute of East-Central Europe*. 2019. Vol. 17(3). P. 31–63. <https://doi.org/10.36874/RIESW.2019.3.3>.

758. Three Seas Summit to discuss relations with Ukraine – Polish President’s office. URL: <https://cutt.ly/h2zCzCv> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

759. TRACECA: Cargo transportation from Azerbaijan to Ukraine suspended. URL: <https://report.az/en/infrastructure/traceca-cargo-transportation-from-azerbaijan-to-ukraine-suspended/> (дата звернення: 17.03.2022 р.).

760. Treaty concerning the Jan Mayen Seal Fishery, 1887. URL: <https://cutt.ly/i2zCnzO> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

761. Treaty of Küçük Kaynarca, 1774. URL: <https://www.britannica.com/event/Treaty-of-Kucuk-Kaynarca> (дата звернення: 1.11.2022 р.).

762. UK Maritime Power. URL: <https://cutt.ly/j2zCEs4> (дата звернення: 26.08.2021 р.).

763. Ukraine should use all opportunities to engage in projects within the framework of the geopolitical “Three Seas Initiative” – research. URL: <https://uacrisis.org/en/68582-three-seas-initiative-discussion> (дата звернення: 15.12.2022 р.).

764. UNCTAD Handbook of Statistics 2021 – Maritime transport. URL: <http://surl.li/mczyx> (дата звернення: 18.09.2022 р.).

765. UNCTAD Review of Maritime Transport 2021. URL: <http://surl.li/mczyz> (дата звернення: 26.08.2022 р.).

766. UNCTAD Review of Maritime Transport 2022. URL: <http://surl.li/mezzc> (дата звернення: 12.02.2023 р.).

767. United Nations Charter, Chapter VIII: Regional Arrangements. URL: <https://www.un.org/en/about-us/un-charter/chapter-8> (дата звернення: 02.12.2022 р.).

768. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. URL: <https://cutt.ly/G2zCP7v> (дата звернення: 16.10.2022 р.).

769. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. Status as at: 25-10-2022. URL: <https://cutt.ly/92zCFq5> (дата звернення: 26.10.2022 р.).

770. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. A Commentary. Vol. II. Edited by M.H. Nordquist, N.R. Grandy, S.N. Nandan, and S. Rosenne. Leiden: Martinus Nijhoff Publishers; Brill Academic Publishers, 2003. 1040 p.

771. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: a commentary. Vol. III. Edited by S. N. Nandan and S. Rosenne. Hague: Nijhoff, 1995. 687 pp.

772. Valencia M.J. A maritime regime for north-east Asia. Oxford: Oxford Univeristy Press, 1996. 340 p.

773. Van Langenhove L. Costea A. N. The EU as a Global Actor and the Emergence of Third Generation Regionalism. 2005. UNU-CRIS Occasional Papers 0–2005/14.

774. Verhoeven P., Michail A., Major T. WPSP COVID-19 guidance document for ports. 2020. URL: <https://cutt.ly/12zCLY1> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

775. Vienna Convention on the Law of Treaties, 1969. *UN Treaty Series*. Vol. 1155. P. 331. URL: <http://surl.li/hpxhq> (дата звернення: 27.08.2021 р.).

776. Vierros M. Global Marine Governance and Oceans Management for the

Achievement of SDG 14. URL: <https://cutt.ly/L2zCV22> (дата звернення: 21.11.2022 р.).

777. Waly, G. (2021). Global overview: drug demand drug supply. URL: <http://surl.li/hpxhz> (дата звернення: 30.03.2022 р.).

778. Warsaw Declaration. Final Declaration of the Third Council of Europe Summit (Warsaw, 16 and 17 May 2005). URL: <http://surl.li/lfnxd> (дата звернення: 12.08.2022 р.).

779. Webinar “Seafarers are Key Workers: Essential to Shipping, Essential to the World”. URL: <https://cutt.ly/K2zC76k> (дата звернення: 27.08.2022 р.).

780. What are international straits? Strait examples worldwide. URL: <https://www.container-xchange.com/glossary/international-straits/> (дата звернення: 02.10.2022 р.).

781. What is the meaning of historic bays on the law of the sea and LOSC. URL: <http://ilss.net/what-is-the-meaning-of-historic-bays-on-the-law-of-the-sea-and-losc/> (дата звернення: 14.05.2022 р.).

782. White, Grey and Black List. URL: <https://www.parismou.org/detentions-banning/white-grey-and-black-list> (дата звернення: 28.12.2022 р.).

783. White Paper on the Progress, Accomplishments and Future of Sustainable Inland Water Transport, 2020. URL: <https://cutt.ly/H2zVefY> (дата звернення: 18.12.2022 р.).

784. WHO Director-General’s opening remarks at the media briefing on COVID-19 – 11 March 2020. URL: <https://cutt.ly/12zVyYD> (дата звернення: 11.12.2022 р.).

785. World Coast Conference’93: Agenda for Action. URL: <https://www.gdrc.org/oceans/ocn-icm1.html> (дата звернення: 19.11.2022 р.).

786. World food commodity prices dip for fifth month in a row in August. URL: <https://cutt.ly/n2zVdgx> (дата звернення: 19.12.2022 р.).

787. Yazgan H. Black Sea Synergy: Success or Failure for the European Union? *Marmara University Journal of Political Science*. 2017. Vol. 5. P. 67–78. URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/301433> (дата звернення:

11.12.2022 p.).

788. Yet M., Manuel P., DeVidi M., & MacDonald B.H. Learning from Experience: Lessons from Community-based Engagement for Improving Participatory Marine Spatial Planning. *Planning Practice & Research*. 2022. Vol. 37(2). P. 189–212. <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.2017101>.

789. Yuruk B. “We badly need Russian fertilizer amid market crunch”: UN chief. URL: <https://cutt.ly/P2zVzPM> (дата звернення: 10.12.2022 p.).

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові статті у наукових періодичних виданнях, проіндексованих у базах даних Web of Science Core Collection та Scopus:

1. Kuznietsov, S. (2021). The «Genuine link» Concept: Is It Possible to Enhance the Strength? *Lex Portus*, 7(6), 65–89. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.3>.
2. Kuznietsov, S. (2021). Status «ecological» obligations of a flag state as an integral part of the «genuine link» conception. *Amazonia investiga*, 10(47), 190–196. <https://doi.org/10.34069/AI/2021.47.11.19>.
3. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a «flag state»: modern international legal regime of the slaves' transportation suppression. *Amazonia investiga*, 11(49), 55–60. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.49.01.6>.
4. Kuznietsov, S. (2022). Combating drug trafficking: the international legal dimension. *Amazonia investiga*, 11(51), 220–224. <https://doi.org/10.34069/AI/2022.51.03.21>.
5. Kuznietsov, S. (2022). Status obligations of a «flag state»: counteraction to unauthorized broadcasting from the high seas. *Cuestiones politicas*, 40(72), 423–434. <https://doi.org/10.46398/cuestpol.4072.24>.
6. Kuznietsov, S., Vladyshevskaya V., & Kuznetsov, S. (2023). Coastal Regions of Ukraine: Governance Transformation amid the Russian Invasion. *Lex Portus*, 9(1), 37–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.1.2023.3>.

Наукові статті у фахових виданнях України:

7. Кузнєцов С.С. Оновлена морська доктрина України: відповідь на загрози сучасній українській державності. *Lex Portus*. 2019. № 6. С. 39–51. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2019.3>.
8. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України: вимір загальнотеоретичної

юриспруденції. *Правова держава*. 2020. № 37. С. 71–79.
<https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.38.201504>.

9. Кузнєцов С.С. Підготовка моряків у системі національних інтересів України на морі: до питання організаційно-правового забезпечення. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Вип. 1. С. 194–198.
<https://doi.org/10.32844/2618-1258.2020.1.34>.

10. Кузнєцов С.С. Оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності як пріоритетного напрямку державної морської політики України. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 81–86.
<https://doi.org/10.32840/pdu.2020.2.12>.

11. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України: еволюційний аспект процесу формування. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2020. № 2. С. 50–59. <https://doi.org/10.32850/sulj.2020.2.9>.

12. Кузнєцов С.С. Доктринотворення – стадія процесу суспільного (суспільно-свідомого) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Правова держава*. 2020. № 39. С. 100–110.
<https://doi.org/10.18524/2411-2054.2020.39.212988>.

13. Кузнєцов С.С. Доктринотворення – стадія процесу державного (владно-вольового) управління соціальною поведінкою суб'єктів суспільних відносин. *Актуальні проблеми правознавства*. 2020. Вип. 3(23). С. 59–68.
<https://doi.org/10.35774/app2020.03.059>.

14. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України 2009 року – організаційний (процесуально-процедурний) аспект правотворення і доктринотворення. *Юридичний бюлетень*. 2020. Вип. 16. С. 43–53. <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2020.16.06>.

15. Кузнєцов С.С. Морська доктрина України на період до 2035 року (2009 – 2015 – 2018 років): організаційний (процесуально-процедурний) аспект доктринотворення. *Держава та регіони. Серія «Право»*. 2021. № 1(71). Т. 1. С. 17–26. <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2021.1.3>.

16. Кузнєцов С.С. Концепт «морські правовідносини» у контексті правової

(морської) доктрини для України. *Нове українське право*. 2021. Вип. 3. С. 63–71. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.3.9>.

17. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина I. Становлення). *Нове українське право*. 2021. Вип. 4. С. 237–244. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.4.35>.

18. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина II. Сучасність). *Нове українське право*. 2021. Вип. 5. С. 51–57. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.5.7>.

19. Кузнецов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини України (міжнародно-правовий вимір). *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут». Політологія. Соціологія. Право*. 2021. № 1(49). С. 128–135. [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1\(49\).233059](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2021.1(49).233059).

20. Кузнецов С.С. Чорноморський басейновий євро регіоналізм: керівне положення правової (морської) доктрини (євроінтеграційний вимір: Україна – Рада Європи). *Публічне право*. 2021. № 1(41). С. 71–86. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-41-7>.

21. Кузнецов С.С. Азово-Керченська акваторія у концепції історичних вод. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 108–114. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232425>.

22. Кузнецов С.С. Концепт «морська діяльність» у контексті правової (морської) доктрини для України. *Дніпровський науковий часопис публічного управління, психології, права*. 2021. Вип. 2. С. 98–103. <https://doi.org/10.51547/ppp.dp.ua/2021.2.17>.

23. Кузнецов С.С. Україна – морська держава: концепт «правосуб'єктність» у контексті правової (морської) доктрини. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2021. Вип. 3. С. 137–143. <https://doi.org/10.15421/392162>.

24. Кузнецов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок»

у контексті правової (морської) доктрини (судно прапора – виключна юрисдикція). *Публічне право*. 2021. № 3(43). С. 77–87. <https://doi.org/10.32782/2306-9082/2021-43-8>.

25. Кузнєцов С.С. Україна – прибережна держава: концепт «держава, яка знаходиться в географічно несприятливому положенні» у контексті правової (морської) доктрини. *Юридичний бюлетень*. 2021. Вип. 20. С. 30–38. <https://doi.org/10.32850/LB2414-4207.2021.20.04>.

26. Кузнєцов С.С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (зобов'язання щодо безпеки мореплавства). *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Юриспруденція»*. 2021. Вип. 53. С. 44–49. <https://doi.org/10.32841/2307-1745.2021.53.9>.

Тези доповідей і наукових повідомлень:

27. Кузнєцов С.С. Торговельне мореплавство: генеза правового забезпечення. *Правове життя сучасної України: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 144–147.

28. Кузнєцов С.С. Військово-морська діяльність у системі пріоритетів державної морської політики України: оновлення правового забезпечення. *П'яті Таврійські юридичні наукові читання: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 15–16 трав. 2020 р.)*. Київ: Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського, 2020. С. 117–119.

29. Кузнєцов С.С. Морська доктрина як стратегія побудови оновленого морського законодавства України. *Адміністративно-правова доктрина і практика в умовах сучасних викликів: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Київ, 4–5 черв. 2020 р.)* / ред. кол. І.С. Гриценко, Р.С. Мельник та ін. Київ: Видав. дім «Гельветика», 2020. С. 23–27.

30. Кузнєцов С.С. Загальнотеоретичний підхід до визначення категорії «доктрина». *Юридична наука: виклики і сьогодення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 12–13 черв. 2020 р.)*. Одеса: ГО «Причорноморська

фундація права», 2020. С. 20–23.

31. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий регіоналізм: до визначення поняття. *Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 29–30 січ. 2021 р.). Львів: Західноукр. орг. «Центр правничих ініціатив», 2021. Ч. 2. С. 69–73.

32. Кузнєцов С.С. Чорноморський басейновий єврорегіоналізм: перспективи для оновлення морської доктрини України. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру (з нагоди 30-ти річчя проголошення незалежності України та 25-ти річчя прийняття Конституції України)*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). / за заг. ред. С.В. Ківалова. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2021. Т. 1. С. 412–414.

33. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-учасниця» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Дніпро, 14–15 січ. 2022 р.). Дніпро: ГО «Правовий світ», 2022. С. 105–109.

34. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «прибережна держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, Україна, 21–22 січ. 2022 р.). Одеса: ГО «Причорноморська фундація права», 2022. С. 11–14.

35. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «морська держава» – позначення правового статусу суб'єкту «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, 21–22 січ. 2022 р.). Харків: Східноукр. наук. юрид. організація, 2022. С. 90–93.

36. Кузнєцов С.С. Терміно-поняття «держава-прапора» – позначення правового статусу суб'єкта «морських» правовідносин (у контексті «UNCLOS'82»). *Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права: матеріали VII Міжнар. наук. конф. (м. Кременчук, 21–22 січ. 2022 р.).* Кременч. нац. ун-т ім. М. Остроградського. Одеса: Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 308–311.

37. Кузнєцов С.С. Україна – морська держава: концепт терміно-поняття «правосуб'єктність» у контексті її правового статусу. *Право і держава: проблеми розвитку та взаємодії у ХХІ ст.: тези допов. Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.) / за заг. ред. Т.О. Коломоєць.* Запоріжжя: ЗНУ, 2022. С. 5–9.

38. Кузнєцов С.С. Правова (морська) доктрина для України: концепт терміно-поняття «морські правовідносини». *Пріоритетні напрями розвитку правової системи України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Львів, 28–29 січ. 2022 р.).* Львів: Західноукр. організація «Центр правничих ініціатив», 2022. С. 11–14.

39. Кузнєцов С.С. Правова «морська» доктрина для України: концепт терміно-поняття «морська діяльність». *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 28–29 січ. 2022 р.)* Запоріжжя: Запорізька міська громад. організ. «Істина», 2022. С. 6–9.

ВІДОМОСТІ ПРО АПРОБАЦІЮ РЕЗУЛЬТАТІВ ДИСЕРТАЦІЇ

Положення і висновки дисертації доповідалися й обговорювалися на засіданні кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія» та на засіданні Південного регіонального центру Національної академії правових наук України. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено й обговорено на міжнародних,

всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях: «Правове життя сучасної України» (м. Одеса, 15 травня 2020 р.) – особиста участь; «П'яті Таврійські юридичні наукові читання» (м. Київ, 15–16 травня 2020 р.) – дистанційна участь; «Адміністративно-правова доктрина і практика в умовах сучасних викликів» (м. Київ, 4–5 червня 2020 р.) – дистанційна участь; «Юридична наука: виклики і сьогодення» (м. Одеса, 12–13 червня 2020 р.) – дистанційна участь; «Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України» (м. Львів, 29–30 січня 2021 р.) – дистанційна участь; «Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру» (м. Одеса, 21 травня 2021 р.) – особиста участь; «Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки – прогрес законодавства України майбутнього» (м. Дніпро, 14–15 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Реформування національного та міжнародного права: перспективи та пріоритети» (м. Одеса, 21–22 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Рівень ефективності та необхідність впливу юридичної науки на нормотворчу діяльність та юридичну практику» (м. Харків, 21–22 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Теоретичні та практичні проблеми реалізації норм права» (м. Кременчук, 21–22 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Право і держава: проблеми розвитку та взаємодії у ХХІ ст.» (м. Запоріжжя, 28–29 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Пріоритетні напрями розвитку правової системи України» (м. Львів, 28–29 січня 2022 р.) – дистанційна участь; «Актуальні проблеми реформування системи законодавства» України (м. Запоріжжя, 28–29 січня 2022 р.) – дистанційна участь.

ДОДАТОК Б**ПРОЄКТ****КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ****ПОСТАНОВА****Про внесення змін до Морської доктрини України
на період до 2035 року**

Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Внести наступні зміни до Морської доктрини України на період до 2035 року, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції Постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) (Офіційний вісник України, 2019 р., № 2, ст. 53):

абзац 11 розділу «Визначення термінів» викласти у такій редакції:

«морська діяльність — вид цілеспрямованої, правомірної, суспільно корисної соціальної активності у сфері освоєння морського довкілля, що здійснюється на підставі, у межах, у формах та у спосіб, які визначені нормами морського права, чим створюється її специфічний (видовий) правовий режим як результат перетворення суспільних відносин між її суб'єктами в морські правовідносини. Складниками морської діяльності є: делімітація морських просторів із метою визначення меж дії суверенітету та юрисдикції — визначення правового статусу морських районів (зон, частин); реалізація державного суверенітету, прав власності, суверенних прав і юрисдикції щодо просторових, живих, мінеральних ресурсів певних морських районів із метою їх

дослідження/розвідки/вивчення, розробки/видобування та управління раціональним використанням; спорудження та експлуатація засобів забезпечення правомірних форм морської діяльності; реагування на прояви протиправної морської діяльності, ризики та наслідки надзвичайних морських подій»;

у розділі «Відродження і розвиток торговельного мореплавства» абзац десятий викласти у такій редакції:

«участь у реалізації проєктів програми TRACECA, Ініціативи трьох морів, співробітництві у межах єврорегіонів, а також інших інтеграційних (економічних, транспортних тощо) утвореннях, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні;»;

у розділі «Розвиток приморських регіонів» додати частину другу наступного змісту:

«Розвиток приморських регіонів забезпечується оптимальним поєднанням різноманітних видів транспортного сполучення, розбудовою морського, внутрішнього водного транспорту та їх інфраструктури, створенням мережі швидкісних автомобільних доріг та залізниць до морських та річкових портів.».



АДМІНІСТРАЦІЯ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ (Адміністрація Держприкордонслужби)

вул. Володимирська, 26, Київ, 01601, тел.: (044) 239-11-00, факс: (044) 239-84-80
E-mail: adpsu@dpsu.gov.ua, www.dpsu.gov.ua, код згідно з СДРП ОУ 00034039

Національний університет
«Одеська юридична академія»

Фонтанська дорога, 23,
м. Одеса, 65009

Щодо впровадження результатів дисертаційного дослідження

В Адміністрації Держприкордонслужби уважно розглянуто результати дисертаційного дослідження директора Навчального центру фахівців морського транспорту Сергія КУЗНЕЦОВА на тему «Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України».

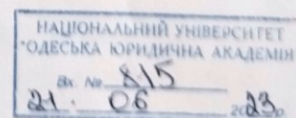
Дослідження та його окремі положення, висновки та рекомендації, якими запропоновано оновлення нормативно-правової бази та формування цілісної концепції морської доктрини України є цінними для практичної роботи органів Державної прикордонної служби України та заслуговують на позитивну оцінку.

Зокрема, запропоновані дослідником механізми удосконалення організаційно-правового забезпечення публічного адміністрування морської діяльності України як держави-прапору, держави-порту та прибережної держави, а також звернення особливої уваги на проблематику правових режимів акваторій Азово-Чорноморського регіону та їх розмежування, відповідають сьогоденним реаліям, мають необхідний теоретичний і методологічний рівень, практичну значимість, є науково обґрунтованими, можуть бути враховані при подальшому вдосконаленні чинного міжнародного та національного законодавства у прикордонній сфері.

Заступник Голови Державної
прикордонної служби України

Сергій СЕРДЮК

Олександр Овдіюк 527 62 02



УВ
Адміністрація Держприкордонслужби
№21/28885/23-Вих від 19.06.2023
КЕП: Сердюк Сергій Іванович 19.06.2023 15:51
123B2A2A7363D1F404000000F1650000B1760100
Сертифікат дійсний з 19.01.2023 00:00 до 18.01.2025 23:59



МІНІСТЕРСТВО РОЗВИТКУ ГРОМАД, ТЕРИТОРІЙ ТА ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНЕ ПІДПРИЄМСТВО
«АДМІНІСТРАЦІЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ»

вул. Ланжеронівська, 1, м. Одеса, 65026

+38 (048) 775-94-97

info@uspa.gov.ua

просп. Перемоги, 14, м. Київ, 01135

+38 (044) 324-00-51

www.uspa.gov.ua

Код ЄДРПОУ 38727770

№ 1954/10-02-04/Вух
21.06.2023

АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ

результатів дисертаційного дослідження

Кузнєцова Сергія Сергійовича

«Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України» на державному підприємстві «Адміністрація морських портів України»

Дисертаційне дослідження Кузнєцова С.С. «Адміністративно-правове забезпечення формування та реалізації морської доктрини України» та розроблені у ньому окремі положення, висновки та рекомендації стосовно проблем теорії та практики адміністративно-правового забезпечення формування та реалізації морської доктрини України є цінними для практичної роботи спеціалістів державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та заслуговують на позитивну оцінку.

Запропоновані у дослідженні моделі адміністративно-правового забезпечення та реалізації морської доктрини України, сформульовані висновки та пропозиції щодо удосконалення національної системи управління морською діяльністю в умовах правового режиму воєнного часу з метою відновлення та захисту національних інтересів і суверенних прав України у морських просторах відповідають викликам та загрозам, що постали перед Українською державою з 2014 року та значно підсилилися з 2022 року. Їх враховано при розробці науково-практичних пропозицій і рекомендацій щодо удосконалення нормативно-правової бази з питань морської та портової діяльності, а також використовуються на державному підприємстві «Адміністрація морських портів України» при підвищенні професіоналізму працівників.

Заступник Голови з загальних питань

Сергій КОБИШАР

