

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

Кафедра морського та митного права

# МОРСЬКЕ ПРАВО: ЮРИСДИКЦІЯ ТА СПОРИ

**Навчально-методичний посібник**

для підготовки здобувачів освіти першого  
(бакалаврського) рівня  
галузі знань 08 «Право»  
за спеціальністю 081 «Право»

Одеса  
Фенікс  
2024

УДК 341.225  
М79

Рекомендовано до друку  
навчально-методичною радою НУ «Одеська юридична академія»  
(протокол № 4 від 17 січня 2024 року).

**Укладачі:**

**Сергєєв Юрій Володимирович** – доцент кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія», кандидат юридичних наук, доцент (<https://orcid.org/0000-0003-1153-0472>);

**Аверочкіна Тетяна Володимирівна** – завідувачка лабораторії кафедри морського та митного права Національного університету «Одеська юридична академія», докторка юридичних наук, професорка (<https://orcid.org/0000-0003-0652-7658>)

**Рецензенти:**

**Бабін Борис Володимирович** – професор кафедри міжнародно-го права та порівняльного правознавства Національного авіаційного університету, доктор юридичних наук, професор;

**Іванова Алла Володимирівна** – доцентка кафедри морського права Національного університету «Одеська морська академія», кандидатка юридичних наук, доцентка.

**Морське право: юрисдикція та спори** : навч.-метод. посіб.  
М79 для підгот. здобувачів освіти першого (бакалаврського) рівня галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» [Електронне видання] / [уклад.: Ю.В. Сергєєв, Т.В. Аверочкіна] ; Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». – Одеса : Фенікс, 2024. – 166 с. – Режим доступу: <https://>

ISBN 978-617-8395-53-7

Навчально-методичний посібник містить короткий виклад лекційного матеріалу, плани та завдання до практичних занять та самостійної роботи, тести, питання для підсумкового контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти.

Призначений для здобувачів вищої освіти галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» з метою вивчення дисципліни «Морське право: юрисдикція та спори».

УДК 341.225

ISBN 978-617-8395-53-7

© Т. Аверочкіна, Ю. Сергєєв, 2024

## Зміст

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ .....	4
ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН .....	8
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЛЕКЦІЙ .....	9
Тема 1. Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства .....	9
Тема 2. Юрисдикція держави у морських просторах: відкрите море, територіальне море .....	16
Тема 3. Юрисдикція держави у морських просторах: прилегла зона, виключна економічна зона .....	24
Тема 4. Юрисдикція держави у морських просторах: континентальний шельф .....	30
Тема 5. Юрисдикція держави у морських просторах: внутрішні морські води, морські протоки та канали .....	34
Тема 6. Морська діяльність: правовий режим (частина 1) .....	40
Тема 7. Морська діяльність: правовий режим (частина 2) .....	46
Тема 8. Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням конвенції організації об'єднаних націй з морського права 1982 року .....	50
Тема 9. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 1) .....	59
Тема 10. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 2) .....	62
Тема 11. Морське право: перспективи розвитку .....	71
ПЛАНІ ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ .....	80
МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ ..	147
ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ .....	149
РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ РЕФЕРАТІВ, ДОПОВІДЕЙ, ПРЕЗЕНТАЦІЙ .....	156
ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАТЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ .....	160

# ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

---

---

Дисципліна «Морське право: юрисдикція та спори» вивчається здобувачами вищої освіти у рамках професійно-орієнтованої підготовки за освітньо-професійною програмою «Судова діяльність» на факультеті судового та міжнародного права Національного університету «Одеська юридична академія». Предметною сферою навчальної дисципліни «Морське право: юрисдикція та спори» є визначення особливостей дії юрисдикції держави у морських просторах та правове регулювання суспільних відносин, що виникають у сфері морської діяльності: вивчення, використання, охорони та захисту природних ресурсів моря і використання суден з цією метою; а також практика розгляду спорів, що виникають з такої діяльності.

Сучасні виклики та загрози, що постали перед Українською державою у зв'язку з тимчасовою окупацією її територій та воєнними ризиками оновили значення та актуалізували проблематику, пов'язану із підтриманням її територіальної цілісності як на суходолі, так й у прибережних морських просторах. Особливого значення набула необхідність оновлення та удосконалення галузевого морського законодавства, що обумовлює зростання інтересу до морського права. Йдеться, по-перше, про вплив міжнародних норм на режими морських просторів, які є складником державної території України та на які поширюється її державний суверенітет; по-друге, про морські простори за межами державної території, але на які поширюється юрисдикція України; по-третє, про відкрите море, де здійснюються морські наукові дослідження, створюються штучні острови, установки та споруди тощо, а також військово-морської діяльності України із забезпечення своїх державних інтересів та державної безпеки. Особливо важливим є приєднання України до Конвенції ООН з морського права 1982 р., обов'язковість виконання її положень та входження України у якості партнера до інтеграційних регіональних транспортних утворень, зокрема Ініціативи трьох морів. Також важливим є відстоювання прав

Української держави, її юридичних та фізичних осіб у сфері морської діяльності у судових інституціях національного та міжнародного рівня, що потребує опанування здобувачами вищої освіти відповідних процедурних та процесуальних особливостей розгляду таких справ.

**Метою** викладання навчальної дисципліни «Морське право: юрисдикція та спори» є надання уявлення та формування системи знань про особливості дії юрисдикції держави у морських просторах та правового регулювання суспільних відносин, що виникають у сфері морської діяльності: вивчення, використання, охорони та захисту природних ресурсів моря і використання суден з цією метою; а також про практику розгляду спорів, що виникають з такої діяльності.

Опанування курсом «Морське право: юрисдикція та спори» передбачає читання лекцій, проведення практичних занять, виконання самостійної роботи та складання екзамену. Особлива увага приділяється прищепленню практичних навичок використання законодавства з метою визначення режиму морської та тісно пов'язаних з нею видів діяльності (портової, військово-морської, морегосподарської тощо).

**Завдання** навчальної дисципліни полягають у набутті здобувачами вищої освіти:

**знань** національного законодавства та міжнародних угод у сфері дії юрисдикції держав у морських просторах, методів правового регулювання морської діяльності з досягненням рівня їх сформованості, що дозволяє орієнтуватися та застосовувати їх до практичних ситуацій;

**вмінь** виявляти у суспільних відносинах такі, що належать до предмета регулювання морського права, визначати суб'єктів, об'єкт та зміст таких правовідносин;

**навичок** застосування галузевого законодавства для розв'язання практичних задач; роз'яснення особливостей судового розгляду справ, що виникають з морської діяльності; порівняльно-правового аналізу міжнародних договорів та національного за-

конодавства України у сфері морської діяльності та їх використання у практичній діяльності.

Згідно з вимогами освітньо-професійної програми після вчення дисципліни «Морське право: юрисдикція та спори» здобувачі вищої освіти повинні:

**знати та розуміти** міжнародні стандарти прав людини, положення Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод, а також практику Європейського суду з прав людини.

**вільно використовувати** для правничої діяльності доступні інформаційні технології і бази даних.

**виокремлювати і аналізувати** юридично значущі факти і робити обґрунтовані правові висновки.

**демонструвати** необхідні знання та розуміння сутності та змісту принципів і норм організації публічної влади в Україні, процесів її реформування із урахуванням регіонального аспекту особливостей роботи судових, митних органів та органів управління морською діяльністю.

**демонструвати** знання та розуміння дотримання та розвитку політики професійної доброчесності, особисто забезпечувати та популяризувати професійну доброчесність в форматі правового поля.

Шкала оцінювання			
100-бальною шкалою	Шкала за ECTS	За національною шкалою	
		Екзамен	Залік
90–100	A	Відмінно	зараховано
82–89	B	Добре	
74–81	C		
64–73	D		
60–63	E	Задовільно	не зараховано
35–59	Fx	незадовільно	
1–34	F		

Оцінювання результатів навчання здобувачів вищої освіти щодо опанування навчальної дисципліни здійснюється відповідно до Положення про організацію освітнього процесу в НУ «ОЮА».

Вивчення дисципліни «Морське право: юрисдикція та спори» рекомендовано після вивчення курсів: «Загальна теорія права та держави», «Судові та правоохоронні органи», «Конституційне право».

Обсяг дисципліни – 4 кредити (120 годин), форма підсумкового контролю – екзамен.

**У посібнику використано матеріали навчальних та навчально-методичних видань кафедри морського та митного права, а саме:**

Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. (затверджено Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України як підручник для студентів вищих навчальних закладів. Лист № 1/11–4765 від 10.06.2011 року). <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/7438>

Аверочкіна Т. В., Кормич Б. А., Стець О. М. Морська політика України: навч.-метод. посіб. О.: Фенікс, 2023. 178 с. <https://doi.org/10.32837/11300.24612> (рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 3 від 16 лютого 2023 р.)

Аверочкіна Т. В., Серафімов В. В. Портове право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 152 с. (рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 2 від 4 грудня 2020 р.)

Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навч.-метод. посібн., О.: Фенікс, 2021. 162 с. (рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 2 від 4 грудня 2020 р.). <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

Морське торговельне право: навч.-метод. посіб. (освітня прогр. підготовки здобувачів вищої освіти ступеня бакалавра, галузь знань – 08 «Право», спец.– 081 «Право») [Електронне видання] / Т. Аверочкіна, Н. Коваль, Б. Кормич, Ю. Сергєєв. О.: Фенікс, 2023. 138 с. рекомендовано до друку навчально-методичною радою Національного університету «Одеська юридична академія» (протокол № 1 від 26 вересня 2023 р.) <https://hdl.handle.net/11300/26680>

# ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН

№ п/п	Тема	Лекційні заняття (год.)		Практичні заняття (год.)		Самостійна робота (год.)	
		д	з	д	з	д	з
1	Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства	2	1	2	1	4	8
2	Юрисдикція держави у морських просторах: відкрите море, територіальне море.	2	1	4	1	4	8
3	Юрисдикція держави у морських просторах: прилегла зона, виключна економічна зона.	2	1	2	-	4	6
4	Юрисдикція держави у морських просторах: континентальний шельф.	2	1	2	-	4	2
5	Юрисдикція держави у морських просторах: внутрішні морські води, морські протоки та канали.	2	2	4	-	6	8
6	Морська діяльність: правовий режим (частина 1).	2	1	4	1	4	10
7	Морська діяльність: правовий режим (частина 2).	2	1	4	-	4	10
8	Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року.	2	2	4	1	6	10
9	Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 1).	2	1	4	1	4	10
10	Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 2).	2	1	4	1	4	10
11	Морське право: перспективи розвитку.	2	2	4		6	8
Індивідуальне завдання						10	10
<b>Всього</b>		<b>22</b>	<b>14</b>	<b>38</b>	<b>6</b>	<b>60</b>	<b>100</b>

Кожна із запропонованих тем має теоретичні відомості, переліки питань для опрацювання під час практичних занять, контрольні запитання для закріплення відповідного тематичного матеріалу. Правильність виконаних самостійних робіт перевіряє викладач.



# КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЛЕКЦІЙ

---

---

## Тема 1.

### **Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства**

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
2. Поняття та предмет морського права.
3. Основні принципи морського права.
4. Джерела морського права.
5. Структура морського права.

#### ***1. Етапи кодифікації та розвитку морського права***

Первісно загальні засади сучасного морського права були сформовані у вигляді звичаїв, яких добровільно дотримувалися фінікійські мореплавці у Середземному та об'єднаних з ним морях у XII – V ст.ст. до н.е. Деякі з цих звичаїв згодом отримали обов'язкову силу у вигляді норм національних законодавств і міжнародних угод, інші – стали загальнопідтримуваними нормами доброї морської практики, що береться до уваги при розгляді та вирішенні спорів. Переважна частина таких звичаїв має своїм корінням давні морські переходи та регулювання відносин капітанів і вантажовласників, практику організації тодішніх портів та двосторонніх угод різних країн. При порівнянні з іншими галузями права, морське є найбільш стабільним, оскільки його основу складають не політичні, та навіть не соціально-економічні, а загальнолюдські фактори. У XIV – XVIII ст.ст. звичаєве морське право набуває нормативного закріплення, зокрема, у європейських морських кодексах. Також, поряд із приватноправовими питаннями, поступово держави переходять до визначення власних морських кордонів, необхідності окреслення підстав для застосування сили (захисту), питань нейтралітету у війні тощо. Першою спробою кодифікації норм, якими було б урегульовано право-

вий режим територіального моря, стала Конференція, проведена в 1930 р. під егідою Ліги Націй.

Проте, попри сподівання, під час Конференції не вдалося остаточно узгодити позиції сторін, а її результатом став лише проєкт конвенції, підготовленої для розгляду у майбутньому. Відсутність зацікавленості у розробці правових норм про режими діяльності у морських просторах була обумовлена обмеженістю сил та засобів здійснення діяльності з розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, проведення морських наукових досліджень тощо, а переважаючим видом діяльності людини на морі було судноплавство. Технічний розвиток та нові технології стають доступними уже після Другої світової війни, і роботу з розробки відповідних норм було розпочато у рамках ООН практично одразу після її створення. За результатами цієї роботи було скликано в 1958 р. в Женеві Першу Конференцію ООН з морського права, у результаті роботи якої було прийнято 4 конвенції: про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря. Метою наступної, Другої Конференції ООН з морського права, скликаної у Женеві в 1960 р., був розгляд та розробка міжнародно-правових норм з питань, що не були вирішені на Першій Конференції, зокрема щодо ширини територіального моря. Проте і на цей раз вирішити їх не вдалося. Але розвиток морського права не зупинився.

Саме на другу половину ХХ ст. припадають найбільш активні кодифікаційні роботи щодо вироблення стандартів морської діяльності. Третя Конференція ООН з морського права (1973–1982 рр.) стала найважливішим етапом кодифікації та прогресивного розвитку міжнародного морського права. У результаті її проведення було розроблено та прийнято Конвенцію ООН з морського права, що характеризувалася значною новелізацією, запровадивши нові норми та інститути, які до сьогодні є актуальними та дієвими засобами регулювання діяльності держав у морських просторах.

## ***2. Поняття та предмет морського права***

Існує багато визначень морського права, які відображають погляди вчених на цю галузь. Морське право визначають й як сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у процесі використання Світового океану: торговельне та військове мореплавство, рибальство та морський промисел, видобуток біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. Морське право визначається також як система понять і правових норм, що регулюють суспільні відносини у сфері використання просторів Світового океану. Найбільшу питому вагу у використанні Світового океану займає транспортна діяльність, через це значна частина морського права присвячена регулюванню саме цієї транспортної діяльності – торговельного мореплавства. Визначення торговельного мореплавства міститься у ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України та Морській доктрині України на період до 2035 року. Останній документ містить також визначення морської діяльності. Морське право, на думку дослідників, має наступну структуру: національне морське право, міжнародне морське публічне право (договори та угоди, укладені між державами, а також встановлені ними звичаї з питань регулювання морських відносин) та міжнародне морське приватне право (норми внутрішньодержавного законодавства, а також норми міжнародних договорів та звичаїв, що регулюють майнові та особисті немайнові відносини, які виникають у процесі торговельного мореплавства та ускладнені іноземним елементом). У морському праві присутні норми цивільного, адміністративного, трудового, цивільного процесуального, кримінального та міжнародного права тощо. Усі вони перебувають у постійному взаємозв'язку та взаємозалежності.

Специфіка діяльності у морських просторах отримує прояв у наступному. По-перше, така діяльність зазвичай пов'язана з використанням самохідних або несамохідних плаваючих і стаціонарних споруд, призначених для роботи у морському середовищі, тобто з використанням морських суден у широкому розумінні

цього слова. Відносини на судні, що може тривалий час перебувати на значній відстані від берега, мати на борті велику кількість людей (членів екіпажа, пасажирів, інших осіб) і зазнавати впливів морської стихії, не можуть бути урегульовані таким самим чином, як аналогічні відносини всередині колективів людей на суші, що зумовлює наявність характерних для морського права норм про особливі права та обов'язки капітана стосовно членів екіпажа та навіть щодо пасажирів на судні, особливих правил про дисципліну на цьому судні тощо. По-друге, будь-яка діяльність людей у Світовому океані пов'язана з ризиками, що зумовлює необхідність розробки та схвалення спеціальних правових норм про безпеку мореплавства. По-третє, діяльність людини в Світовому океані дуже часто здійснюється на території іншої держави (в її територіальному морі) або поза межами будь-якої держави взагалі (у відкритому морі). Такий характер більшості відносин, пов'язаних з використанням Світового океану, впливає на їхнє регулювання: у національному законодавстві мають враховуватися норми міжнародних угод, частині з яких притаманний колізійний характер. Зазначені особливості визначають характер суспільних відносин, що складають предмет морського права.

### ***3. Основні принципи морського права***

Принципи права – це норми, які мають найбільш загальний характер. Принципи міжнародного публічного морського права мають вищу юридичну силу та є основними засадами, відступ від яких є неприпустимим за жодних умов. Вони не можуть бути скасовані за угодою держав. Варто розрізнити загальні принципи міжнародного публічного права у цілому, що є притаманними у т.ч. й для міжнародного публічного морського права, й галузеві або спеціальні принципи, що діють у рамках міжнародного публічного морського права.

Найважливіші серед загальних принципів: 1. Принцип поваги прав людини. 2. Принцип суверенної рівності держав. 3. Принцип незастосування сили. 4. Принцип невторчання. 5. Принцип

мирного вирішення спорів. 6. Принцип співробітництва. 7. Принцип сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. 8. Принцип територіальної цілісності.

Що стосується галузевих або спеціальних принципів, то вони: 1) базуються на загальних принципах, 2) є властивими виключно міжнародному публічному морському праву. До їх кола належать: принцип свободи відкритого моря, принцип виключної юрисдикції держави прапора судна у відкритому морі, принцип мирного використання Світового океану, принцип охорони морського середовища, принцип загальної спадщини людства. Перераховані принципи є принципами, переважно, публічного морського права.

Що стосується принципів, властивих приватноправовому регулюванню відносин, пов'язаних з використанням морських просторів, то до їх кола належать: принцип національної (внутрішньодержавної) юрисдикції приватно-правових відносин з іноземним елементом, принцип колізійного регулювання приватно-правових відносин з іноземним елементом, принцип безумовного застосування іноземного законодавства відповідно до колізійної норми, принцип автономії волі сторін (принцип диспозитивності), принцип одноразового застосування колізійної норми, принцип пріоритету норм міжнародно-правового договору перед нормою національного законодавства.

Також до спеціальних принципів міжнародного приватного права слід віднести основні колізійні засади, визнані доктриною міжнародного приватного права, закріплені у вигляді загального правила у законодавстві та застосовувані на практиці, у т.ч. і за відсутності прямої вказівки в законі: принцип (закон) місця знаходження речі, принцип (закон) місцезнаходження основного виконавця за угодою, принцип (закон) прапора, принцип (закон) місця заподіяння шкоди, принцип (закон) місця здійснення основної трудової діяльності, принцип незастосування іноземного права до авторських відносин, принцип незастосування іноземного процесуального законодавства.

#### **4. Джерела морського права**

До джерел сучасного морського права належать: *міжнародні договори*, тобто угоди двох або більше держав про встановлення, зміну або припинення їхніх взаємних прав і обов'язків; сучасне міжнародне морське право являє собою складну, надзвичайно розгалужену систему міжнародних договорів; за колом учасників розрізняють двосторонні міжнародні договори, в яких беруть участь дві держави, і багатосторонні договори, що мають більшу кількість учасників; *міжнародно-правові звичаї*, що являють собою правила, які складаються у процесі взаємної боротьби та співробітництва держав та визнаються ними юридично обов'язковим; багато міжнародних принципів та норм міжнародного морського права виникли спочатку як звичаї (принцип свободи відкритого моря, норми про надання допомоги тощо), а деякі з них діють й дотепер у вигляді норм міжнародних договорів. За дією стосовно кола учасників міжнародних відносин договори розподіляються на *універсальні, регіональні та локальні*. *Універсальні* договори присвячено відносинам усіх або переважної більшості суб'єктів міжнародного публічного морського права. Вони можуть бути універсальними, навіть якщо учасниками договору є обмежене коло держав, але його положення визнаються всіма іншими державами. До таких договорів, наприклад, належить Договір про Антарктику 1959 р. *Регіональні* міжнародні договори діють, як правило, у певному географічному регіоні, але це не означає, що учасниками регіонального міжнародного договору не можуть бути, наприклад, держави іншого регіону. Джерелами національного морського права держав є *національні законодавства* (кодекси, закони, підзаконні акти та звичаї).

#### **5. Структура морського права**

Мореплавання, а особливо торговельне, здебільшого має міжнародний характер. Воно підпадає під дію національного та іноземного законодавства, здійснюється у морських просторах з різним правовим режимом, що базується на міжнародно-правових

звичаях і міжнародних угодах. У зв'язку з цим до складу морського права належать: міжнародне публічне морське право, міжнародне приватне морське право, морське право України, яке підрозділяється, в свою чергу, на морське публічне право України і морське приватне право України. Вважається за необхідне відрізнити міжнародне морське право від морського права. Перше – засноване виключно на нормах міжнародного права і належить до діяльності держав за межами власної території. Друге – є правом конкретної держави і містить норми внутрішньодержавного (національного) права. Його основу складають внутрішньодержавні акти, які регламентують правий статус і режим внутрішніх вод, територіального моря, процедури та умови надання суднам права плавання під національним прапором тощо. Слід зазначити, що найбільш складні питання застосування морського права виникають саме при міжнародних морських перевезеннях, яких урегульовано нормами міжнародного приватного морського права. Це пояснюється як різноманітністю самих відносин у цій сфері (предметом регулювання), так і різним характером джерел правового регулювання (конвенції, внутрішнє законодавство, морські звичаї, як національні, так і міжнародні). Міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії вітчизняного закону (т.зв. колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих в міжнародних договорах (конвенціях). Норми міжнародного приватного права застосовуються, якщо виникає питання визначення застосовності закону до правовідносин, одним із суб'єктів якої є іноземна юридична або фізична особа (один з проявів іноземного елемента). Це правовідносини за договором морського перевезення, буксирування тощо. Вказівка норми на закон, який підлягає застосуванню, має назву «колізійна прив'язка». Ці прив'язки бувають досить різноманітними (закон місця укладення договору, закон держави прапора судна тощо). Морське право України припускає застосування іноземного закону до морських правовідносин, але з умовою, що іноземний закон не суперечить основам права і державного устрою України («застереження про публічний по-

рядок»). Відповідно до Закону України від 23 червня 2005 р. «Про міжнародне приватне право», іноземним елементом є ознака, яка характеризує приватноправові відносини, та виявляється в одній або кількох з таких форм: хоча б один учасник правовідносин є громадянином України, який проживає за межами України, іноземцем, особою без громадянства або іноземною юридичною особою; об'єкт правовідносин знаходиться на території іноземної держави; юридичний факт, який створює, змінює або припиняє правовідносини, мав чи має місце на території іноземної держави (ст. 1).

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дайте визначення міжнародного морського публічного права.
2. Які принципи застосовувалися при розробці Конвенції ООН з морського права?
3. Якими є перспективи розвитку морського права в Україні та світі?
4. Визначте звичаєві норми, які набули статусу норм міжнародних угод.
5. Охарактеризуйте іноземний елемент у правовідносинах, пов'язаних із морською діяльністю.

## **Тема 2. Юрисдикція держави у морських просторах: відкрите море, територіальне море**

1. Сучасна класифікація морських просторів.
2. Юрисдикція держав у морських просторах: загальнотеоретичний аспект.
3. Міжнародно-правовий режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі.
4. Міжнародно-правовий режим територіального моря.

### **1. Сучасна класифікація морських просторів**

Простори морів та океанів з міжнародно-правової точки зору розподіляються на: 1) простори, що перебувають під сувереніте-



том різних держав і складають територію кожної з них; 2) простори, на які не поширюється суверенітет жодної держави. Приналежність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином, правове положення, або правовий статус, цієї частини моря. Правовий же статус будь-якого морського простору впливає на порядок встановлення та зміст його правового режиму. При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій та різних видів співробітництва між державами. До складу території країни, що має морське узбережжя, належать частини моря, розташовані вздовж її берегів та іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем. До складу території держав, що цілковито складаються з одного та більше архіпелагів, належать архіпелажні води, розташовані між островами всередині архіпелагу. Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води – лише невелика частина Світового океану. Великі простори морів та океанів за їхніми межами не належать до складу території та не підпорядковуються суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів лише на підставі їхнього правового статусу не має вичерпного характеру. Як свідчить практика, два, а іноді й більше, морських просторів, що мають однаковий правовий статус, мають різні правові режими. Правовий режим внутрішніх морських вод в деяких важливих аспектах відрізняється від правового режиму територіального моря, а правовий режим архіпелажних вод не збігається із правовим режимом ані внутрішніх вод, ані територіального моря, хоча всі ці три частини морських вод вважаються відповідно водами прибережної держави, тобто мають однаковий правовий статус. Морські простори, на які не поширюється суверенітет жодної з держав складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф). Весь Світовий океан можна умовно розділити на три основні юридичні категорії морських просторів: 1) ті, що

є невід'ємною частиною території прибережної держави, в межах якої діє її суверенітет (внутрішні води, територіальне море); 2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлеглі його юрисдикції (виключна економічна зона, прилегла зона, континентальний шельф); 3) ті, що не підлеглі ані суверенітету, ані юрисдикції будь-якої держави (відкрите море). Разом з тим правовий режим цих основних категорій морських просторів всередині також є неоднорідним. Так, в територіальному морі на відміну від внутрішніх морських вод діє право мирного проходу. В прилеглий зоні прибережна держава здійснює певні види контролю, в той час як у виключній економічній зоні та на континентальному шельфі – суверенні права. Особливе місце в прийнятій класифікації морських просторів займають міжнародні протоки та канали, архіпелажні води, а також Арктика та Антарктика.

## ***2. Юрисдикція держав у морських просторах: загальнотеоретичний аспект***

Базуючись на сучасних зарубіжних та українських доктринальних дослідженнях, «юрисдикцію» можна розуміти як: а) компетентність судових органів щодо вирішення кримінальних справ; б) компетентність судових органів щодо вирішення не лише кримінальних, а й будь-яких інших справ; в) компетентність будь-яких (включаючи судові) органів (посадових осіб) щодо вирішення спорів про право; г) юридично оформлене право уповноважених органів (посадових осіб) здійснювати свої функції щодо встановлених об'єктів, структур, сфер»<sup>1</sup>. Ще більш широким тлумаченням є визначення юрисдикції як здійснення державою владних повноважень<sup>2</sup>. Таке – найширше – розуміння «юрисдикції» – щонайбільше стосується відносин, які виникають зі здійснення морської діяльності та торговельного мореплавства як його

---

<sup>1</sup> Колпаков В. К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: монографія. Київ: Юрінком Інтер, 2004. С. 382.

<sup>2</sup> Савенко М. Адміністративна юрисдикція судів – критерії визначення. Адміністративна юстиція: європейський досвід і пропозиції для України / автори-упоряд. І. Б. Коліушко, Р. О. Куйбіда. Київ: Факт, 2003. С. 506.

складника. Будучи використовуваною різними галузями права та законодавства, вона з певними відмінностями позначає здійснення уповноваженими органами держави усього комплексу своїх владних повноважень на певній території й у визначеній сфері суспільних відносин. Це передбачає встановлення правил поведінки на певній території, оцінку державними органами стану дотримання цих правил поведінки суб'єктами правовідносин з точки зору національного правопорядку та міжнародно узгоджених норм, які є обов'язковими для цієї держави, застосування правової санкції у разі негативного результату такої оцінки, а також застосування інших примусових заходів впливу, що є припустимими відповідно до національного законодавства, а також здійснення сервісних процедур у сферах управління державних та уповноважених ними органів на зазначеній території та в акваторіях. Проте остаточного законодавчого тлумачення цієї категорії досі не розроблено<sup>3</sup>. Значного поширення у правничій літературі набули такі класифікації юрисдикції держави, що у сукупності становлять її сутність: законодавча, чи приписова (*prescriptive jurisdiction*), і виконавча (*enforcement jurisdiction*) або, іншими словами, юрисдикція, що встановлюється державою, та юрисдикція, яку держава здійснює або може здійснити. Залежно від того, в якій сфері юрисдикція держави встановлюється і здійснюється, її поділяють на кримінальну, цивільну та адміністративну. За просторовою умовою юрисдикцію поділяють на територіальну та екстратериторіальну у залежності від того, йдеться про юрисдикцію у межах території держави чи за її межами. Необхідно зазначити, що здійснення юрисдикції держави в особі державних органів у морських просторах поширюється за межі суходольної території, а також внутрішніх вод і територіального моря, та є «виявом владних повноважень держави»<sup>4</sup>, здійснюваних поза державним кордоном країни. Це підтверджується як нормами UNCLOS'82, так і при-

<sup>3</sup> Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України в прибережних водах: дис... докт. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2018. С. 64–65.

<sup>4</sup> Мілаш В. С. Питання законодавчої юрисдикції держави в контексті регулювання договірних відносин у сфері електронної комерції. Право та інновації. 2015. № 1. С. 43.

йнятими на її розвиток актами чинного та проектного законодавства України, зокрема Законом України «Про ВМЗ України», проектами Закону України «Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України» тощо. Зазвичай у цих актах категорія «юрисдикція» використовується у значенні поширення влади держави (в особі її органів) на певний простір (морський) або на споруджені у цьому просторі установки, споруди, штучні острови чи судна. Таким чином, категорія «юрисдикція» у внутрішньодержавному адміністративному праві має всеохоплюючий характер для визначення механізму діяльності у прибережних водах держави, поєднує у межах застосування відповідного законодавства комплекс регулятивних, приписових, заборонних заходів, а також заходів адміністративного примусу, що у сукупності становлять правовий режим прибережних вод. Сучасне нормативне використання категорії «юрисдикція» є доволі широким. Вона міститься у текстах багатьох чинних міжнародних угод, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України, та які, відповідно до ст. 9 Конституції України, є частиною українського національного законодавства.

Так, наприклад, у ст. 5 Конвенції про відкрите море 1958 р. йдеться: «Держава повинна ефективно здійснювати в технічній, адміністративній і соціальній галузях свою юрисдикцію та свій контроль над суднами, що плавають під її прапором». При цьому найбільша кількість спорів виникає під час використання категорії «юрисдикція» для визначення обсягу прав держав щодо водних просторів, передусім морських, за межами державної території. Якщо у межах державної території держава сама має право встановлювати обсяг прав у тій чи іншій сфері діяльності, а територія держави являє собою сферу її територіального верховенства, суверенітету, здійснюваного у тих межах, які утворюються сукупністю земельних, водних і повітряних ділянок, що належать до складу цієї держави як країни у цілому, то у сфері міждержавних відносин розбіжності у тлумаченні категорії «юрисдикція» призводять до того, що вона застосовується як для позначення влади

держави в районах, де здійснюється повний суверенітет держави, так і для обґрунтування прав держав на морські простори поза межами їхніх державних кордонів.

### ***3. Міжнародно-правовий режим відкритого моря, юрисдикція у відкритому морі***

Визначення відкритого моря міститься у Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої під відкритим морем розуміється частина моря, що не належить ані до виключної економічної зони, ані до територіального моря, ані до внутрішніх вод будь-якої держави. Свобода відкритого моря визначається як свобода судноплавства, свобода рибальства, свобода прокладання підводних кабелів та трубопроводів, свобода наукових досліджень, свобода зводити штучні острови та інші установки і свобода польотів над відкритим морем. Ці свободи надані всім державам світу, як прибережним, так й таким, що не мають виходу до моря, але всі держави повинні користуватися ними з врахуванням інтересів всіх інших держав. Відкрите море резервується для мирних цілей. Усі держави повинні здійснювати ці свободи, належним чином з врахуванням інтересів інших держав. Іншими словами, свобода відкритого моря не має абсолютного характеру. Один із традиційних інститутів міжнародного морського права – право переслідування «по гарячих слідах» – передбачає, що судно, яке вчинило правопорушення в іноземних внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглий зоні, дозволяється переслідувати у відкритому морі, захопити та відвести до порту для вжиття заходів відповідно до законодавства держави, у водах якої вчинене правопорушення.

Переслідування може здійснюватися тільки у зв'язку з порушенням законів і правил, встановлених в тому або іншому морському просторі. Переслідування дозволяється розпочинати тільки після подачі сигналу зупинитися, візуального або звукового, з дистанції, що дозволяє іноземному судну побачити або почути цей сигнал.

#### ***4. Міжнародно-правовий режим територіального моря***

Кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує 12 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній. Територіальне море належить до складу державної території прибережної держави, однак Конвенція ООН з морського права 1982 р. передбачає право суден всіх держав, як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, користуватися правом мирного проходу через нього. Прохід вважається мирним, якщо при цьому не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави. До територіального моря включаються також рейди, якими звичайно користуються для навантаження, розвантаження та якірної стоянки суден та які інакше були б розташовані цілком або частково за зовнішньою межею територіального моря (ст. 12 Конвенції 1982 р.). Прохід іноземного судна вважається таким, що порушує мир, добрий порядок або безпеку прибережної держави, якщо в територіальному морі воно здійснює будь-який із таких видів діяльності: а) загрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або будь-яким іншим чином на порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті Організації Об'єднаних Націй; б) будь-які маневри або навчання із зброєю будь-якого виду; с) будь-який акт, спрямований на збір інформації на шкоду обороні або безпеці прибережної держави; d) будь-який акт пропаганди, що має на меті посягання на оборону або безпеку прибережної держави; е) піднімання в повітря, посадку або прийняття на борт будь-якого літального апарата; f) піднімання в повітря, посадку або прийняття на борт будь-якого військового пристрою; g) навантаження або розвантаження будь-якого товару або валюти, посадку або висадку будь-якої особи всупереч митним, фіскальним, іміграційним або санітарним законам і правилам прибережної держави; h) будь-який акт навмисного і серйозного забруднення всупереч цій Конвенції; і) будь-яку рибальську діяльність; j) здійснення дослідницької або гідрографічної діяльності; к) будь-який акт,

спрямований на створення перешкод функціонуванню будь-яких систем зв'язку або будь-яких інших споруд або установок прибережної держави; l) будь-яку іншу діяльність, що не має прямого відношення до проходу.

Прибережна держава може приймати закони та правила, що стосуються мирного проходу через її територіальне море стосовно всіх нижченаведених питань або деяких із них: а) безпеки судноплавства і регулювання руху суден; б) захисту навігаційних засобів і обладнання, а також інших споруд або установок; в) захисту кабелів і трубопроводів; г) збереження живих ресурсів моря; е) запобігання порушенню рибальських законів і правил прибережної держави; ф) збереження навколишнього середовища прибережної держави і відвернення, скорочення й збереження під контролем її забруднення; г) морських наукових досліджень і гідрографічних зйомок; з) запобігання порушенню митних фіскальних, іміграційних або санітарних законів і правил прибережної держави.

В Україні режим територіального моря регламентований Законом України «Про державний кордон України» від 04.11.1991 р. Порядок плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів регламентований відповідними Правилами, що затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16.05.1996 р. № 529. Мирне проходження іноземних військових кораблів через територіальне море України з метою перетинання територіального моря України без заходження у внутрішні води та порти України допускається за маршрутами, які використовуються, як правило, для міжнародного судноплавства.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Надайте характеристику свобод відкритого моря відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року.
2. Дайте визначення поняття «реальний зв'язок».
3. У якому міжнародному договорі уперше було визначеного максимальну ширину територіального моря?

4. Яким (и) нормативним (и) документом (ами) визначено режим мирного проходження іноземних невійськових суден територіальним морем України?
5. За яких умов прохід територіальним морем вважається мирним?

### **Тема 3. Юрисдикція держави у морських просторах: прилегла зона, виключна економічна зона**

1. Міжнародно-правовий режим прилеглої зони.
2. Правовий режим прилеглої зони України.
3. Міжнародно-правовий режим виключної економічної зони.
4. Правовий режим виключної (морської) економічної зони України.

#### ***1. Міжнародно-правовий режим прилеглої виключної економічної зони***

Положення про прилеглу зону уперше було встановлене у Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р., а у Конвенції ООН з морського права 1982 р. набуло деяких змін у зв'язку зі встановленням максимальної ширини територіального моря. Відповідно до Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. режим прилеглої зони зводиться до наступних основних положень. По-перше, прибережна держава у прилеглий зоні, позначеної як частина відкритого моря, може здійснювати контроль, необхідний для недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних правил, а також для покарання за порушення таких правил, вчинених в межах її території або територіального моря. По-друге, прилегла зона не може поширюватися за межі 12 миль від вихідної лінії, від якої відміряється ширина територіального моря. І по-третє, якщо береги двох держав розташовані один проти іншого або прилягають один до одного, жодна держава не має права, якщо не досягнуто згоди про інше, поширювати свою прилеглу зону за серединну лінію, кожна точка якої рівним чином віддалена від найближчих



точок вихідних ліній, від яких відміряються територіальні моря цих двох держав.

Відповідно до Конвенції 1982 р., прилегла зона – морський пояс, що прилягає до територіального моря прибережної держави, встановлений відповідно до цієї Конвенції, шириною не більше 24 морських миль, відлічуваних від тих самих вихідних ліній, що й територіальне море, і в якому прибережна держава здійснює певні види контролю, необхідного для запобігання порушенням митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил у межах сухопутної території або територіального моря, а також для покарання за здійснення порушень в зазначених областях. Конвенція 1982 р. підтвердила правовий режим прилеглої зони, встановлений Конвенцією 1958 р., однак внесла істотну зміну із приводу ширини, збільшивши її у два рази й у такий спосіб встановивши максимально припустиму межу в 24 морські милі.

## ***2. Правовий режим прилеглої зони України***

Відповідно до Закону України від 6 грудня 2018 р. «Про прилеглу зону України», прилегла зона України (далі – прилегла зона) – морський пояс, який прилягає до територіального моря України, зовнішня межа якого перебуває на відстані не більше двадцяти чотирьох морських миль, відлічених від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря України.

1. Україна у своїй прилеглій зоні здійснює контроль, необхідний з метою: 1) запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море; 2) притягнення до відповідальності за порушення законодавства України, зазначеного у пункті 1 цієї частини, вчинене у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море. З метою запобігання порушенням зазначеного законодавства України або притягнення до відповідальності за його порушення уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних

прав України в її прилеглий та виключній (морській) економічній зоні, 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. Відключення автоматичної ідентифікаційної системи судном, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою, є підставою для зупинення та огляду судна або переслідування його по гарячих слідах.

### ***3. Міжнародно-правовий режим виключної економічної зони***

Концепцію виключної економічної зони втілено у національному законодавстві більшості держав сучасного світу. Питання, пов'язані з правовим режимом цього морського простору, не втрачають своєї актуальності у зв'язку з розвитком наукових досліджень у сфері управління морськими біоресурсами<sup>5</sup>. Розвиток світової економіки у цілому та процеси, які відбуваються у світі, свідчать про актуальність дослідження різних аспектів використання морських природних ресурсів. Вартісне вираження прибутків від діяльності у морських просторах, у т.ч. з використання морських природних ресурсів, щорічно зростає. Не зменшується й актуальність питань, що стосуються адміністративної юрисдикції прибережної держави<sup>6</sup> у цьому морському просторі, оскільки виключна економічна зона не належить до складу території держави, є зоною особливого виду, і прибережні держави здійснюють у ній

---

<sup>5</sup> Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право». 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178. С. 176.

<sup>6</sup> Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. Правопорядок у державному та суспільному розвитку: національний і міжнародний вимір: зб. матеріалів юридичної наук.-практ. Інтернет-конф. «Актуальна юриспруденція» (м. Київ, 24 лют. 2012 р.). Київ, 2012. С. 55–57. С. 55–56.

суворо обмежені суверенні права стосовно розвідки та розроблення її природних багатств і захисту навколишнього середовища.

Виключна економічна зона – морський район, що перебуває за межами територіального моря та прилягає до нього, шириною до 200 морських миль, що підпадає під особливий правовий режим, передбачений положеннями Конвенції ООН з морського права 1982 р. Відповідно до ст. 56 Конвенції ООН з морського права 1982 р. у виключній економічній зоні прибережна держава має суверенні права на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, живих і неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, так само як й на розробку ресурсів з метою виробництва енергії шляхом використання води, течій та вітру. У цій зоні прибережні держави мають також право на створення та використання штучних островів, установок і споруд, морських наукових досліджень, захист і збереження морського середовища. Головна особливість цього режиму полягає у тому, що в зазначеній зоні права і юрисдикція прибережної держави, а також права та свободи інших держав встановлені чітко відповідними положеннями Конвенції 1982 р. Тому помилково вважати, що режим виключної економічної зони може встановлюватися прибережною державою на свій розсуд.

#### ***4. Правовий режим виключної (морської) економічної зони України***

Відповідно до Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України», Українська держава у своїй В(М)ЕЗ має суверенні права щодо розвідки, розроблення і збереження природних ресурсів, як живих, так і неживих, у водах, що покривають морське дно, на морському дні та у його надрах, а також з метою управління цими ресурсами, та щодо здійснення інших видів діяльності з економічної розвідки та розроблення зазначеної зони, у т.ч. виробництва енергії шляхом використання води, течій і вітру; юрисдикцію, передбачену відповідними положеннями цього Закону та нормами міжнародного права, щодо

створення й використання штучних островів, установок і споруд, здійснення морських наукових досліджень, захисту та збереження морського середовища; інші права, передбачені цим Законом, іншими законодавчими актами України й загальновизнаними нормами міжнародного права. Суверенні права та юрисдикція України щодо морського дна В(М)ЕЗ і його надр реалізуються відповідно до законодавства України про континентальний шельф і Кодексу України про надра (ст. 4).

Україна у своїй В(М)ЕЗ має виключну юрисдикцію щодо штучних островів, установок і споруд, у т.ч. щодо митних, податкових, санітарних та імміграційних законів і правил, а також законів і правил, що стосуються її безпеки. Україна може встановлювати навколо штучних островів, установок і споруд зони безпеки і здійснює у цих зонах відповідні заходи щодо гарантування безпеки як судноплавства, так і штучних островів, установок і споруд. Ширина зон безпеки не повинна перевищувати 500 метрів, відлічених від кожної точки їх зовнішнього краю, за винятком випадків, коли інше дозволено загальновизнаними міжнародними стандартами або рекомендовано відповідною міжнародною організацією (ст. 11). Таким чином, щодо цих споруд у В(М)ЕЗ прибережна держава (Україна) здійснює адміністративну юрисдикцію – встановлює митні, податкові, санітарні та імміграційні закони та правила, а також закони та правила, що стосуються її безпеки. Крім цього, встановлення навколо штучних островів, установок і споруд зон безпеки і здійснення у цих зонах відповідних заходів для гарантування безпеки як судноплавства, так і цих споруд, також є підтвердженням здійснення цієї юрисдикції<sup>7</sup>. За наявності достатніх підстав вважати, що яке-небудь іноземне судно порушило вимоги зазначеного Закону або інших відповідних законо-

---

<sup>7</sup> Аверочкіна Т. В. Адміністративна юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. Правопорядок у державному та суспільному розвитку: національний і міжнародний вимір: зб. матеріалів юридичної наук.-практ. Інтернет-конференції «Актуальна юриспруденція» (м. Київ, 24 лют. 2012 р.). Київ, 2012. С. 55–57. С. 57.

давчих актів України і при цьому намагається зникнути, право на переслідування з метою затримання судна та подальшого притягнення порушника до відповідальності здійснюється у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Переслідування має розпочинатися у момент перебування судна-порушника або однієї з його шлюпок у межах В(М)ЕЗ України після сигналу «зупинитися» і припинитись, як тільки переслідуване судно увійде у територіальні води своєї країни або будь-якої третьої держави (ст. 19).

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Яким чином закріплений правовий статус прилеглої зони в Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року?
2. Яким чином закріплений правовий статус прилеглої зони в та Конвенції ООН з морського права 1982 р.?
3. З метою попередження порушення яких правил встановлюється прилегла зона?
4. Де уперше був закріплений правовий статус та режим діяльності у виключній економічній зоні?
5. Якою є головна особливість статусу та режиму використання виключної економічної зони?
6. Охарактеризуйте національний правовий режим виключної економічної зони України відповідно до Закону України від 16.05.1995 р. «Про виключну (морську) економічну зону України».
7. Які види відповідальності передбачені українським законодавством за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?
8. Які органи і посадові особи уповноважені застосовувати санкції за порушення законодавства про виключну (морську) економічну зону України?

## **Тема 4. Юрисдикція держави у морських просторах: континентальний шельф**

1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу та питання юрисдикції.
2. Комісія з меж континентального шельфу.
3. Міжнародний район морського дна.

### ***1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу та питання юрисдикції***

У найбільш широкому значенні під континентальним шельфом розуміється підводна країна материка до його різкого обриву на великі глибини. У поперечному розрізі це продовження материка нагадує своєрідну підводну полицю, що примикає до суходутного узбережжя, звідси походить також назва «шельф» (від англ. shelf – полиця). На такому підході побудоване геофізичне (геологоморфологічне) поняття континентального шельфу. Юридичне ж поняття континентального шельфу має істотні відмінності від геофізичного. Основними міжнародно-правовими актами, що регулюють режим континентального шельфу, є два універсальних міжнародних договори: Женевська конвенція про континентальний шельф 1958 р. і Конвенція ООН з морського права 1982 р. Згідно зі ст. 1 Конвенції 1958 р. під континентальним шельфом розуміється: поверхня й надра морського дна підводних районів, що примикають до берега, але перебувають поза територіальним морем, до глибини 200 метрів, або, за цією межею, до такого місця, до якого глибина покриваючих вод дозволяє розробку природних багатств цих районів. Ст. 76 Конвенції ООН з морського права встановлює, що до континентального шельфу прибережної держави входять морське дно і надра підводних районів, що простягаються за межі її територіального моря на всій довжині природного продовження її суходутної території до зовнішніх меж підводної країни материка або на відстань 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря, коли зовнішня межа підводної країни материка не простягається на таку відстань. Континентальний шельф перебуває за межами

територіального моря прибережних держав і, таким чином, не входить до складу їхньої державної території, але разом з тим держави мають певні права відносно їх шельфу. Згідно ст. 2 Конвенції 1958 р. і ст. 77 Конвенції 1982 р. прибережні держави здійснюють відносно континентального шельфу суверенні права з метою його розвідки та розробки його природних ресурсів.

У межах континентального шельфу спостерігається дія декількох правових режимів, які відрізняються один від одного: частина геологічного шельфу в межах внутрішніх морських вод і територіального моря, так само як і води, що його вкривають, належить до складу території прибережної держави, на неї поширюється суверенітет останньої. Підводна материкова окраїна до 200 миль поза цими межами дублює режим виключної економічної зони, і діяльність на її поверхні й у надрах урегульована нормами про континентальний шельф. Підводна материкова обмілина за межами 200 миль підпорядковується режимові континентального шельфу, однак низка норм застосовується лише до цієї частини шельфу, і у межах виключної економічної зони вони не застосовуються. Концепція континентального шельфу, початок якої було закладено Прокламаціями американського президента Г. Трумена, ґрунтується на принципі продовження території прибережної держави та саме завдяки цьому факторові ця прибережна держава має суверенні права щодо діяльності на ньому. Відповідно до ст. 4 КУпН, надра є виключною власністю Українського народу й надаються тільки в користування. Державний фонд надр містить як ділянки надр, що використовуються, так і ділянки надр, не залучені до використання, у т.ч. континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони (ст. 5 Кодексу України про надра).

## ***2. Комісія з меж континентального шельфу***

Дані про межі континентального шельфу за межами 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відлічується ширина територіального моря, надаються відповідною прибережною державою до Комісії з меж континентального шельфу, що створена відповідно до Додатка II Конвенції 1982 р. Зазначені положення

Конвенції 1982 р. не застосовуються, коли мова йде про делімітацію континентального шельфу між державами із протилежними або суміжними узбережжями. У цьому випадку делімітація континентального шельфу здійснюється на основі відповідних двосторонніх угод. Особливий режим розробки континентального шельфу встановлений за межами 200 морських миль. Згідно зі ст. 82 Конвенції 1982 р. прибережна держава здійснює відрахування або внески натурою у зв'язку з розробкою неживих ресурсів континентального шельфу за межами 200 морських миль, відлічуваних від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря. Відрахування та внески здійснюються щорічно відносно всієї продукції на ділянці після закінчення перших п'яти років видобутку на цій ділянці. Розмір відрахувань або внесків за шостий рік становить один відсоток вартості або обсягу продукції на даній ділянці. Цей розмір збільшується на один відсоток кожний наступний рік до закінчення дванадцятого року і потім зберігається на рівні семи відсотків. Держава, що розвивається, яка є безпосереднім імпортером будь-якої корисної копалини, що добувається на її континентальному шельфі, звільняється від таких відрахувань або внесків відносно цієї корисної копалини. Відрахування або внески здійснюються через Міжнародний орган по морському дну, що розподіляє їх між державами-учасниками Конвенції 1982 р. на основі критеріїв справедливості, беручи до уваги інтереси та потреби держав, що розвиваються, особливо тих з них, які найменш розвинені та не мають виходу до моря.

### ***3. Міжнародний район морського дна***

Міжнародний район морського дна є територією морського дна за межами континентального шельфу та 200-мильної економічної зони. Район – міжнародна територія, внаслідок специфіки свого положення та інтересу до неї всього людства, всіх держав, незалежно від можливості виходу до моря отримала нове найменування – «загальна спадщина людства». За найбільш широкого підходу, під загальною спадщиною людства варто розуміти ті природні багатства, які, по-перше, є приналежними усьому людству,



тобто за жодних умов не підлягають національному присвоєнню, а по-друге, успадковуються з покоління у покоління. Ст. 311 Конвенції 1982 р. (п. 6) встановлює, що держави-учасниці погоджуються з тим, що не має бути жодних виправлень, які стосуються основного принципу загальної спадщини людства, і що вони не будуть стороною будь-якої угоди на порушення цього положення. Основна мета, що закладена у принципі загальної спадщини людства, – забезпечення справедливого розподілу економічних вигід від діяльності у Районі, незалежно від географічного положення держав, тобто як прибережних, так й таких, що не мають виходу до моря, з особливим урахуванням інтересів країн, що розвиваються. Діяльність в Районі означає усі види діяльності з розвідки та розробки його ресурсів; будь-яка інша діяльність, що не належить до розвідки та розробки ресурсів Району, не належить до правового режиму Району. Правовий статус Району, діяльність у ньому не зачіпають правового статусу вод, що його покривають, насамперед їхнього статусу як вод відкритого моря. Діяльність у Районі має здійснюватися з розумним врахуванням інших видів робіт. З цією метою до установок, використовуваних у Районі, пред'являється низка вимог, зокрема, стосовно забезпечення безпеки судноплавства. Оскільки жодна держава не може претендувати на суверенітет або суверенні права щодо Району, відповідно до умов Конвенції 1982 р. створений Міжнародний орган з морського дна (скорочено – Орган), що виступає від імені всього людства. Діяльність у Районі здійснюється або Підприємством, що створюється Органом, або державами-учасницями, державними підприємствами, юридичними та фізичними особами, які вступають в асоціацію з Органом (т. зв. «паралельна система»).

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Охарактеризуйте правовий режим континентального шельфу відповідно до Женевської конвенції про континентальний шельф 1958 року.
2. Охарактеризуйте правовий режим континентального шельфу відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року.

3. Охарактеризуйте національний правовий режим континентального шельфу України.
4. Яким чином здійснюється делімітація континентального шельфу?
5. Яким нормативно-правовим актом закріплений правовий статус Комісії з питань континентального шельфу та якими є її повноваження?
6. Якими є права держав щодо здійснення діяльності у Міжнародному районі морського дна?

## **Тема 5. Юрисдикція держави у морських просторах: внутрішні морські води, морські протоки та канали**

1. Внутрішні води держави: поняття, склад, особливості юрисдикції.
2. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавання).
3. Правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавання.
4. Правовий режим каналів, що використовуються для міжнародного судноплавання.

### ***1. Внутрішні води держави: поняття, склад, особливості юрисдикції***

Внутрішні морські води складаються з вод морських портів, заток, бухт, губ, лиманів, «історичних» вод (заток, морів, проток). Загальне визначення поняття цього морського простору закріплене в ст. 5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 р. та ст. 8 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до внутрішніх вод України належать морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України; води портів України, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; води заток, бухт, губ і лиманів,

гаваней і рейдів, береги яких повністю належать Україні, до прямої лінії, проведеної від берега до берега в місці, де з боку моря вперше утворюється один або кілька проходів, якщо ширина кожного з них не перевищує 24 морських миль; води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні; обмежена лінією державного кордону частина вод річок, озер та інших водойм, береги яких належать Україні. Внутрішні морські води цілковито перебувають під суверенітетом прибережної держави та встановлення їхнього правового режиму цілком належить до повноважень цієї держави.

У межах внутрішніх вод (зокрема вод морських та річкових портів) офіційна влада України здійснює юрисдикцію в повному обсязі, але із застереженням щодо військових кораблів. Вважається, що, входячи до внутрішніх морських вод, іноземне судно добровільно підпорядковує себе юрисдикції прибережної держави (зокрема «держави порту») та повинне виконувати всі її приписи щодо додержання режиму цього простору. На внутрішні води на відміну від територіального моря конвенційні обмеження юрисдикції прибережної держави не поширюються. Ця юрисдикція виникає з суверенітету держави і є виключною. З неї можуть допускатися вилучення на основі міжнародних угод, укладених державою порту, або міжнародних звичаїв.

Адміністративна юрисдикція здійснюється державою шляхом встановлення порядку посадки і висадки пасажирів, вантажно-розвантажувальних робіт, стягнення податків і мит, оформлення документації, власне порядку заходження іноземного судна до внутрішніх морських просторів. Адміністративна юрисдикція зокрема включає в себе: митну, санітарну, прикордонну, ветеринарну, фітосанітарну та ін., в залежності від виду здійснюваного контролю, адміністративну юрисдикцію. Цивільна юрисдикція держави порту передбачає компетенцію судових установ прибережної держави розглядати позови, пов'язані з невиконанням контрактів чи інших договірних зобов'язань, заподіянням шкоди, відшкодуванням шкоди, рятуванням і т.д., що пред'явлені іноземному судну за цими цивільно-правовими підставами.

## ***2. Міжнародно-правовий режим морських портів, суден та їхніх екіпажів в іноземних морських портах (характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавання)***

У широкому значенні правовий режим судна в порту – це правопорядок, якому підлегло судно в той час, коли воно перебуває в межах порту, тобто вся сукупність норм, що регламентують права та обов'язки судна при вході в порт, перебування в ньому та виході з порту. Норми, що регламентують правовий режим судна в порту, містяться у внутрішньому законодавстві, правилах і звичаях держав, в деяких міжнародних конвенціях та інших багатосторонніх та двосторонніх угодах між державами. У міжнародному праві відсутні кодифіковані загальновизнані норми, що вичерпно визначають правовий режим суден в іноземних портах. Зазвичай правовий режим перебування іноземних суден в порту визначається відносно обсягу пільг та переваг при заході в порт, стягненні певних зборів, наданні причалів та інших послуг. Зазвичай двосторонні угоди про торговельне мореплавання містять один з двох видів режиму: національний режим або режим найбільшого сприяння. Якщо угодою встановлений національний режим, то іноземні торговельні судна користуються в портах іншої держави тим самим режимом, що й вітчизняні торговельні судна. Як правило, національний режим не застосовується до діяльності, що резервується кожною стороною для своїх організацій та підприємств (зокрема, стосовно плавання в каботажі, рятувальних операцій, лоцманського проведення, буксирування), а також до формальностей, що стосуються в'їзду та перебування іноземців. Перелік виключень доповнюють: «державна служба», «морські розвідувальні роботи», «промір глибин у територіальних водах» (ст. 7 Угоди з Німеччиною). Режим найбільшого сприяння означає, що суднам однієї договірної держави в портах іншої надається режим не гірший, за той, яким користуються судна будь-якої третьої держави. (двосторонні угоди України з Болгарією, Латвією, Республікою В'єтнам, Ізраїлем, Індією, Китаєм).

### *3. Правовий режим проток, що використовуються для міжнародного судноплавства*

Під протоками розуміються природні морські проходи, що з'єднують частини відкритого моря або моря та океани. У великому списку проток, використовуваних для судноплавства, варто виділити протоки, використовувані для міжнародного судноплавства. Оптимальне сполучення інтересів країн, що користуються міжнародними протоками, і прибережних до них держав знайшло відбиття в частині III Конвенції 1982 р. «Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства». Якщо протока використовується для міжнародного судноплавства між одним районом відкритого моря (або виключної економічної зони) та іншим районом відкритого моря (або виключної економічної зони) і перекривається територіальним морем прибережної або прибережних держав, то в цьому випадку всі судна користуються правом транзитного проходу. Транзитний прохід являє собою здійснення свободи судноплавства винятково з метою безперервного та швидкого транзиту через протоку. Таке положення в умовах розширення прибережними державами територіального моря призвело до повного або часткового перекриття значного числа найважливіших міжнародних проток територіальним морем, що має досить істотне значення для інтересів торговельного мореплавства. Незалежно від правового статусу вод, протоки, що можуть належати до внутрішніх морських вод або територіального моря, за загальним принципом міжнародного права, і зокрема, виходячи з положень ст. 34–36 Конвенції ООН з морського права 1982 р., в протоках забезпечується свобода судноплавства, що не зачіпає, проте, суверенітету прибережної держави. З іншого боку, держави, що межують із протокою не повинні перешкоджати транзитному проходу або прольоту над протоками та мають відповідним чином повідомляти про будь-які відомі їм небезпеки для судноплавства або прольоту. В протоках встановлюється режим мирного проходу. Конвенція 1982 р. містить також положення, що враховують інтереси держав, які межують із протоками, з питань безпеки мореплав-

ства, рибальства, запобігання забрудненню, дотримання митних, фіскальних, імміграційних та санітарних правил. Так, судна при транзитному проході повинні дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур та практик, що стосуються безпеки на морі, включаючи Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі 1972 р., а також запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення із суден. Судна при здійсненні права транзитного проходу повинні утримуватися від будь-якої діяльності в порушення принципів міжнародного права, передбачених Статутом ООН, крім тієї, яка властива звичайному порядку, якщо тільки мова не йде про форс-мажорні обставини.

#### ***4. Правовий режим каналів, що використовуються для міжнародного судноплавства***

Якщо протоки є природними морськими проходами, то морські канали – це штучно створені судноплавні шляхи. Значення каналів як засобів забезпечення світової системи морських комунікацій обумовило постійну актуальність проблеми їхнього правового режиму. Одним з найважливіших факторів, що визначають режим каналів, є їхнє географічне положення. Всі вони являють собою гідротехнічні споруди для забезпечення міжнародного судноплавного сполучення між великими районами відкритого моря. Так, Панамський канал поєднує Тихий і Атлантичний океани, Суецький – Середземне та Червоне моря з виходом в Індійський океан, Кільський канал з'єднує Балтійське море з Північним і далі з Атлантичним океаном. Інша особливість міжнародних каналів пов'язана з їхніми функціональними характеристиками та значенням для міжнародного судноплавства. Щодо цього канали не поступаються багатьом міжнародним протокам та навіть перевершують їх, наприклад, в інтенсивності судноплавства.

За ступенем важливості для торговельного судноплавства та інтенсивності руху морських суден на лідируючих позиціях перебуває Суецький канал. Правовий режим Суецького каналу встановлюється Константинопольською конвенцією щодо забез-

печення вільного плавання Суецьким каналом 1888 р. та іншими нормами міжнародного права, а також законодавством Єгипту. Ця конвенція стала першим в історії міжнародного права договором, що проголосив принцип свободи використання морського каналу суднами всіх націй. Її первісними учасниками були Австро-Угорщина, Німеччина, Іспанія, Італія, Нідерланди, Росія, Туреччина та Франція. Великобританія, хоча й брала участь у виробленні конвенції, стала її учасницею лише в 1904 р. Найбільш важливими принципами судноплавства в каналі, встановленими Константинопольською конвенцією, є: 1) свобода користування каналом суднами всіх держав; 2) рівність всіх держав при користуванні каналом; 3) принцип нейтралітету, заборони блокади каналу. Як гарантія свободи користування каналом Константинопольська конвенція передбачає обов'язок учасників жодним чином не порушувати вільного користування каналом ані у військовий, ані в мирний час (ст. 1), не допускати спроб, що мають за мету порушення недоторканності каналу (ст. 2). Так само не повинна порушуватися недоторканність матеріальної частини, установ, будівель і робіт, як у морському каналі, так і в прісноводному (ст. 3). Принцип свободи користування каналом не обмежений у часі (ст. 14). Цей принцип проголошений також у преамбулі Константинопольської конвенції, де зазначено про бажання її учасників «затвердити договірним актом існування певного порядку, що має відгородити на всі часи й для всіх держав вільне користування морським Суецьким каналом». Ст. 9 Конвенції зобов'язує Єгипет вживати необхідних заходів для забезпечення вільного користування каналом.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Які підходи до визначення меж дії юрисдикції держави порту та держави прапору є визнаними законодавством, доктриною та правозастосовною практикою за кордоном?
2. Якими міжнародно-правовими актами врегульований правовий статус та режим проходу через міжнародні протоки?

4. Чи застосовуються норми Конвенції ООН з морського права 1982 року до Чорноморських та Балтійських проток?
5. Якими міжнародно-правовими актами врегульований правовий статус та режим проходу через міжнародні канали?

## **Тема 6. Морська діяльність: правовий режим (частина 1)**

1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.
2. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності. Правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства.
3. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.).
4. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.).

### ***1. Морська діяльність: поняття, визначення. Особливості здійснення у морських просторах з різним правовим режимом.***

Морська діяльність – 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.



До особливостей морської діяльності слід віднести різноманіття її видів; дублювання багатьох видів діяльності, що здійснюється у «звичайних умовах» на суші; здійснення переважної більшості видів морської діяльності в складних умовах, пов'язаних з природними та кліматичними явищами; необхідність постійного врахування одночасного впливу атмосферних явищ і агресивного морського середовища; підвищений ризик більшості видів морської діяльності, що спричиняє додаткові витрати на забезпечення безпеки; необхідність встановлення та виконання спеціальних правових норм, у тому числі і міжнародних, на більшу частину видів морської діяльності; значний вплив на неї політичних рішень; застосування великогабаритних, складних споруд і суттєва капітало- та фондомісткість значної частини морської діяльності; тривалий термін окупності тощо. Одна із важливих особливостей морської діяльності полягає в тому, що для однієї й тієї ж території або середовища, зазвичай, існують декілька альтернативних варіантів використання. У зв'язку з цим, морські та прибережні зони, як показує світовий досвід, є зонами зіткнення інтересів різних господарюючих суб'єктів, центральних і регіональних органів управління і держав. Ці інтереси лежать в економічній, соціальній, технічній, екологічній, військовій та політичній сферах і вимагають узгодження інтересів різних господарюючих суб'єктів, громад приморських територій, країн тощо<sup>8</sup>.

## ***2. Забезпечення безпеки мореплавства – глобальна проблема сучасності. Правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства.***

Ефективність сучасного торговельного мореплавства нерозривно пов'язана із правовим забезпеченням його безпеки. Торговельне мореплавство переважно має міжнародний характер і тому не може регламентуватися лише нормами національного права.

---

<sup>8</sup> Ломоносова О. Е., Ломоносова Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. Вісник соціально-економічних досліджень. 2015. № 1. С. 233. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed\\_2015\\_1\\_31](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31)

Численні аварії у водах Світового океану приносять людству величезні втрати як людські, так й матеріальні, особливо при аваріях великих пасажирських суден («Титанік», «Адмірал Нахімов», «Естонія») і супертанкерів («Бергу Істра», «Амоко Кадіс», «Олімпік брайвері» та ін.). Аналіз світової практики зусиль людства із забезпечення безпеки мореплавства свідчить, що найбільш ефективним засобом в цій сфері є чітка юридична регламентація всіх питань, що стосуються мореплавства. До таких питань насамперед варто віднести: навігаційні (правила, що забезпечують безпеку з погляду судноводіння); технічні (вимоги до конструкції суден з погляду їхньої остійності, непотоплюваності); експлуатаційні (вимоги до кваліфікації екіпажів суден та експлуатації судна). Умовним початком процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства прийнято вважати Лондонську міжнародну конференцію, на якій 20 січня 1914 р. була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі. Хоча Конвенція так й не набула чинності, вона визначила шлях, яким варто йти для формування та розвитку міжнародно-правових засобів із забезпечення безпеки мореплавства. На наступних конференціях 1929, 1948, 1960 та 1974 р. були прийняті міжнародні угоди, спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства з врахуванням досягнутого науково-технічного прогресу. Ст. 10 Конвенції про відкрите море 1958 р. встановлює, що кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі суден, що плавають під її прапором, зокрема в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден. Для забезпечення співробітництва в сфері безпеки між країнами укладаються двосторонні угоди. Вони передбачають порядок надання швидкої та ефективної допомоги людям, що перебувають на суднах, незалежно від їхньої національної приналежності. В угодах зазначається, що після одержання аварійно-рятувальною службою однієї з країн повідомлення про аварію судна вона зобов'язана прийняти такі заходи щодо надання допомоги екіпажам і пасажирам,

які будуть вважатися доцільними. У випадку, якщо місце аварії розташоване ближче до берега іншої країни та це буде необхідним, аварійно-рятувальна служба, що одержала сигнал небезпеки, зв'язується з відповідною службою іншої країни та дії з рятування плануються за домовленістю між ними. Така домовленість повинна мати місце завжди, коли зазнають лиха судно або літак, які належать іншій країні.

### ***3. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Міжнародних правил із запобігання зіткненню суден 1972 р.)***

До кола загальних вимог у сфері навігаційного забезпечення безпеки мореплавства варто віднести положення Конвенції ООН з морського права 1982 р., які зобов'язують всі держави вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки судноплавства. Зокрема у ст. 94 цієї Конвенції сформульовані обов'язки держави прапора ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль над суднами, що плавають під його прапором і, зокрема, в питаннях користування сигналами, підтримання зв'язку, попередження зіткнень, а також інспектування. До числа найбільш конкретних вимог у сфері навігаційного забезпечення безпеки судноплавства варто віднести Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі. Ці правила формувалися протягом тисячоліть. Деякі з них були сформульовані ще в епоху римського панування, потім розвивалися у відомих збірниках звичаїв моря (Олеронські сувої, Консолато дель маре, Закони Вісбі). В XI ст. правила попередження зіткнення суден були узагальнені, одержали міжнародне визнання та почали видаватися в різних державах. В 1889 р. на Першій міжнародній морській конференції у Вашингтоні вони були офіційно прийняті та в 1929 р. включені як додаток до Конвенції з охорони людського життя на морі. Безпека мореплавства значною мірою забезпечується застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден в морі 1972 р. Правила прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р.

Вони поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, якими можуть плавати морські судна. Правила не перешкоджають дії особливих правил, встановлених відповідною владою щодо плавання на акваторіях рейдів, портів, на ріках, озерах, внутрішніми водними шляхами, з'єднаним з відкритим морем, якими можуть плавати морські судна. Ці особливі правила, наскільки це можливо, повинні бути близькі до міжнародних. Для військових кораблів та суден, що йдуть у конвої, рибальських суден, зайнятих ловом у складі флотилії, можуть встановлюватися додаткові стаціонарні або сигнальні вогні (для військових кораблів) та звукові сигнали. Ніщо не звільняє судно, його власника, капітана або екіпаж від відповідальності за наслідки, що можуть відбутися в результаті невиконання Правил. В них регламентуються дії суден за різних умов плавання, зокрема вибір безпечної швидкості, дій для попередження зіткнення, при плаванні у вузьких місцях, за системами розподілу руху, при обгоні, зближенні, перетинанні курсів. Правила визначають вогні, які повинні виставлятися судном, звукові та світлові сигнали для різних ситуацій, регламентують розташування та технічні характеристики вогнів і знаків. Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів. Він був прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 р. та введений у дію з 1 квітня 1969 р. рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі. До теперішнього часу ці правила, перероблені та доповнені, існують у вигляді Конвенції про міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі з виправленнями 1981 р. і є основним юридичним міжнародним документом, що визначає правила безпеки мореплавства.

***4. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства (характеристика норм Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. стосовно конструкції суден, Конвенції про вантажну марку 1966 р.)***

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р., прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р., змінена та до-

повнена Протоколом, прийнятим у Лондоні 17 лютого 1978 р., відома під скороченою назвою – Конвенція СОЛАС. Конвенція набула чинності 28 травня 1980 р. Сфера її дії обмежена суднами, що здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські судна, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менш 500 рег.т. Конвенцією передбачений ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, устаткування по радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезенню зерна та небезпечних вантажів. Особливі вимоги встановлені до суден з ядерною енергетичною установкою. Відповідно до Конвенції всі рятувальні засоби судна (плоти, шлюпки та ін.) повинні бути в постійній готовності для використання. Положення Конвенції включають детально викладені вимоги до конструкції шлюпок і плотів, їхньої місткості, кількості, постачання, розміщення на судні, порядку посадки в них та їхній спуск. Спеціальні вимоги передбачені для рятувальних кругів та жилетів, зокрема чітко регламентована їхня кількість. Законодавство у сфері вдосконалення технічного стану суден в своєму розвитку виходить з того, що основними факторами, що визначають рівень технічного стану судна є: конструкція корпусу судна, що характеризується набором корпусу (поздовжнім, поперечним, змішаним); система водонепроникних переборок, їхня кількість, міцність та розташування; система відсіків, їхня величина, кількість та розташування; міцність корпусу, обумовлена марками використовуваної сталі та способами його монтажу (зварювання, клепка та ін.); остійність; непотоплюваність; живучість; надійність енергетичної установки; система і якість рятувальних засобів; протипожежна система; засоби зв'язку; система і надійність кермового пристрою та ін. Важливим документом у сфері правового забезпечення необхідного рівня технічного стану судна є Конвенція про вантажну марку 1966 р. Конвенція встановлює обов'язковість регулярних оглядів суден та перевірки відповідності їхнім вимогам правил, що забезпечують водонепроникність дверей, люків, горловин, переборок і корпусу судна.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Визначте поняття «морська діяльність», «торговельне мореплавання», «військово-морська діяльність», «морегосподарська діяльність».
2. Яким є сучасний організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавання в Україні?

### **Тема 7. Морська діяльність: правовий режим (частина 2)**

1. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавання.
2. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС–САРСАТ.
3. Військово-морська діяльність.

#### ***1. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавання***

У загальній проблемі правового забезпечення безпеки мореплавання поряд з питаннями охорони людського життя на морі, навігаційної та технічної безпеки, важливе значення має підготовка кваліфікованих кадрів для комплектування екіпажів суден та їх професійна експлуатація. Аналіз аварійності світового судноплавання свідчить про те, що більше третини всіх аварійних подій на морі відбувається в результаті помилок, допущених екіпажами суден. Кваліфікаційна підготовка екіпажів суден – процес досить складний, багатогранний і специфічний. Ця складність, багатогранність та специфічність насамперед обумовлені особливою (морською) сферою діяльності морського транспорту, далеко не завжди передбачуваною стихією Світового океану, що прогресує інтенсифікацією найбільш жвавих світових морських шляхів, великою розмаїтістю суден різної конструкції, технічного оснащення, габаритів та характеру розв'язуваних завдань, а також насиченістю іноземним елементом. Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах, прийнята у Женеві 29 листопада

1976 р., визначає обов'язок держав-учасниць в своєму національному законодавстві встановлювати з метою забезпечення безпеки судноплавства норми щодо кваліфікації екіпажів суден, їхнього укомплектування, тривалості робочого часу, умов праці, соціального страхування та життя на судні. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти (Лондон, 7 липня 1978 р.) прийнята в інтересах охорони людського життя на морі, схоронності майна, вантажів безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення. Вона встановлює вимоги до кваліфікації всіх суднових спеціальностей та готовності моряків до виконання своїх обов'язків. В складному ланцюзі факторів, що обумовлюють безпеку мореплавства, підготовка кваліфікованих екіпажів суден має значення замикаючої ланки, від якої в результаті залежить все – й охорона людського життя, й схоронність суден і вантажів, й захист і збереження від забруднення морського природного середовища. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків і несення вахти прийнята в інтересах охорони людського життя на морі, схоронності майна, вантажів безпеки судноплавства й захисту морського середовища від забруднення. Вона встановлює вимоги до кваліфікації всіх суднових спеціальностей і готовності моряків до виконання своїх обов'язків. Конвенція застосовується до всіх суден за винятком військових кораблів, рибальських та інших суден. Вона визначає основні принципи несення ходової навігаційної, машинної й радіовахт. Вона встановлює мінімальні обов'язкові вимоги при дипломуванні судноводіїв, механіків, радіоспеціалістів і фахівців з рятувальних засобів. Вона містить перелік мінімальних знань для одержання дипломів зазначеними особами, а також містить рекомендації з інструкції несення ходових вахт. Дипломи видаються після складання іспитів відповідно до положень Конвенції. Дипломи, видані державними інстанціями відповідно до вимог Конвенції, користуються міжнародним визнанням. Конвенція містить спеціальні вимоги для танкерів. Всі ці основні вимоги містяться в Додатку до Конвенції, що складається з 6 глав.

В основі цієї Конвенції були положення застарілих документів (Конвенції МОТ 1936 р. № 53, 1946 р. № 74, 1970 р. № 137 та ін.), тому ця Конвенція була переглянута 7 липня 1995 р. у Лондоні. Був прийнятий новий документ – Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти.

## ***2. Принципи та порядок роботи систем ІНМАРСАТ та КОСПАС-САРСАТ***

Метою створення Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) стало поліпшення морського зв'язку з використанням штучних супутників Землі. Установчі документи ІНМАРСАТ складаються з міжурядової Конвенції про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку, де визначені принципи положення створення організації від 3 вересня 1976 р.; Експлуатаційної угоди, де регламентуються технічні та фінансові питання, і яка підписується або від імені уряду, або від імені призначених ним державних або приватних компетентних організацій. Відповідно до Конвенції про ІНМАРСАТ, метою Організації є забезпечення космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв'язку, у першу чергу для оповіщення про нещастя й забезпечення охорони людського життя на морі. Космічний сегмент ІНМАРСАТ відкритий для користування суднами всіх держав без будь-якої дискримінації за національною ознакою. Особливу увагу міжнародне співтовариство приділяє організації надання допомоги суднам, що зазнають лиха, створенню відповідних служб. Згідно з СОЛАС-74/78 кожний уряд зобов'язаний забезпечувати прийняття всіх необхідних заходів щодо організації спостереження з берегу й рятування людей, що потрапляють у небезпеку у морі поблизу берегів. Ці заходи повинні включати створення, експлуатацію та технічне обслуговування таких морських рятувальних засобів, які необхідні з урахуванням інтенсивності руху й навігаційних небезпек. Комплексне розв'язання проблем забезпечення безпеки мореплавства сьогодні неможливе без широкого застосування радіотехнічних засобів. У свою чергу висока ефективність функціонування радіотехнічного забезпечен-



ня судноплавства не може бути досягнута без чіткого правового порядку використання всіх видів радіозасобів. В системі ІНМАРСАТ інформацію передають із використанням розширеного групового виклику. Радіоелектронні засоби зв'язку ГМССБ можуть використовуватися для передачі комерційної інформації, загальної та приватної кореспонденції, а також для керування й експлуатації судна. До складу системи морського супутникового зв'язку входять три основних елементи: космічний сегмент (складається з власне супутника з ретранслятором і земними станціями для управління супутником), надаваний ІНМАРСАТ, берегові земні станції, надавані організаціями-членами ІНМАРСАТ і судові земні станції. 1 липня 1988 р. підписано Угоду про міжнародну Програму КОСПАС–САРСАТ, якою регламентується співробітництво сторін з експлуатації та розвитку системи, забезпечується її довгострокова експлуатація та надання її для використання всіма державами на недискримінаційній основі. Система КОСПАС–САРСАТ надає для використання супутникову систему, що включає штучні супутники Землі, запущені на низьковисотну близькополярну орбіту, які здатні забезпечити ретрансляцію на наземні засоби системи сигналів від аварійних радіобувів з метою визначення їхнього місця розташування.

### ***3. Військово-морська діяльність***

У сучасних умовах основним призначенням військово-морських сил як і раніше залишається захист політичних та економічних інтересів держав в акваторіях, що перебувають під їх суверенітетом та юрисдикцією, а також у просторах морів та океанів, які не підпадають під дію ані суверенітету, ані юрисдикції держав. При цьому військово-морські сили як інструмент зовнішньої політики має унікальні можливості. Насамперед, на відміну від сухопутних сил, він не обмежений кордонами держави, і може забезпечити «присутність прапора» своєї держави в будь-якій віддаленій акваторії планети. Крім того, сучасна морська зброя дозволяє зробити практично досяжним будь-який об'єкт на території будь-якої держави поза залежністю від його віддалення від

берегової лінії. Військово-морська діяльність – складова морської діяльності, спрямована на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетних завдань діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу. Правове становище судна, визнаного воюючим, характеризується наступними двома основними рисами: чи законно судно-комбатант як збройна одиниця держави має право брати участь у морських боях проти ворога, а члени екіпажу такого судна у разі захоплення їх противником повинні користуватися правом військовополонених; як судно-комбатант воно піддається нападу з боку супротивника і потоплення без жодного попередження (судно некомбатантів не підлягає потопленню без попередження і порятунку екіпажу, пасажирів і судових документів. Якщо ж таке судно бере участь у веденні військових дій, ці дії кваліфікуються міжнародним правом як піратські з усіма наслідками для цього судна і його екіпажу).

#### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Розкрийте основні положення Міжнародного кодексу з управління безпекою 1994 р.
2. Розкрийте основні положення Міжнародної конвенції з пошуку та рятування на морі 1979 р.
3. Якими є основні групи правил забезпечення безпеки мореплавства?
4. Дайте визначення поняття «військовий корабель».

#### **Тема 8. Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням конвенції організації об'єднаних націй з морського права 1982 року**

1. Міжнародний публічний морський спір.
2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.
4. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.

5. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів.
6. Міжнародний трибунал з морського права.

### ***1. Міжнародний публічний морський спір***

У міжнародному праві міжнародний спір визначається як об'єктивно існуюче зіткнення інтересів, що формально виражається в розбіжності точок зору відносно фактичних обставин або правових норм, виражене у формі односторонніх або двосторонніх претензій. Спір «виникає між державами з питання факта або права». Під міжнародним правовим спором розуміється наявність між суб'єктами міжнародного права неурегульованих розбіжностей з різних проблем міжнародних відносин, у тому числі з питань тлумачення міжнародних договорів, що мають чітко позначений предмет і взаємні претензії. Принцип мирного вирішення міжнародних спорів, що виникають при використанні морських просторів і ресурсів, має важливе політико-правове значення в регулюванні міждержавних відносин в сфері діяльності держав з освоєння та використання Світового океану. Односторонні дії держави в будь-якому районі Світового океану без врахування інтересів інших суб'єктів міжнародного права можуть завдати шкоди інтересам всього міжнародного співтовариства. Наприклад, одностороннє розширення меж національної юрисдикції зачіпає інтереси всіх держав, оскільки скорочує межі відкритого моря та Міжнародного району морського дна, які відкриті для вільного та розумного користування. Як свідчить практика, морські спори виникали найчастіше при здійсненні наступних заходів: встановлення меж територіального моря; визначення меж континентального шельфу; розмежування виключних економічних зон; видобуток декількома державами того самого виду живих ресурсів, або різних видів, але в одному районі; забезпечення вільного судноплавства в районах, що підпадають під юрисдикцію іншої держави; запобігання забруднення Світового океану. Таким чином, можна дати визначення, що під міжнародним морським спором слід розу-

міти об'єктивно існуюче зіткнення інтересів (розбіжності в позиціях) між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з використанням Світового океану, що виражається в діях, які мають юридичне значення для сторін. Міжнародний публічний морський спір має місце в тому випадку, коли держави та інші суб'єкти міжнародного публічного права взаємно висувують претензії з приводу того самого предмета спору, пов'язаного з морекористуванням. Таким чином, цей спір характеризується конкретними учасниками, досить чіткими взаємними претензіями та певним предметом. В основі вирішення міжнародного публічного морського спору лежить принцип мирного вирішення спорів, що зобов'язує сторони врегулювати спори тільки мирним шляхом. Іншим основним принципом є принцип вільного вибору засобів мирного вирішення спорів. Принцип мирного вирішення спорів закріплений Конвенцією 1982 р. в двох формах: у вигляді загального зобов'язання держав вживати заходів щодо того, щоб виникаючі між ними розбіжності не створювали ситуації, які загрожували б миру, і як конкретне завдання – мирно врегулювати свої спори щодо змісту конкретних норм Конвенції та методів їх імплементації. Ідея створення обов'язкової системи врегулювання морських спорів, що забезпечує їхнє остаточне вирішення, і була покладена в основу Конвенції 1982 р., що передбачає багатоступінчату гнучку систему з широким арсеналом засобів мирного вирішення спорів.

## ***2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року***

Ст. 280 Конвенції 1982 р. встановлює, що жодні засоби, закріплені її частиною XV, не стосуються права будь-яких держав-учасниць в будь-який час домовитися про врегулювання своїх спорів, які стосуються тлумачення або застосування цієї Конвенції, будь-якими мирними засобами за їхнім вибором. Особливістю Конвенції 1982 р. є її функціональна спеціалізація, тобто врахування особливостей різних категорій спорів, що виникають в ході морської діяльності. Так, Конвенція 1982 р. регламентує порядок

вирішення спорів, пов'язаних не тільки із застосуванням і тлумаченням самої Конвенції, але й будь-якої іншої міжнародної угоди, пов'язаної з Конвенцією 1982 р., а також окремих категорій морських спорів, таких як: у зв'язку з делімітацією морських просторів (ст. ст. 74, 83); у зв'язку із захистом та збереженням морського середовища (ст. ст. 200, 201, 235); у зв'язку з науково-дослідною діяльністю (ст. 265); у зв'язку з арештом і затримкою морських суден (ст. 292). Розділ 5 частини XI Конвенції 1982 р. спеціально присвячений вирішенню такої категорії морських спорів, як спори, що стосуються морського дна. Такі спори мають певну специфіку і вирішуються в спеціально створеному для цих цілей органі – Палаті по спорах, що стосуються морського дна, Трибуналі з морського права. Врегулюванню спорів, що стосуються тлумачення або застосування Конвенції 1982 р., присвячена частина XV, розділ 5 частини XI, і Додатки V–VIII. Розділ 1 частини XV Конвенції передбачає наступні засоби вирішення спорів: переговори (обмін думками) – ст. 283; консультації – ст. 142, п. 2 ст. 283; п. 5 ст. 210, п. 5 ст. 5 Додатка III; єднальна процедура – ст. 284. Ст. 283 Конвенції 1982 р. передбачає, що при виникненні спору повинен бути негайно проведений обмін думками. Сторони повинні застосовувати обмін думками щоразу, коли виникають ускладнення у врегулюванні спору або з'являється незрозумілість щодо способів виконання рішення, винесеного зі спору. Практика вирішення міжнародних морських спорів показує, що використання переговорів ефективно на будь-якій стадії вирішення спору, в тому числі й після винесення рішення судовими або арбітражними органами. Одним з різновидів переговорів є взаємні консультації. При проведенні консультацій держави повинні радитися одна з одною, а не протиставляти свої позиції; не повинні висувати ультимативних вимог, а прагнути гармонізувати свої думки з метою досягнення взаємоприйняттого рішення. В Конвенції 1982 р. у ряді випадків у якості засобу запобігання конфліктів і попередження спорів також передбачене використання консультацій (ст. 142, п. 5 ст. 210, п. 5 ст. 5 Додатка III). Дієвість консультацій як засобу мирного

врегулювання спору заснована на тому, що за їхньою допомогою усувається фактор несподіваності дій; унеможливлюються такі ситуації, які можуть створювати перешкоди виконанню вже початих і намічуваних програм, або ж завдати шкоди законним інтересам держави.

### ***3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів***

Існує два види арбітражних органів: постійний арбітраж, здійснюваний міжнародними арбітражними і третейськими судами, і арбітраж *ad hoc*, створюваний для розгляду та винесення рішення щодо будь-якого конкретного спору. Арбітражна процедура вирішення міжнародних публічних морських спорів передбачена ст. 287 Конвенції ООН з морського права 1982 р., відповідно до якої держави можуть обрати для вирішення спору, що стосується тлумачення і застосування положень Конвенції, зокрема, арбітраж, утворений відповідно до Додатка VII, і спеціальний арбітраж, утворений відповідно до Додатка VIII.

На теперішній час склалися дві форми міжнародного арбітражу: а) такий, що передбачається в міжнародних договорах для вирішення спорів, що можуть виникнути при їхньому тлумаченні та застосуванні (інституційний, або постійний, арбітраж); б) створюваний щодо конкретного спору, так званий арбітраж *ad hoc*, або ізольований арбітраж. Інституційні арбітражні суди призначені діяти в майбутньому та вирішувати спори, які можуть виникнути між договірними сторонами. Постійний характер інституційного арбітражу полягає в тому, що держави, які підписали угоду про нього, зобов'язані стати перед ним у випадку виникнення відповідного спору, тобто існує постійне зобов'язання підпорядкування спору арбітражу. У цьому міжнародний арбітраж схожий з міжнародними судами. Але в системі інституційного арбітражу третейський суд утворюється для кожного спору за допомогою компромісу. Передбачене міжнародними договорами звернення до арбітражу може бути або факультативним (здійснюваним за згодою всіх сторін, що сперечаються, в кожному конкретному

випадку), або обов'язковим (на вимогу однієї зі сторін в спорі). Факультативне звернення вимагає у випадку виникнення спору укладення сторонами спеціальної угоди – компромісу – в якій зазначається предмет спору, визначається порядок утворення та діяльності створюваного органа. Арбітраж *ad hoc*, у свою чергу, складається після виникнення спору за спеціальною згодою сторін для винесення рішення у конкретному спорі та після виконання своїх функцій припиняє існування, тобто має тимчасовий характер. Дві форми арбітражу існують паралельно, але іноді мають змішаний характер. Арбітраж розглядається в Конвенції 1982 р. як одна з обов'язкових процедур, до якої держави можуть звернутися лише в тому випадку, якщо не вдалося врегулювати спір засобами за своїм вибором (ст. 28) і якщо між ними немає зобов'язань, що впливають із загальних, регіональних та двосторонніх угод про розгляд спору певним способом (ст. 282).

#### ***4. Спеціальний арбітраж за нормами морського права***

Конвенція 1982 р. передбачила у своїх нормах новий спосіб застосування арбітражного розгляду для вирішення спорів у деяких спеціальних і технічних сферах відносин між державами – спеціальний арбітраж. Спеціальний арбітраж відповідно до Конвенції 1982 р. має обов'язковий характер і встановлений для чітко визначеної категорії спорів, що стосуються рибальства, захисту та збереження морського середовища, морських наукових досліджень, судноплавства, включаючи забруднення із суден і в результаті заховання відходів (ст. 1 Додатка VIII до Конвенції 1982 р.). Спеціальний арбітраж формується зі списку експертів, складеного за кожною категорією спорів, розглянутих судом. Кожна держава-учасниця має право висунути до кожного списку двох експертів, що є відомими та загальноновизнаними авторитетами в юридичних, наукових і технічних аспектах такого спору та користуються найвищою репутацією. Списки формуються та ведуться міжнародними організаціями, що відповідають профілю кожної категорії спорів. У сфері рибальства – Продовольчою та сільськогосподар-

ською організацією ООН; у сфері захисту і збереження морського середовища – Програмою ООН з навколишнього середовища; у сфері морських наукових досліджень – Міжурядовою океанографічною комісією; у сфері судноплавства, включаючи забруднення з суден і в результаті поховання відходів – Міжнародною морською організацією, або в кожному випадку – належним допоміжним органом, якому така організація, програма або комісія делегувала свої функції (п. 2 ст. 2 Додатка). Порядок судочинства та винесення рішень, здійснюваних спеціальним арбітражем, в цілому аналогічний порядку розгляду спорів іншими арбітражними судами. Однак спеціальний арбітраж має більш широку компетенцію, що виходить за рамки традиційних арбітражних функцій. Він має право на прохання сторін провадити розслідування, встановлювати факти, що викликали спір, який стосується тлумачення або застосування положень Конвенції, що мають відношення до:

- 1) рибальства,
- 2) захисту морського середовища,
- 3) наукових досліджень або
- 4) судноплавства. Якщо сторони не домовилися про інше, встановлення факту спеціальним арбітражем є остаточним для сторін.

На прохання всіх сторін у спорі спеціальний арбітраж може сформулювати рекомендації, які, не маючи сили рішення, утворюють лише основу для розгляду сторонами питань, що викликали спір (ст. 5 Додатка).

### ***5. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів***

Міжнародний суд ООН відрізняється від арбітражу порядком створення, способом формування, функціонування та іншими особливостями. Ця установа існує на постійній основі та складається з незалежних суддів. Міжнародний суд ООН є єдиним судовим органом, що має універсальну юрисдикцію стосовно морських спорів. Він заснований у 1945 р. і діє на підставі Ста-



туту. Всі члени ООН є учасниками Статуту Суду. Рішення Суду є остаточними та оскарженню не підлягають. Вони можуть бути переглянуті самим Судом лише у випадку появи нових обставин, які можуть вплинути на результат справи. Необхідно підкреслити роль Міжнародного суду ООН як одного з найважливіших органів з вирішення спорів, що випливають із положень Конвенції 1982 р. Згідно зі ст. 287 Конвенції держави можуть обрати за допомогою письмової заяви в якості засобу врегулювання спору, зокрема, Міжнародний суд. Більшу частину з переданих на розгляд Міжнародного суду справ (приблизно 65%) складають морські спори. Це свідчить про підвищення його ролі у вирішенні міжнародних спорів. За час своєї роботи Суд розглянув морські спори у зв'язку з юрисдикцією стосовно рибальства; розмежуванням морських просторів; делімітацією виключної економічної зони та континентального шельфу; із правом встановлення спеціального режиму судноплавства в окремих протоках та інші. Діяльність Міжнародного суду в процесі вирішення морських спорів регламентується положеннями двох міжнародно-правових документів: Статуту та Розділу 2 Частини XV Конвенції 1982 р. Ще до прийняття Конвенції 1982 року Міжнародний суд вирішував справи, що впливали з морського права. Наприклад, англійсько-норвезький спір про територіальні води.

### ***6. Міжнародний трибунал з морського права***

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. і Додатка VI до неї вперше в історії міжнародного морського права створений спеціалізований міжнародний судовий орган – Міжнародний трибунал ООН з морського права, штаб-квартира якого перебуває в Гамбурзі (Німеччина). За необхідності Трибунал може проводити свої засідання й в інших місцях. Створення Міжнародного трибуналу з морського права знаменує собою прогрес в еволюції права міжнародних організацій такого роду не тільки через структурну автономію Камери по спорах, що стосуються морського дна, і в силу того факту, що Камера має винят-

кову компетенцію в питаннях морського дна, але також через те, що фізичні та юридичні особи бмають безпосередній доступ до Камери на рівних з державами підставах, оскільки ці особи безпосередньо пов'язані з морською діяльністю, стосовно якої можуть виникнути спори. Правове положення визначається Конвенцією і Статутом Міжнародного трибуналу з морського права, що є додатком VI до Конвенції, а також Правилами процедури, прийнятими 28 жовтня 1997 р., резолюцією про внутрішню судову практику Трибунала від 31 жовтня 1997 р. та Основними напрямками підготовки та надання справ в Трибуналі від 28 жовтня 1997 р. Відповідно до резолюції 51/204 від 17 грудня 1996 р. Трибуналу надано статус спостерігача в Генеральній Асамблеї ООН. Угода про співробітництво між ООН та Трибуналом була підписана 18 грудня 1997 р. та затверджена Генеральною Асамблеєю в резолюції 52/251 від 8 вересня 1998 р. Трибунал являє собою цілковито новий судовий орган, перший міжнародний суд, спеціалізований не за колом учасників, а за сферою міжнародних відносин, охоплюваних його компетенцією. Це єдиний постійно діючий судовий орган, створений спеціально для морських спорів. Статус і права Трибуналу встановлені відповідними статтями Конвенції 1982 р. і спеціальним Додатком VI до Конвенції (Статут Трибуналу). При вирішенні справ Трибунал застосовує Конвенцію 1982 р. та інші норми міжнародного права, що не є несумісними з Конвенцією, і це положення не обмежує право суду вирішувати справи *ex aequo et bono*, якщо сторони із цим згодні. Рішення Трибуналу є остаточними, мають обов'язкову силу лише для сторін спору і тільки відносно даного спору. У випадку спору про зміст або тлумачення рішення Трибунал на прохання будь-якої сторони дає його тлумачення.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Наведіть приклади розглянутих міжнародними інституціями морських спорів.
2. Означте практику міжнародних судових інституцій стосовно України з 2014 року.

## **Тема 9. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 1)**

1. Поняття торговельного мореплавства.
2. Застосування колізійних принципів морського права. Вибір суду або арбітражу, юрисдикція.
3. Застосування Закону України «Про міжнародне приватне право» до спорів пов'язаних із торговельним мореплавством.

### ***1. Поняття торговельного мореплавства***

Під торговельним мореплавством розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей (ст. 1 КТМ України). Таке саме визначення містить й Морська доктрина України на період до 2035 року. Торговельне мореплавство представляє собою класичну морську торгівлю, тобто є перевезенням вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також діяльність, яка супроводжує такі перевезення – буксирування, криголамне і лоцманське проведення, рятування, страхування суден і вантажів та інше. Тим не менш, не важко помітити, що законодавець під торговельним мореплавством розуміє різні види діяльності на морі, деякі із яких важко називати власне торговельним мореплавством, наприклад, спортивну або наукову діяльність на морі. Використання суден для «інших господарських, наукових і культурних цілей» є настільки широкою категорією, що може, практично, ототожнюватися з будь-яким видом мореплавства, в тому числі із мореплавством, яке не є власне «торговельним». Вже саме існування поняття «торговельне мореплавство» дозволяє поставити питання – якщо існує «торговельне мореплавство», відповідно можна припускати існування іншого «неторговельного мореплавства» (наприклад, неторговельні види діяльності на морі), залиша-

ється лише визначити, що ж це за неторговельне мореплавство і де проходить межа між цими видами мореплавства<sup>9</sup>. У Європейському Союзі політика у 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 обумовило їхню невелику кількість та в цілому обмежений вплив права Союзу на регулювання роботи морського транспорту. Основна частина відносин в цій сфері регламентується міжнародним правом. При цьому визначення поняття «торговельне мореплавство» у законодавстві ЄС не міститься<sup>10</sup>.

## ***2. Застосування колізійних принципів морського права. Вибір суду або арбітражу, юрисдикція.***

Відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, страхування морських ризиків регулюються законодавством держави за згодою сторін, а за договором морського перевезення пасажирів і морського круїзу – також тим, що зазначено у пасажирському квитку. У разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є: а) перевізником – у договорі морського перевезення і морського круїзу; б) судновласником – у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу; в) лізингодавцем – у договорі лізингу; г) власником судна, що здійснює буксирування, – у договорі буксирування; д) страховиком – у договорі страхування морських ризиків.

---

<sup>9</sup> Брильов О. А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <https://ukrainepravo.com/scientific-thought/naukova-dumka/deyaki-pytannya-ponyattya-torgovelnogo-moreplavstva/>

<sup>10</sup> Кузнецов 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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 146.

Майнові спори, що виникають у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплаванням і віднесеними до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (Морська арбітражна комісія), розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін. Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплаванням, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду або арбітражу. Статтею 414 ЦПК України визначено, що підсудність судам України цивільних справ з іноземним елементом визначається ЦПК України, законом або міжнародним договором, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України. Таке ж положення міститься у ст. 124 ГПК України стосовно підсудності справ за участю іноземних суб'єктів господарювання.

### ***3. Застосування Закону України «Про міжнародне приватне право» до спорів пов'язаних із торговельним мореплаванням***

Відповідно до Закону України від 23 червня 2005 р. «Про міжнародне приватне право», підсудність судам України справ з іноземним елементом визначається на момент відкриття провадження у справі, незважаючи на те, що в ході провадження у справі підстави для такої підсудності відпали або змінилися. Суд відмовляє у відкритті провадження у справі, якщо у суді чи іншому юрисдикційному органі іноземної держави є справа із спору між тими самими сторонами, про той самий предмет і з тих самих підстав та про наявність таких підстав суду стало відомо до відкриття провадження у справі. Суд залишає позов без розгляду, якщо після відкриття провадження у справі буде з'ясовано, що у суді чи іншому юрисдикційному органі іноземної держави є справа із спору між тими самими сторонами, про той самий предмет і з тих самих підстав. Чинне законодавство України передбачає, що суди України можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом, пов'язані з торговельним мореплаванням у таких випадках:

1) якщо сторони передбачили своєю угодою підсудність справи з іноземним елементом судам України, крім випадків, передбачених у ст. 77 Закону «Про міжнародне приватне право»;

2) якщо на території України відповідач у справі має місце проживання або місцезнаходження, або рухоме чи нерухоме майно, на яке можна накласти стягнення, або знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи-відповідача;

3) у справах про відшкодування шкоди, якщо її було завдано на території України;

4) якщо у справі про відшкодування шкоди позивач-фізична особа має місце проживання в Україні або юридична особа-відповідач – місцезнаходження в Україні;

5) дія або подія, що стала підставою для подання позову, мала місце на території України;

6) в інших випадках, визначених законом України та міжнародним договором України.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Дайте визначення поняття «торговельне мореплавство».
2. Назвіть колізійні прив'язки, що використовуються при укладанні угод у сфері торговельного мореплавства.
3. Здійсніть порівняння категорій «судновласник» та «власник судна».

## **Тема 10. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 2)**

1. Морська арбітражна комісія. Порядок розгляду спорів.
2. Морські вимоги.
3. Затримання, арешт суден.
4. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплавством у цивільному судочинстві.
5. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплавством в господарському судочинстві.

### ***1. Морська арбітражна комісія. Порядок розгляду спорів.***

Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України діє відповідно до Положення, яке є додатком до Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 р. Морська арбітражна комісія вирішує спори, які випливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають із торгового мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або лише українського чи тільки іноземного права. Зокрема, Морська арбітражна комісія вирішує спори, що випливають із відносин: 1) щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів, а також перевезення вантажів у змішаному плаванні (ріка – море); 2) щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів; 3) щодо морського страхування і перестрахування; 4) пов'язаних з купівлею-продажем, заставою та ремонтом морських суден та інших плавучих засобів; 5) з лоцманської і льодової проводки, агентського та іншого обслуговування морських суден, а також суден внутрішнього плавання, оскільки відповідні операції пов'язані з плаванням таких суден морськими шляхами; 6) пов'язаних з використанням суден для здійснення наукових досліджень, видобування корисних копалин, гідротехнічних та інших робіт; 7) щодо рятування морських суден або морським судном судна внутрішнього плавання, а також щодо рятування в морських водах судном внутрішнього плавання іншого судна внутрішнього плавання; 8) пов'язаних з підніманням затонулих у морі суден та іншого майна; 9) пов'язаних із зіткненням морських суден, морського судна і судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також з заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам; 10) пов'язаних із заподіянням пошкоджень рибальським сітям і іншим знаряддям лову, а також з іншим заподіянням шкоди під час здійснення морського рибного промислу. Морська арбітражна комісія вирішує також спори, що виникають у зв'язку з плаванням морських суден і суден внутрішнього плавання по

міжнародних ріках, а також спори, пов'язані із здійсненням суднами внутрішнього плавання закордонних перевезень. Порядок розгляду спорів визначено регламентом Морської арбітражної комісії при ТПП України.

## ***2. Морські вимоги***

Морська вимога – це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з рятуванням судна, а саме вимога у зв'язку з: 1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна; 2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна; 3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу; 4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування; 5) компенсацією та іншими сумами, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій; 6) підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками, чи його вантажу та викликаними цим витратами; 7) будь-яким договором використання або фрахтування судна; 8) будь-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні; 9) втратою чи пошкодженням вантажу, включаючи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним; 10) загальною аварією; 11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів; 12) буксируванням; 13) постачанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включаючи контейнери, для експлуатації судна або утримання його; 14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна; 15) зборами в порту, каналі та інших судноплавних водах, а також у доці; 16) заробітною платою та іншими коштами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків



на борту судна, включаючи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені; 17) дисбурсменськими витратами, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом; 18) страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером; 19) будь-якою комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером; 20) будь-яким спором про право власності на судно або володіння ним; 21) будь-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку; 22) заставою судна; 23) будь-яким спором, що виникає з договору купівлі-продажу судна.

Слід зазначити, що переліки морських вимог, що містяться у Кодексі торговельного мореплавства України та Конвенції про арешт суден 1952 р. відрізняються та мають особливості застосування.

### ***3. Затримання, арешт суден***

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на: прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди; морську вимогу порту, зумовлену пошкодженням портових споруд, іншого майна та навігаційного обладнання, розташованого в порту; морську вимогу центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, зумовлену порушенням природоохоронного законодавства України. Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть особи, на вимогу яких відбулося затримання. Розпорядження капітана морського порту про затримання судна або вантажу на мор-

ські вимоги дійсно протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню. На вимогу майнового характеру не підлягають затриманню судна, що перебувають у власності зарубіжної держави, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби, за винятком випадків, передбачених Цивільним процесуальним кодексом України.

Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту. Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі: а) непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження, постачання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу; б) порушення вимог до судових документів; в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів; г) рішення уповноважених законодавством державних органів (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби). Капітан морського порту може затримати судно до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів. Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верф. Про затримку судна негайно повідомляється судовласник. Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном морського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судовласника.

Арешт у торговельному мореплаванні – це примусове затримання судна або вантажу на підставі рішення суду<sup>11</sup>. При цьому якщо арешт вантажу здебільшого здійснюється у звичайному

---

<sup>11</sup> Hill, Ch. (1985). Foreword. Arrest of ships, 1, v-vii.

цивільно-правовому порядку, то арешт такої категорії майна, як морські судна, у більшості країн має специфічні особливості. Це зумовлене рядом факторів, зокрема, значною вартістю суден, їх здатністю самостійно пересуватися у просторі та переходити з одної юрисдикції до іншої, та, нарешті, тим, що затримання судна навіть на незначний час може спричинити його власникові та/або його законному держателю значних збитків<sup>12</sup>. Згідно з ч. 2 ст. 1 Конвенції про арешт суден 1952 р., «арешт» означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення. Так, судно, яке ходить під прапором однієї з держав-учасниць цієї Конвенції, може бути заарештовано в межах юрисдикції будь-якої держави-учасниці конвенції виключно з морської вимоги. Особа, яка має морську вимогу (а це можуть бути фізичні, юридичні особи, органи влади), може вимагати арешту або конкретного судна, щодо якого виникла морська вимога, або будь-якого іншого судна, що належить особі, яка на момент виникнення морської вимоги була власником конкретного судна, навіть у тому випадку, коли арештоване судно готове до виходу з порту, за певними виключеннями, встановленими Конвенцією. Під «морською вимогою» Конвенція 1952 р. (п. 1 ст. 1) розуміє будь-яку вимогу, яка виникає з однієї або кількох таких обставин: заподіяння збитків судном при зіткненні або іншим чином; заподіяння шкоди життю або здоров'ю особи судном або у зв'язку з його експлуатацією; рятування судна або вантажу; договір про використання або наймання судна на умовах чартеру або іншим чином; договору перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином; втрати або пошкодження вантажу, який перевозиться на судні, включаючи багаж; загальної аварії; бодмереї (морської позики); буксирування; лоцманська проводка; суднове постачання в цілях експлуатації або підтримки судна; будівництво, ремонт, обладнання судна або сплата докових витрат і зборів; заробітна плата, належна капітану, особам командного складу або іншим членам екіпажу; зроблені

---

<sup>12</sup> Kazmi, M.H. (1988). Arrest of ships in Pakistan. Arrest of ships, 7. P. 67.

від імені капітана судна або його власника дисбурсментські витрати, включаючи дисбурсментські витрати, зроблені відправниками вантажу, фрахтувальниками або агентами; спори про право власності на судно; спори між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або розподіл прибутку; іпотека судна або морська застава судна.

#### ***4. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням у цивільному судочинстві***

Переважаюча кількість спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням виникає у зв'язку з арештом суден. Цивільний процесуальний кодекс України (зі змінами, що набули чинності 15 грудня 2017 року) (далі – ЦПК) містить окремі норми, які передбачають, що арешт морського судна, який здійснюється для забезпечення морської вимоги, є одним з видів забезпечення позову. Справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, або порту реєстрації судна (ст. 30 ЦПК України). Частина 3 ст. 151 ЦПК України встановлює особливі вимоги до змісту заяви про забезпечення позову у вигляді арешту морського судна, а саме: зазначення повного найменування суду, до якого подається заява, повного найменування особи, яка є відповідальною за морською вимогою, розміру та суті морської вимоги, що стала підставою для арешту судна, найменування судна, стосовно якого подається заява про арешт, інших відомостей про судно, якщо вони відомі заявникові. У заяві можуть бути зазначені кілька заходів забезпечення позову, що мають бути вжиті судом, із обґрунтуванням доцільності вжиття кожного з цих заходів. Заходи забезпечення позову, крім арешту морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, мають бути співмірними із заявленими позивачем вимогами. Відповідно до ч. 2 ст. 152 ЦПК України, заява про арешт морського судна подається за місцезнаходженням порту реєстрації судна або за місцезнаходженням морського порту, в якому судно знахо-

диться або до якого прямує, незалежно від того, чи має такий суд юрисдикцію щодо розгляду по суті справи щодо морської вимоги, яка є підставою для арешту. У разі подання заяви про забезпечення позову до подання позовної заяви заявник повинен пред'явити позов протягом десяти днів, якщо інші строки не встановлено законом, а у разі подання заяви про арешт морського судна – тридцяти днів з дня постановлення ухвали про забезпечення позову. Якщо на момент постановлення ухвали про арешт судна позов по суті морської вимоги до особи, яка є відповідальною за морською вимогою, не поданий, в ухвалі про арешт судна суд зазначає строк, протягом якого особа, яка подала заяву про арешт морського судна, зобов'язана подати такий позов та надати відповідне підтвердження суду. Чинне законодавство України передбачає особливий порядок виконання ухвали про арешт морського судна: ухвала про арешт морського судна є підставою для затримання судна або обмеження в його пересуванні в порту, де знаходиться або до якого прямує таке судно, до моменту скасування заходів із забезпечення позову у вигляді арешту морського судна. Після вручення копії ухвали про арешт судна капітан морського порту, де знаходиться судно, філія Адміністрації морських портів України в морському порту, де знаходиться судно, відповідні органи Державної прикордонної служби України та митні органи зобов'язані вжити заходів, що унеможливають вихід арештованого судна з порту.

### ***5. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням в господарському судочинстві***

Господарським процесуальним законодавством України встановлено наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги: підсудність – за місцезнаходженням морського порту України, до якого судно прямує або перебуває, або порту реєстрації судна; порядок здійснення – як до подання, так і після подання позову; термін подання позову – тридцять днів з дня винесення ухвали про забезпечення позову; співмірність – співмірність вартості судна, щодо якого запитується арешт, і розміру ви-

мог на підставі яких заявляється арешт не вимагається; зустрічне забезпечення – можливість застосування судом щодо заявника вимоги арешту судна заходів, спрямованих на забезпечення інтересів судовласника, які можуть постраждати від необґрунтованого арешту, обмежується розміром можливих збитків судовласника і виражається у формі грошового депозиту на рахунок суду, гарантії банку, поручительства або в іншому фінансовому забезпеченні; обґрунтованість – обґрунтування наявності обставин, які очевидно свідчать про те, що судно планує залишити територію України або власник планує його реалізувати не є потрібним; термін дії – 90 днів з дня набрання рішенням законної сили. Умови реалізації: можливість забезпечення позову, що розглядається міжнародним комерційним арбітражем.

Крім того, судовою практикою було вироблено наступні докази для арешту судна для забезпечення морської вимоги: для визначення підсудності – довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного або планованого заходження судна до порту/свідоцтво про право плавання під державним прапором України; для продовження терміну застосування арешту – доказ подачі позову в суд/ арбітраж, – у разі подання заяви про арешт судна до подання позову; для застосування зустрічного забезпечення – розрахунок розміру портових зборів, вартості послуг, які надаються в порту, обсягу і вартості споживання палива силовими судовими установками, витрат на харчування членів екіпажу (висновок експерта); для визначення обґрунтованості арешту – довідка капітана порту, що містить відомості про цілі заходження судна до морського порту, інший документ, який свідчить про тимчасовий характер перебування судна в морському порту України (наприклад, митні документи). Судова практика, що мала місце після оновлення (у 2017 р.) процесуального законодавства, дає можливість зробити висновок про те, що суди у процесі розгляду зазначеної категорії справ зменшили кількість доказів, які раніше вимагалися, стосовно доказування можливості вибуття судна за межі України, а також засвідчили

більш прогресивне ставлення до визначення розміру зустрічного забезпечення у зв'язку з арештом судна<sup>13</sup>.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Назвіть міжнародні угоди у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.

2. Визначте проблеми, пов'язані із застосуванням міжнародних угод у сфері арештів суден, а також морських застав та іпотек, до яких приєдналася Україна.

3. Охарактеризуйте практику арештів морських суден в Україні.

## **Тема 11. Морське право: перспективи розвитку**

1. Документи довгострокового планування морської та портової діяльності.

2. Траншипмент: поняття, правове забезпечення, перспективи розвитку.

3. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України, та широкомасштабним російським вторгненням 2022 року.

4. Характеристика пакету документів Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.

5. Тенденції розвитку морського законодавства у постпандемічних умовах.

### ***1. Документи довгострокового планування морської та портової діяльності***

Довгострокове стратегічне планування є відносно новою практикою сучасного національного законодавства у сфері морської та портової діяльності. У програмних документах – Мор-

---

<sup>13</sup> Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вигоди у господарському процесі в Україні. Lex Portus. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

ській доктрині України на період до 2035 року та Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року – визначено основні напрями розвитку галузі на довгострокову перспективу. У них зазначається, що морський транспортний комплекс є багатofункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні, сприяє розвитку міжнародної торгівлі та реалізує зобов'язання України як морської держави. Водний транспорт, що обслуговується у морських портах України, є більш економічним та екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним на ринку транспортних послуг для здійснення внутрішньої та міжнародної торгівлі. Морські порти України є складовою частиною транспортної і виробничої інфраструктури держави з огляду на їх розташування на шляхах міжнародних транспортних коридорів. Від ефективності функціонування морських портів України, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам залежить конкурентоспроможність вітчизняного транспортного комплексу на світовому ринку. Стратегією розвитку морських портів визначаються очікувані прогнози щодо функціонування та розвитку кожного морського порту в частині розвитку перевантажувальних потужностей. Крім цього, документ окреслює основні напрями розвитку інфраструктури морських портів на середньота довгострокову перспективу, а також встановлює передумови для гармонізації розвитку портової інфраструктури та під'їзних (залізничних та автомобільних) шляхів до морських портів. Стратегія закріплює на державному рівні наступні ключові напрями розвитку морських портів: розробка механізмів впровадження моделі управління «порт-лендлорд», відповідно до якої адміністрація морського порту має право надавати інвесторам об'єкти портової інфраструктури та земельні ділянки для будівництва, а інвестори мають право оперувати збудованими терміналами протягом певного часу, після закінчення якого можуть або продовжити дію договору, або повернути земельну ділянку разом із терміналом; опти-



мізація діяльності неприбуткових адміністрацій морських портів шляхом їх об'єднання за регіональним принципом; розроблення механізму участі органів місцевого самоврядування у процесах планування розвитку морських портів з можливістю входження до рад морських портів; впровадження стандартів корпоративного управління в портовій галузі; розвиток е-сервісів у морських портах; впровадження смарт-інфраструктури, екологічно безпечних технологій, спрямованих на зменшення шкідливих викидів від виробничих процесів у портах та отримання енергії з альтернативних джерел; впровадження інформаційної системи «Морське вікно» з подальшою її інтеграцією з інформаційними системами контролюючих органів; інтеграція українського сегмента з європейською системою SafeSeaNet тощо.

Морською доктриною визначено: сучасний стан сфери морської діяльності, національні інтереси на морі, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності, мета, принципи і напрями реалізації державної морської політики, розвиток морської індустрії (відродження і розвиток торговельного мореплавства, портової діяльності, суднобудування, розвиток рибного господарства, видобування і транспортування енергоресурсів), розвиток військово-морської діяльності.

## ***2. Траншипмент: поняття, правове забезпечення, перспективи розвитку***

У теперішній практиці судноплавства та оформлення вантажів, що перевозяться морем в контейнерах, поняття «траншипмент» (англ. transshipment – перевалка) має декілька значень: в лінійному судноплаванні воно означає умову коносаменту, відповідно до якої перевізник може в будь-який час та з будь-якої причини вивантажити вантаж з судна або будь-яку його частину, складувати його на березі, перевантажити на інше судно, залишаючись при цьому відповідальним за виконання договору перед власником вантажу; особливий режим перевалки контейнерів, за якого вони не залишають територію порту, а за спрощеної фор-

ми їх митного оформлення перевантажуються з одного судна на інше та відходять до порту призначення. Тобто трансшипмент – це спрощена схема оформлення транзиту контейнерних вантажів, що не виходять за межі пункту пропуску або зони митного контролю, у сполученні «море-море» або «ріка-море». Процедура обробки вантажів у режимі трансшипменту використовується у світовій практиці вже протягом доволі тривалого періоду часу і стосується вантажів, що переміщуються тільки із застосуванням контейнерів. Однак, основною ознакою, що визначає зміст поняття «трансшипмент» є не стільки особливість використовуваних засобів транспортного устаткування, скільки специфіка реалізації митних операцій щодо їх оформлення. Усталеного визначення поняття «трансшипмент» на теперішній час не вироблено. Його не містять ані міжнародні, ані чинні національні нормативно-правові акти. «Трансшипмент» можна визначити як операцію з перевантаження вантажів у контейнерах під час морського або річкового перевезення з полегшеним режимом митного оформлення з метою відправлення до пункту призначення.

Внаслідок прогалин нормативної бази з проходженням контейнерних вантажів в українських портах за останні роки виникає дуже багато проблем, через що вантажопотоки надходять до портів інших країн. Законодавчо режим трансшипменту було врегульовано у 2010 р. з прийняттям Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо спрощення митного оформлення транзитних вантажів», відповідно до якого, було внесено зміни до Закону України від 20 жовтня 1999 р. «Про транзит вантажів». Так, зокрема, передбачалося, що «Декларування транзитних вантажів, що переміщуються морським і річковим транспортом, відповідно до вимог законодавства України здійснюється за поданням митним органам коносаменту (BILL of Lading) та вантажної митної декларації. На товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту,

вантажна митна декларація не подається. Ці зміни в митному законодавстві України були підтримані усіма учасниками операцій з транзиту вантажів: відправниками та одержувачами – у зв'язку із спрощенням митного контролю та оформлення при перевалці вантажу з багатовантажних суден на фідерний флот та прискоренням його доставки до одержувача; портами – у зв'язку з підвищенням росту переміщення транзитних товарів, митними службами морських портів – у зв'язку із зменшенням їх навантаження. Проте задля розвитку транзитного транспорту у портах України є потреба у впровадженні низки організаційно-правових заходів..

### ***3. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України, та широкомасштабним російським вторгненням 2022 року***

Держава-окупант після анексії Криму розглядає територіальне море та внутрішні води Чорного моря навколо Криму як власну територію, а В(М)ЕЗ та континентальний шельф навколо Криму – як власні. Подібність розуміння територіального моря та внутрішніх вод у законодавстві обох сторін конфлікту (ст. ст. 5, 6 Закону України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 р. № 1777-ХІІ, ст. ст. 1, 2 Федерального закону РФ «Про внутрішні морські води, територіальне море та прилеглу зону РФ» від 31 липня 1998 р. № 155-ФЗ), що ґрунтується на вимогах Конвенції ООН з морського права 1982 р., дозволяють цим державам дзеркально тлумачити ці простори в однакових межах: Росією як власні, а Україною – як окуповані. Згідно з федеральним законодавством РФ про анексію Криму держава-агресор вважає власним кордоном «кордон Республіки Крим на суші, сумісний з територією України» та вказує, що «розмежування морських просторів Чорного та Азовського морів здійснюється на підставі міжнародних договорів РФ, норм і принципів міжнародного права». Зважаючи, що на момент анексії Криму РФ окупувала не лише територію АРК та м. Севастополя, але й окремі території Херсонської області, її бачення як власної сухопутної межі, так і розмежування

внутрішніх вод Сивашу та Азовського моря залишається відкритим та документально невизначеним. Тим більше, враховуючи відсутність будь-яких офіційних заяв і неможливість ведення офіційного переговорного процесу, є абсолютно відкритим бачення з точки зору агресора меж «власних» В(М)ЕЗ і континентального шельфу навколо Криму, а також меж «територіального моря РФ» у Каркинитській затоці Чорного моря. В умовах домінування Чорноморського флоту РФ у відповідній акваторії та видобування захопленими окупантами структурами ДАТ «Чорноморнафтогаз» сировини на ділянках шельфу, що розташовані значно ближче до узбережжя материкової України, ніж до Криму, без жодних публічних пояснень цих процесів указана ситуація свідчить про можливість заяви окупанта про належність йому будь-якої частини ВМЕЗ України за власним бажанням і, навпаки, можливість заявити про неналежність собі цієї акваторії за певних умов (забруднення середовища, ворожі дії проти мирного судноплавства або іншої діяльності третіх держав тощо)<sup>14</sup>.

Наприкінці лютого 2022 року у морських портах України внаслідок військової агресії РФ заблокованими опинилося майже 100 суден під іноземними прапорами та екіпажами, сформованими з іноземних громадян. Деякі з суден зазнали пошкоджень, деякі – затонули. Початок роботи «зернового коридору» дозволив розблокувати судна та екіпажі. «Зернова угода» (або, за офіційною назвою, – «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів»), укладена Україною, Туреччиною та ООН та окремо РФ, Туреччиною і ООН у Стамбулі 22 липня 2022 р., дозволила торговельним та вантажним суднам безперешкодно виходити з українських портів і доставляти аграрну продукцію до різних куточків світу. «Ініціатива» визначила, що контроль за портами Одеса, Чорноморськ і Південний цілковито залишається за українською стороною. Досягнута угода передбачала утворення гуманітарного коридору для аграрних

---

<sup>14</sup> Бабін Б. В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 23.

вантажів та добрив, включаючи аміак, що експортуються з портів Одеси, Чорноморська та «Південного». У липні 2023 р. РФ заявила про зупинку дії «зернової угоди» та оголосила про відкликання гарантій безпеки судноплавства в рамках Чорноморської зернової ініціативи. Після завершення дії Ініціативи щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів Україною за допомогою партнерів було організовано функціонування нового морського транспортного коридору для перевезення всіх типів вантажів.

#### ***4. Характеристика пакету документів Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.***

Як вже було зазначено, Ініціативу з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів було підписано у липні 2022 р. в умовах блокади морських портів з метою визначення основних принципів співробітництва договірних сторін щодо безпечного руху суден узгодженими коридорами, включаючи демілітаризацію таких коридорів, організацію інспектування суден для запобігання контрабандному провозу озброєнь, дію юрисдикції України в територіальному морі. Преамбула визначає правовий базис підписаної угоди (SOLAS'74, ISPS Code) та мету 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. До його функцій 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 проходжен-

ня коридором. Правила, які деталізують Ініціативу, викладено в «Процедурі для торговельних суден», що містять навігаційні та експлуатаційні правила, сповіщення та інструкції для 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).

### ***5. Тенденції розвитку морського законодавства у постпандемічних умовах***

Пандемія COVID-19 спричинила значний вплив на практично усі сфери діяльності людей у більшості країн світу. І однією з перших галузей, що опинилася у зоні підвищеного ризику, стало мореплавання. Першими пересувними карантинними зонами стали великі круїзні лайнери з тисячами осіб на борту. Заборони на вхід до портів, карантинні вимоги, необхідність дезінфекції суден, захворюваність та смертність через COVID-19 стали реальністю для морської галузі. Новий коронавірус став причиною надзвичайних ситуацій у портах багатьох держав, зажадавши швидких

та ефективних дій з недопущення розповсюдження COVID-19. Заходи, до яких вдавалися держави, в багатьох випадках були за межами стандартних протоколів з контролю суден при заходженні до портів, враховуючи загрозливий механізм поширення вірусу та необхідність забезпечити ізоляцію хворих та тих, у кого були підозри на інфікування. Крім того, дуже важливим стало забезпечення ефективного та реального контролю. Кращі практики портів було узагальнено у Керівництві для портів в умовах COVID-19, що видані за сприяння Програми стабільного розвитку портів (World Port Sustainability Program). Крім того, Міжнародна палата судноплавства (ICS), яка має консультативний статус при Міжнародній морській організації ООН (ІМО) та Міжнародній організації праці (МОП), у березні 2021 р. видала керівництво «Коронавірус (COVID-19). Юридичні питання, питання відповідальності та страхування, що виникають внаслідок вакцинації моряків» та практичний посібник «Вакцинація від коронавірусу (COVID-19) для моряків та судноплавних компаній». Лондонська асоціація морських арбітрів (LMAA), один зі світових лідерів у розгляді морських спорів, у 2021 р. затвердила нові правила та процедури, передбачивши можливість здійснення віртуальних слухань справ. Крім того, нові правила передбачають, що арбітражні рішення можуть бути підписані в електронному вигляді, а також доведені до відома сторін електронними засобами.

### **Контрольні запитання для перевірки досягнення результатів навчання**

1. Надайте визначення поняттю «траншипмент».
2. Якими є особливості митних процедур у портах за умов режиму траншипменту?
3. Проаналізуйте генезу впровадження траншипменту у найбільших портах світу.
4. Які додаткові протоколи забезпечення епідеміологічної безпеки були запроваджені у зв'язку з пандемією COVID-19?
5. Яким чином було імplementовано у законодавство України норми Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.?

# ПЛАН ПРАКТИЧНИХ ЗАНЯТЬ

---

---

## ЗАНЯТТЯ № 1

**Тема: МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ, ГАЛУЗІ ПРАВА ТА ГАЛУЗІ ЗАКОНОДАВСТВА**

### Література

#### *нормативно-правові акти:*

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Кодекс торговельного мореплавства України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vr#Text>
4. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>
5. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-p#Text>

#### *спеціальна література:*

6. Аверочкіна Т. В. Генеза публічного адміністрування режиму судноплавних рік. *Наука та суспільне життя України в епоху глобальних викликів людства у цифрову еру*: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 21 трав. 2021 р.). О.: Видав. дім «Гельветика», 2021. С. 392–395. <http://surl.li/pswmc>
7. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.*: матеріали Міжнарод. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)



/ відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomcu>

8. Аверочкіна Т.В. Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 99–102. <http://surl.li/plgyb>

9. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України*: у 3 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>

10. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

11. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

12. Жорник І.В. До питання про конфлікт кваліфікації норм уніфікованих міжнародних морських угод. *Правова система України в умовах державних реформаційних процесів сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ужгород, Україна, 26–27 жовтня 2012 р.). Х.: Видав. дім «Гельветика», 2012. С. 96–98.

13. Жорник І.В. Приватноправові відносини, ускладнені іноземним елементом в торговельному мореплавстві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 213–216.

14. Короткий Т.Р. Міжнародне морське право в космічну еру: право та екологія. *Актуальні проблеми політики*. 2019. Вип. 64. С. 210–222.

15. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

16. 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>

17. 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>

18. 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 громадська організація «Істина», 2022. С. 6–9.

19. Ломоносова О.Е., Ломоносов Д. А., Надточій І.І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 229–238. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed\\_2015\\_1\\_31](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31)

20. Anechitoe, C. (2023). Codification of the law of the sea. *Technium Social Sciences Journal*, 52, 152–157. <https://doi.org/10.47577/tssj.v52i1.10320>

21. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.8.2.2022.1>

22. 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>

23. Papanicolopulu, I. (2023). The Law of the Sea in Past Scholarship. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 1–21. <https://doi.org/10.1163/15718085-bjal0144>

### Питання заняття

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
2. Поняття морського права та місце в системі правових наук.
3. Предмет морського права.

4. Основні принципи морського права.
5. Джерела морського права.
6. Структура морського права.

#### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Здійсніть дослідження розвитку морського права стародавніх часів, Середньовіччя на Нового часу. Виявіть закономірності їх розвитку.
2. Надайте характеристику предмету та принципам міжнародного приватного морського права.
3. Визначте місце звичаю у системі джерел міжнародного морського права.

## **ЗАНЯТТЯ № 2**

### **Тема: ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВІДКРИТЕ МОРЕ, ТЕРИТОРІАЛЬНЕ МОРЕ**

#### **Література**

##### ***нормативно-правові акти:***

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>
4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. <http://surl.li/knvco>
6. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text>

7. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-p#Text>

8. 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 р. № 200. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text>

9. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30 грудня 2002 р. № 2605. [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

#### **спеціальна література:**

10. Аверочкіна Т.В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomscu>

11. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>

12. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

13. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>

14. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

15. Варес К.Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88. <http://www.apdp.in.ua/v64/12.pdf>

16. Коваль Н.О. Конвенція Монтре як фактор стримування в Азово-Чорноморському регіоні. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 155–158. <http://surl.li/plchg>

17. Коваль Н.О. Митні формальності на річковому транспорті: регіональне співробітництво. *Modern research in world science: proceedings of the 7th International scientific and practical conference*. SPC “Sci-conf.com.ua” (Lviv, 2–4 October, 2022). Pp. 1193–1198. <http://surl.li/ptfju>

18. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

19. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2004. 528 с.

20. Кормич Б.А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>

21. Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2003. Вип. 18. С. 517–520.

22. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

23. 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. <http://surl.li/plcjlw>

24. Мілаш В. С. Питання законодавчої юрисдикції держави в контексті регулювання договірних відносин у сфері електронної комерції. *Право та інновації*. 2015. № 1. С. 42–49.

25. Савенко М. Адміністративна юрисдикція судів – критерії визначення. *Адміністративна юстиція: європейський досвід і пропозиції для України* / автори-упоряд. І. Б. Коліушко, Р. О. Куйбіда. Київ: Факт, 2003. С. 506–512.

26. Fedotov O. P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

27. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

28. 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>

29. Sergeyev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

30. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

### **Питання заняття**

1. Сучасна класифікація морських просторів.
2. Правовий статус та режим водних просторів.
3. Юрисдикція: поняття, визначення, особливості дії у морських просторах.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Охарактеризуйте процес кодифікації правил про юрисдикцію держав у морських просторах.
2. Визначте в історичній ретроспективі підходи національних законодавств до регулювання юрисдикції прибережної держави у морських просторах.

## **ЗАНЯТТЯ № 3**

### **Тема: ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВІДКРИТЕ МОРЕ, ТЕРИТОРІАЛЬНЕ МОРЕ**

#### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>
4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text>
6. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text>

7. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 травня 1996 р. № 529. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/529-96-p#Text>

8. 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 р. № 200. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text>

9. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30 грудня 2002 р. № 2605. [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

#### *спеціальна література:*

10. Аверочкіна Т.В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)* / відп. ред. Г.О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomscu>

11. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.)* / відп. ред. М.Р. Аракелян. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>

12. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

13. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.*



Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>

14. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

15. Варес К.Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88. <http://www.arpd.in.ua/v64/12.pdf>

16. Коваль Н.О. Конвенція Монтре як фактор стримування в Азово-Чорноморському регіоні. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 155–158. <http://surl.li/plchg>

17. Коваль Н.О. Митні формальності на річковому транспорті: регіональне співробітництво. *Modern research in world science: proceedings of the 7th International scientific and practical conference*. SPC “Sci-conf.com.ua” (Lviv, 2–4 October, 2022). Pp. 1193–1198. <http://surl.li/ptfju>

18. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

19. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний правовий феномен: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2004. 528 с.

20. Кормич Б.А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>

21. Кривак В. В. Поняття юрисдикції держави в територіальних водах. *Митна справа*. 2010. № 1. С. 80–84.

22. Кузнецов С. О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. 2003. Вип. 18. С. 517–520.

23. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

24. 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. <http://surl.li/plcjw>

25. Мілаш В. С. Питання законодавчої юрисдикції держави в контексті регулювання договірних відносин у сфері електронної комерції. *Право та інновації*. 2015. № 1. С. 42–49.

26. Савенко М. Адміністративна юрисдикція судів – критерії визначення. *Адміністративна юстиція: європейський досвід і пропозиції для України* / автори-упоряд. І. Б. Коліушко, Р. О. Куйбіда. Київ: Факт, 2003. С. 506–512.

27. Шемякін О. М. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві. *Держава і право: юридичні і політичні науки*. 2005. Вип. 28. С. 543–548.

28. Fedotov O. P., Averochkina T. V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects: collective monograph* / A. I. Hnatovska, L. I. Kormych, A. I. Kormych, N. M. Krestovska, etc. Lviv-Torun: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

29. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

30. 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>

31. 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>

32. Sergeyev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

33. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.7.5.2021.36>

34. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.3.2023.3>

### **Питання заняття**

1. Юрисдикція прибережної держави у територіальному морі.
2. Юрисдикція України у територіальному морі.
3. Режим перебування в територіальному морі України іноземних військових кораблів та торговельних суден.
4. Юрисдикція держав щодо суден у відкритому морі.
5. Обов'язки держави прапора судна, забезпечення реального зв'язку.
6. Протидія піратству та тероризму у відкритому морі. Судова практика.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Визначте правила мирного проходження іноземним торговельним судном територіального моря України та порівняйте їх з тими, що закріплені у Конвенції ООН з морського права.
2. Охарактеризуйте зусилля світової спільноти щодо протидії піратству у різних регіонах світу.

## ЗАНЯТТЯ № 4

### Тема: ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ПРИЛЕГЛА ЗОНА, ВИКЛЮЧНА ЕКОНОМІЧНА ЗОНА

#### Література

##### *нормативно-правові акти:*

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>

2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>

3. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>

4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

5. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19#Text>

6. 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 р. № 200. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0963-03#Text>

7. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

##### *спеціальна література:*

8. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)* / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomcu>

9. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М.Р. Аракелян. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>*

10. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

11. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>*

12. Аверочкіна Т.В. Адміністративна юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Правопорядок у державному та суспільному розвитку: національний і міжнародний вимір: зб. матеріалів юридичної наук.-практ. Інтернет-конф. «Актуальна юриспруденція» (м. Київ, 24 лют. 2012 р.). Київ, 2012. С. 55–57.*

13. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

14. Кормич Б. А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>*

15. Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права. Вип.18. 2003. С. 517–520.*

16. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

17. Fedotov O.P., Averochkina T.V. Traditions and Innovations in Legal Discourse on the Categories “Jurisdiction” and “Sovereign Rights” / *State and law in the context of globalization: realities and prospects*: collective monograph / A.I. Hnatovska, L.I. Kormych, A.I. Kormych, N.M. Krestovska, etc. Lviv-Toruń: Liha-Pres, 2019. P. 1–19. <https://doi.org/10.36059/978-966-397-182-7/1-19>

18. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

19. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

20. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

#### **Питання заняття**

1. Юрисдикція держави у прилеглий зоні.
2. Правовий режим прилеглої зони України.
3. Юрисдикція держави у виключній економічній зоні.
4. Правовий режим виключної (морської) економічної зони України.
5. Особливості охорони суверенних прав держави у виключній економічній зоні.
6. Характеристика судової практики з розгляду справ про порушення режиму прилеглої та виключної (морської) економічної зони України.

#### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Визначте перспективи вдосконалення законодавства України про виключну економічну зону.
2. Охарактеризуйте порядок застосування зброї для охорони суверенних прав України у виключній (морській) економічній зоні України.
3. Визначте правові підстави використання AIS суднами та наслідки її відключення у прилеглий зоні України.

## ЗАНЯТТЯ № 5

### Тема: ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: КОНТИНЕНТАЛЬНИЙ ШЕЛЬФ

#### Література

##### *нормативно-правові акти:*

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
3. Кодекс України про надра, 1994. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/132/94-вр#Text>
4. Про виключну (морську) економічну зону України: Закон України від 16 травня 1995 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-вр#Text>

##### *спеціальна література:*

5. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.)* / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomcu>
6. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>
7. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України стосовно штучних островів, установок і споруд в її виключній (морській) економічній зоні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Сер.: Право. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 176–178. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/41461>
8. Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

9. Варес К.Л. Обсяг міжнародно-правового простору, який підпадає під поняття «Міжнародний район морського дна». *Актуальні проблеми держави і права*. 2012. Вип. 64. С. 82–88. <http://www.apdp.in.ua/v64/12.pdf>

10. Кормич Б. А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>

11. Кузнецов С.О. Адміністративна юрисдикція України у відкритому морі. *Актуальні проблеми держави і права*. Вип. 18. 2003. С. 517–520.

12. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

13. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

14. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

15. 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>

16. 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>

17. Sergejev Yu., Radkovska I. Maritime Piracy as International Crime and its Influence on Shipping. *The Ukrainian Journal of Business Law*. 2020. Vol. 18/3.

18. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>



19. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

### **Питання заняття**

1. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу.
2. Юрисдикція держав щодо діяльності на континентальному шельфі.
3. Комісія з меж континентального шельфу.
4. Міжнародний район морського дна.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Дослідіть генезу правового забезпечення діяльності на континентальному шельфі.
2. Визначте правові підстави та процедури, а також досвід надання ділянок континентального шельфу України для розробки корисних копалин.
3. Українська юридична особа планує здійснювати дослідження у Районі. Визначте процедуру отримання дозволу на такі дослідження та суб'єктів, що будуть брати в цьому участь.

## **ЗАНЯТТЯ № 6**

### **Тема: ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВНУТРІШНІ МОРСЬКІ ВОДИ, МОРСЬКІ ПРОТОКИ ТА КАНАЛИ**

#### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>

2. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>

3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

4. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
5. Про морські порти: Закон України від 17 травня 2012 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>
6. Порядок відкриття та закриття морських портів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 495. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/495-2013-п#Text>
7. Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/466-2013-р#Text>
8. Про закриття морських портів: наказ Мінінфраструктури від 16.06.2014 р. № 255. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0690-14#Text>
9. Про закриття морських портів: наказ Мінінфраструктури від 28.04.2022 р. № 256. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>
10. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. [http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_2?pf3516=2605&skl=5](http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?pf3516=2605&skl=5)

#### *спеціальна література:*

11. Аверочкіна Т. В. До питання про суверенні права держав у морських просторах. *Правове життя сучасної України*: у 2 т.: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 17 трав. 2019 р.) / відп. ред. Г. О. Ульянова. О.: Видав. дім «Гельветика», 2019. Т. 1. С. 467–470. <http://surl.li/pomscu>
12. Аверочкіна Т. В. Публічне адміністрування у прибережних морських водах: міжнародно-правовий базис. *Правове життя сучасної України*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15 трав. 2020 р.) / відп. ред. М. Р. Аракелян. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 127–130. <http://surl.li/plcfh>
13. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.:

Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

13. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

14. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 105–114. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.1.2018.8>

15. Андрущенко С.В. До питання про розробку міжнародної угоди про режим морських портів. *Юридичний вісник*. 2019. № 2. С. 100–105. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/15731>

16. Андрущенко С.В. Концепція юрисдикції держави порту та правовий режим суден у морських портах України. *Правова держава*. 2020. № 40. С. 24–34. <https://doi.org/10.18524/2411–2054.2020.40.217591>

17. Andrushchenko S. The regime of seaports in Ukraine: a complicated way to updating legal regulation. *Lex Portus*. 2020. № 3. P. 44–62. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.3.2020.3>

18. Валуєва Л.В. Адміністративний статус морських портів. *Актуальні проблеми політики: зб. наук. праць*. 2012. Вип. 46. С. 309–319. <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/1931/Valueva.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

19. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411–2054.2021.42.232420>

20. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

21. 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. <http://surl.li/plcjw>

22. Abgaryan, J., Chakhvadze, G., Jakeli, L., & Grasis, J. (2021). Reconciling Conflicting Interests of Coastal and Riparian States:

The Hard Case of Black Sea Straits. *SOCRATES Rīgas Stradiņa Universitātes Juridiskās Fakultātes Elektroniskais Juridisko Zinātnisko Rakstu Žurnāls / SOCRATES Rīga Stradiņš University Faculty of Law Electronic Scientific Journal of Law*, 1, 195–200. <https://doi.org/10.25143/socr.19.2020.1.195–200>

23. Böhmer A. One hundred years: the Kiel canal in international law. *German Yearbook of International Law*. 1995. P. 325–346.

24. Dremluiga, R. (2015). The Development of the Black Sea Straits Regulation of International Navigation. *Asian Social Science*, 11. <https://doi.org/10.5539/ass.v11n12p269>

25. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

26. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784–020–09473–9>

27. 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>

28. Mohd Rusli, M. H. B., Dremluiga, R., & Talaat, W. (2016). Legal Framework on the Marine Environment Protection of Straits used for International Navigation: Has It Been Effective in the Straits of Malacca and Singapore? *Journal of East Asia and International Law*, 9, 75–76. <https://doi.org/10.14330/jeail.2016.9.1.04>

29. Spanier, B. (2023). Freedom of Navigation in the Suez Canal and the Channels: Law of the Sea (pp. 117–133). [https://doi.org/10.1007/978–3–031–15670–0\\_6](https://doi.org/10.1007/978–3–031–15670–0_6)

30. Uba, H. (2018). Legal Opinion on Regime of Straits used for international Navigation. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13734.78409>

### Питання заняття

1. Особливості дії юрисдикції держави порту, правовий режим суден та їх екіпажів в іноземних морських портах.
2. Концепції кримінальної юрисдикції держави порту щодо іноземних суден.

3. Цивільна юрисдикція держави порту щодо іноземних суден.
4. Адміністративна юрисдикція держави порту щодо іноземних суден.
5. Кримінальна юрисдикція держави порту щодо іноземних суден.

#### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Здійсніть дослідження розвитку портів Стародавнього світу (Греції, Риму, Єгипту та ін.). Виявіть закономірності їх розвитку.
3. Визначте, яким чином здійснювалося управління портами Стародавнього світу, які збори стягувалися при заходженні до портів, які послуги надавалися.
4. Охарактеризуйте історію прийняття та загальний зміст Конвенції і Статуту про міжнародний режим морських портів 1923 року.
5. Визначте історію розроблення міжнародної угоди про правовий режим морських портів у другій половині XX ст.

## **ЗАНЯТТЯ № 7**

### **Тема^ ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВНУТРІШНІ МОРСЬКІ ВОДИ, МОРСЬКІ ПРОТОКИ ТА КАНАЛИ**

#### **Література**

##### ***нормативно-правові акти:***

1. 1936 Convention Regarding the Regime of the Straits. <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1936-Convention-Regarding-the-Regime-of-the-Straits-1.pdf>
2. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
3. Constantinople Convention, 1888. <https://loveman.sdsu.edu/docs/1888ConstantinopleConventionon.pdf>
4. Treaty of Peace with Germany (Treaty of Versailles), 1919. [https://www.census.gov/history/pdf/treaty\\_of\\_versailles-112018.pdf](https://www.census.gov/history/pdf/treaty_of_versailles-112018.pdf)

5. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>

6. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

**спеціальна література:**

7. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>

8. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

9. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право: підруч. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

10. 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. <http://surl.li/plcjuw>

11. Abgaryan, J., Chakhvadze, G., Jakeli, L., & Grasis, J. (2021). Reconciling Conflicting Interests of Coastal and Riparian States: The Hard Case of Black Sea Straits. *SOCRATES Rīgas Stradiņa Universitātes Juridiskās Fakultātes Elektroniskais Juridisko Zinātnisko Rakstu Žurnāls / SOCRATES Rīga Stradiņš University Faculty of Law Electronic Scientific Journal of Law*, 1, 195–200. <https://doi.org/10.25143/socr.19.2020.1.195-200>

12. Böhmer, A. (1996). One Hundred Years: The Kiel Canal in International Law. In J. Delbrück (Ed.), *German Yearbook of International Law – Jahrbuch für Internationales Recht*. (Vol. 38, pp. 325–346). Duncker & Humblot GmbH.

13. Brodje, A. (2000). The Baltic Straits – Problems and Possibilities. *The Journal of the Royal Swedish Society of Naval*

*Sciences*. [https://www.researchgate.net/publication/267639891\\_The\\_Baltic\\_Straits\\_-\\_Problems\\_and\\_Possibilities](https://www.researchgate.net/publication/267639891_The_Baltic_Straits_-_Problems_and_Possibilities)

14. Campos, E. (2021). The Panama Canal and its False Security and Defence. *Ukrainian Policymaker*, 8. <https://doi.org/10.29202/up/8/12>

15. Cristea, D., & Fîrţală, V. (2023). Black Sea security first. Opportunities and limits in the context of the Montreux Convention. *Technium Social Sciences Journal*, 47, 279–285. <https://doi.org/10.47577/tssj.v47i1.9462>

16. Dremliga, R. (2015). The Development of the Black Sea Straits Regulation of International Navigation. *Asian Social Science*, 11. <https://doi.org/10.5539/ass.v11n12p269>

17. Eldem, T. (2021). *Canal Istanbul: Turkey's Controversial Megaproject and Its Likely Impacts on the Montreux Convention and Regional Stability*. <https://doi.org/10.18449/2021C43>

18. Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

19. Mann, Y. (2023). *The Global Oil Market and the Status of the Suez Canal* (pp. 95–114). [https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0\\_5](https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0_5)

20. Maritime Regulations (Panama canal). <https://pancanal.com/en/maritime-services/maritime-regulations/>

21. Mohd Rusli, M. H. B., Dremliga, R., & Talaat, W. (2016). Legal Framework on the Marine Environment Protection of Straits used for International Navigation: Has It Been Effective in the Straits of Malacca and Singapore? *Journal of East Asia and International Law*, 9, 75–76. <https://doi.org/10.14330/jeail.2016.9.1.04>

22. Navigational Regimes of Particular Straits, Baltic Straits (The Oresund and the Belts) case study. <https://iilss.net/navigational-regimes-of-particular-straits-baltic-straits-the-oresund-and-the-belts-case-study/>

23. Spanier, B. (2023). Freedom of Navigation in the Suez Canal and the Channels: Law of the Sea (pp. 117–133). [https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0\\_6](https://doi.org/10.1007/978-3-031-15670-0_6)

24. Szacawa, D. (2023). Re-thinking security architecture in the Baltic Sea Region (pp. 125–154). [https://www.researchgate.net/publication/374415928\\_Re-thinking\\_security\\_architecture\\_in\\_the\\_Baltic\\_Sea\\_Region](https://www.researchgate.net/publication/374415928_Re-thinking_security_architecture_in_the_Baltic_Sea_Region)

25. The Danish Straits and Law of the Sea. <https://www.cia.gov/readingroom/docs/CIA-RDP86T00608R000600140006-6.pdf>

26. Türkeş, İ., & Bilican, S. (2023). Fees Received under the Montreux Convention: An Assessment on the Value of the Golden Frank. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 19, 679–695. <https://doi.org/10.17752/guvenlikstrj.1357655>

27. Uba, H. (2018). Legal Opinion on Regime of Straits used for international Navigation. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.13734.78409>

28. Valverde Batista, R. (2024). *Impact of the Panama Canal on the Panamanian economy*. No.6, 6–12. <https://doi.org/10.15406/ahoj.2024.06.00215>

29. Yang, Z. (2024). The Suez Canal Blockage in March 2021: The Causation of the Incident and Its Economic and Social Influences. *Advances in Economics, Management and Political Sciences*, 60, 185–192. <https://doi.org/10.54254/2754-1169/60/20231217>

### **Питання заняття**

1. Особливості правового режиму та дії юрисдикції держав у протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства.
2. Правовий режим Чорноморських проток та юрисдикція держав.
3. Правовий режим Керченської протоки та юрисдикція держав.
4. Правовий режим Балтійських проток та юрисдикція держав.
5. Особливості правового режиму та дії юрисдикції держав у морських каналах.
6. Правовий режим Суецького каналу та юрисдикція держав.
7. Правовий режим Кільського каналу та юрисдикція держав.
8. Правовий режим Панамського каналу та юрисдикція держав.



### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Назвіть види режимів, що встановлюються Конвенцією Монтре 1936 р.
2. Назвіть ознаки проток, що використовуються для міжнародного судноплавства.
3. Визначте, відповідно до яких судових прецедентів було сформовано сучасні стандарти режиму проток, що використовуються для міжнародного судноплавства.
4. Визначте правовий базис судноплавства Керч-Снікальським каналом.

## **ЗАНЯТТЯ № 8**

### **Тема^ МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)**

#### **Література**

##### ***нормативно-правові акти:***

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986. [https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdrsconf23_en.pdf)
3. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
5. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
6. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>

7. 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 серпня 1994 р. № 559. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/559-94-p#Text>

8. Порядок реєстрації суден у Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22#Text>

9. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

#### **спеціальна література:**

10. 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>

11. Кузнєцов 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>

12. 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>

13. 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>

14. Кузнєцов С. С. Україна – держава прапора: концепт «реальний зв'язок» у контексті правової (морської) доктрини (частина II. Становлення).

на П. Сучасність). *Нове українське право*. 2021. Вип. 5. С. 51–57. <https://doi.org/10.51989/NUL.2021.5.7>

15. Ломоносова О. Е., Ломоносова Д. А., Надточій І. І. Морська діяльність: сутність, особливості та види. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. № 1. С. 233. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed\\_2015\\_1\\_31](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vsed_2015_1_31)

16. Ford, J.H., & Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*, 99, 298–303. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.026>

17. Gonzales Solis, S. (1987). Panama: why an open registry? World Maritime University Dissertations. 796. [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations/796](https://commons.wmu.se/all_dissertations/796)

18. Kuznetsov, 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>

19. Kuznetsov, 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>

20. Kuznetsov, 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>

21. Kuznetsov, 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>

22. Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

23. Negret, C.F.L. (2016). Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation-State on the High Seas. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 47, 1, 1–28. <https://nflawfirm.com/wp-content/themes/pdf/Negret.pdf>

24. Petrossian, G., Sosnowski, M., Miller, D., & Rouzbahani, D. (2020) Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, 116, 103937. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103937>

25. Piniella, F., Alcaide, J.I., & Rodríguez-Díaz, E. (2017). The Panama Ship Registry: 1917–2017. *Marine Policy*, 77, 13–22. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2016.12.007>

26. Rhea, R. (2010). Ship registration: a critical analysis. World Maritime University Dissertations. 447. [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations/447](https://commons.wmu.se/all_dissertations/447)

27. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

28. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

### **Питання заняття**

1. Морська діяльність: поняття, визначення, характеристика, складники.
2. Правовий режим морської діяльності: міжнародний та національний правовий базис.
3. Правові підстави та процедури реєстрації суден.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти**

1. Надайте стислу характеристику принципів здійснення морської діяльності у залежності від перебування морського простору у складі або поза межами території держави.
2. Здійсніть порівняльну характеристику норм Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Конвенції про умови реєстрації суден 1986 р., визначте відмінності та поясніть їх необхідність.

## ЗАНЯТТЯ № 9

### Тема^ МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)

#### Література<sup>15</sup>

##### *нормативно-правові акти:*

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988. *Зібрання чинних міжнародних договорів України*. 2004. № 4. Кн. 2. Ст. 952. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_220#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text)
3. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Consolidated edition 2002. [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/colreg\\_gb/contents.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html)
4. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
5. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
6. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1054-20#Text>
7. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12. 2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>
8. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. *Офіційний вісник України*. 1998. № 30. Стор. 235. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0472-98#Text>

---

<sup>15</sup> Рекомендовано використання також літератури із занять №№ 2–7.

### **спеціальна література:**

9. Hasan, Y., & Madiung, B. (2023). The Position of the Archipelagic Sea Lanes in the Makassar Strait Interregional Zoning Plan Policy. *Journal of Law and*

*Sustainable Development*, 11, e1934. <https://doi.org/10.55908/sdgs.v11i12.1934>

10. Lapa, K., & Xhelilaj, E. (2023). Territorial Waters as Ambiguous Legal Concept in International Law. *Transactions on Maritime Science*, 12. <https://doi.org/10.7225/toms.v12.n01.013>

11. Ma, M., & Liu, X. (2023). The Control of Microplastic Pollution in Semi-Closed Seas: Good-Faith Cooperation and Regional Practice. *Sustainability*, 15, 12412. <https://doi.org/10.3390/su151612412>

12. Nugroho, S. (2023). Is It Illegal for Foreign Vessels to Transit Through Indonesian Waters Without Utilizing The Archipelagic Sea Lanes? *Jurnal Bina Mulia Hukum*, 8, 78–92. <https://doi.org/10.23920/jbmh.v8i1.759>

13. Plachkova, T., & Avdieiev, O. (2020). Public administration of safety of navigation: multi-level challenges and answers. *Lex Portus*, 5, 34–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2020.2>

14. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

15. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

### **Питання заняття**

1. Правовий режим морської діяльності у морських просторах у межах юрисдикції держави:

- 1.1. Внутрішні морські води.
- 1.2. Територіальне море.
- 1.3. Архіпелажні води.
- 1.4. Прилегла зона.
- 1.5. Виключна економічна зона.
- 1.7. Континентальний шельф.

- 1.8. Замкнені та напівзамкнені моря.
- 1.9. Протоки та канали, що використовуються для морського судноплавства.
2. Правовий режим морської діяльності у морських просторах за межами державної юрисдикції:
  - 2.1. Відкрите море.
  - 2.2. Міжнародний район морського дна.

**Завдання для поточного контролю знань  
і вмінь здобувачів вищої освіти**

1. Надайте стислу характеристику принципів здійснення морської діяльності у залежності від перебування морського простору у складі або поза межами території держави.
2. Простежте генезу міжнародного співробітництва у визначенні правового режиму діяльності у виключній економічній зоні.
3. Охарактеризуйте основні принципи встановлення та дії режиму міжнародних рік.

## **ЗАНЯТТЯ № 10**

**Тема^ МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ  
(частина 2)**

**Література**

***нормативно-правові акти:***

1. 1958 Geneva Conventions on the Law of the Sea. <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>
2. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. *Офіційний вісник України*. 2008. № 3. Ст. 86. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_007#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text)
3. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>
4. Конвенція МОП 147 про мінімальні норми на торговельних суднах, 1976. *Зібрання чинних міжнародних договорів*

України. 2006. № 5. Кн. 1. Ст. 1129. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993\\_052#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_052#Text)

5. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки і дипломування моряків та несення вахти, 1978. *Офіційний вісник України*. 2009. № 60. Ст. 2148. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text)

6. Конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти, 1995. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_707#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_707#Text)

7. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/stcw1978.html>

8. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Consolidated edition 2002. [https://afcan.org/dossiers\\_reglementation/colreg\\_gb/contents.html](https://afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html)

9. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>*

10. Maritime Labour Convention, 2006. <http://surl.li/etwtv>

11. Конвенція МОП про працю у морському суднопластві, 2006. <https://mtu.gov.ua/files/Конвенція%202006.pdf>

12. Кодекс торговельного мореплавання України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

13. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQRmnao>

14. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2022 р. № 1499. *Офіційний вісник України*. 2023. № 9. Ст. 641. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-п#n21>



15. 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 серпня 1994 р. № 559. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/559-94-п#Text>

16. Порядок реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 11 квітня 2022 року № 203. *Офіційний вісник України*. 2022. № 34. Ст. 1888. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0439-22#Text>

17. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. Ст. 915. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

18. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. *Офіційний вісник України*. 1998. № 30. Стр. 235. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0472-98#Text>

#### *спеціальна література:*

19. 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 XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153. <http://surl.li/pldkq>

20. Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

21. Серафимов В. В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 100–111. <http://surl.li/pomsv>

22. Сергєєв Ю. В. “Море хвилюється: чи буде Україна учасником Конвенції МОП 2006 року про працю в морському судноп-

лавстві?” *Юридична практика*. № 33–34 (1234–1235) від 24.08.2021 року. С. 18–19. <https://pravo.ua/articles/more-khvyliuietsia/>

23.Сергеев Ю.В. Соціальні та трудові права моряків: розвиток та сучасний стан міжнародно-правового регулювання. *Права людини в Україні та у зарубіжних країнах: традиції та новації*: колективна монографія / за заг.ред. Н.В. Мішиної. Львів-Торунь: Ліга-Прес, 2021. С. 550–581. <http://catalog.liha-pres.eu/index.php/liha-pres/catalog/view/136/1598/3823-1>

24.Сергеев Ю.В., Романішина К. В. Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 та її вплив на морський та юридичний бізнес. *Юридична газета*. 2020. № 20 (726) від 27 жовтня 2020 р. С. 40–41. <http://surl.li/pygra>

25.Agarwala, N., & Saengsupavanich, C. (2023). Oceanic Environmental Impact in Seaports. *Oceans*, 4, 360–380. <https://doi.org/10.3390/oceans4040025>

26.Ford, J.H., & Wilcox, C. (2019). Shedding light on the dark side of maritime trade – A new approach for identifying countries as flags of convenience. *Marine Policy*, 99, 298–303. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2018.10.026>

27.Gonzales Solis, S. (1987). Panama: why an open registry? World Maritime University Dissertations. 796. [https://commons.wmu.se/all\\_dissertations/796](https://commons.wmu.se/all_dissertations/796)

28.Gould, A.J. (2021). Sovereign Control and Ocean Governance in the Regulation of Maritime Private Policing. *Policing and Society*, 31(3), 337–353. <https://doi.org/10.1080/10439463.2020.1732975>

29.Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. Law of sea. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

30.Kormych, B., Averochkina, T., & Gaverskyi, V. (2020). The public administration of territorial seas: Ukrainian case. *International Environmental Agreements: Politics, Law and Economics*. 20, 577–595. <https://doi.org/10.1007/s10784-020-09473-9>

31.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>

32. Kuznetsov, 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>

33. Kuznetsov, 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>

34. Member State Audit Scheme. *International Maritime Organization*. <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/Default.aspx>

35. Negret, C.F.L. (2016). Pretending to be Liberian and Panamanian; Flags of Convenience and the Weakening of the Nation-State on the High Seas. *Journal of Maritime Law & Commerce*, 47, 1, 1–28. <http://surl.li/pygtd>

36. Paris MOU. <https://www.parismou.org/about-us/organisation>

37. Petrossian, G., Sosnowski, M., Miller, D., & Rouzbahani, D. (2020) Flags for sale: An empirical assessment of flag of convenience desirability to foreign vessels. *Marine Policy*, 116, 103937. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103937>

38. Plachkova, T., & Avdieiev, O. (2020). Public administration of safety of navigation: multi-level challenges and answers. *Lex Portus*, 5, 34–62. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2020.2>

39. Sergejev Yu.V, Romanishyna K.V, Radkovska I.S. (2021). Arrest of ships in Ukraine due to unpaid crew wages. *The Arrest News magazine* (№ 32, April). P. 6–8. <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2021/04/TheArrestNews32.pdf>

40. Vaangal, K. (2021). Legal Status of Offshore (Deep-Water) Oil Rigs: Coastal State Jurisdiction and Countering Oil Spills Threats. *Lex Portus*, 7(5), 42–68. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.5.2021.36>

41. Vinata, R. T., & Kumala, M. T. (2023). Joint Security Efforts to Combat IUU Fishing in the Waters of Indonesia. *Lex Portus*, 9(3), 36–49. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.3>

### **Питання заняття**

1. Забезпечення безпеки морської діяльності – глобальна проблема сучасності.
2. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства.
3. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства.
4. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь здобувачів вищої освіти**

1. Забезпечення безпеки автономних суден: політика та організаційні заходи ІМО.
2. Імплементация міжнародних стандартів безпеки мореплавства в Україні.
3. Забезпечення безпеки судноплавства у рибальському секторі.
4. Система міжнародного аудиту виконання норм міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

## **ЗАНЯТТЯ № 11**

### **Тема^ МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)**

#### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>
2. Convention on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) (with annex and Operating Agreement). Concluded at London on 3 September 1976). <http://surl.li/pygue>
3. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі, 1979. [https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/995\\_138#Text](https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/995_138#Text)
4. ISPS Code. <http://surl.li/hpxae>
5. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>*

6. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

7. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

8. Положення про Національну систему пошуку і рятування на морі, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 6 березня 2022 р. № 227. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/227-2022-п#n10>

9. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009

р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). <https://cutt.ly/MQPmnAo>

10. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://cutt.ly/NQPmQ3P>

11. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

12. Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 07.07.1998 р. № 271. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0472-98#Text>

13. Типове положення про службу морської безпеки, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011р. № 339. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11#Text>

14. Типове положення про загін охорони морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 15.04.2013 р. № 220. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0922-13#Text>

15. Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства у внутрішніх морських водах, територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, затверджене наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від

29.05.2006 р. № 514. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0708-06#Text>

*спеціальна література:*

16. АІС-ЗНО (АІС як засіб навігаційного обладнання). [https://hydro.gov.ua/?page\\_id=668](https://hydro.gov.ua/?page_id=668)

17. Глобальна морська система зв'язку під час лиха. <https://pershii.com.ua/gmdss/>

18. Зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам України. <https://www.uspa.gov.ua/pro-pidpruyemstvo/documentation>

19. 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>

20. Кузнецов С. О., Аверочкина Т. В. Морське право: підруч. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

21. Серафімов В. В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 100–111. <http://surl.li/pomsv>

22. Шкребтієнко А. Співробітництво міжнародної організації мобільного супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ/ІМСО) з міжнародними організаціями. *Evropský Politický a Právní Diskurz*, 2022. № 8. С. 54–60. <https://doi.org/10.46340/eppd.2021.8.3.7>

23. Шпаченко О. Основи та принципи побудови міжнародної служби, що забезпечує передачу на судна навігаційних і метеорологічних попереджень (NAVTEX). *Вісник Держгідрографії*. 2010. № 4(32). С. 12–13. <https://hydro.gov.ua/dl/vdgg/vd032.012.pdf>

24. Шпаченко О. Нове покоління морських технологій з безпеки мореплавства. *Вісник Держгідрографії*. 2010. № 2(30). С. 17–20. <https://hydro.gov.ua/dl/vdgg/vd030.017.pdf>

25. Agarwala, N., & Saengsupavanich, C. (2023). Oceanic Environmental Impact in Seaports. *Oceans*, 4, 360–380. <https://doi.org/10.3390/oceans4040025>

26. Feng, H., Lin, Q., Zhang, X., Lam, J., & Yap, W. (2024). Port selection by container ships: A big AIS data analytics approach. *Research in Transportation Business & Management*, 52, 101066. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2023.101066>

27. Cospas-Sarsat. <https://cospas-sarsat.int/en/>
28. Inmarsat. <https://www.inmarsat.com/en/index.html>
29. INMARSAT. <https://spotme.ua/inmarsat-info?corporate=true>
30. Liu, J., Zhu, L., Du, Z., & Yu, C. (2023). *Research on the Application of Marine Multi-Modal Big Data in Maritime Law Enforcement*. <https://doi.org/10.3233/FAIA230907>
31. Luo, D., Chen, P., Yang, J., Li, X., & Zhao, Y. (2023). A New Classification Method for Ship Trajectories Based on AIS Data. *Journal of Marine Science and Engineering*, 11, 1646. <https://doi.org/10.3390/jmse11091646>
32. Ng, A., & Vaggelas, G. (2012). Port Security: The ISPS Code. In *The Blackwell Companion to Maritime Economics* (pp. 674–700). <https://doi.org/10.1002/9781444345667.ch33>
33. Nordfjeld, A., Dimitrios, D., Mejia, M., & Neri, K. (2021). *Applying the Legal Provisions of the ISPS Code to Streamline Cooperation between Government Authorities Involved in Maritime Security Duties*. <https://doi.org/10.13140/RG.2.2.18008.01288>
34. MarineTraffic: Global Ship Tracking Intelligence <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:30.8/centery:45.3/zoom:7>
35. Valcic, S., Škrobonja, A., Maglic, L., & Svilicic, B. (2021). GMDSS Equipment Usage: Seafarers' Experience. *Journal of Marine Science and Engineering*, 9, 476. <https://doi.org/10.3390/jmse9050476>

### Питання заняття

1. Правове регулювання, принципи та порядок роботи супутникових систем, що використовуються для забезпечення безпеки мореплавства:
  - 1.1. ІНМАРСАТ, КОСПАС-SARSAT.
  - 1.2. Автоматична ідентифікаційна система.
  - 1.3. Міжнародна служба, що забезпечує передачу на судна навігаційних і метеорологічних попереджень (NAVTEX).
2. Характеристика Кодексу ISPS та імплементація його норм в українське законодавство.
3. Організаційно-правове забезпечення безпеки та охорони морських портів в Україні.

**Завдання для поточного контролю знань  
і вмінь здобувачів вищої освіти**

1. Забезпечення безпеки автономних суден: політика та організаціїні заходи ІМО.
2. Імплементация міжнародних стандартів безпеки мореплавства в Україні.
3. Забезпечення безпеки судноплавства у рибальському секторі.
4. Визначте можливість залучення суб'єктів приватної охоронної діяльності до охорони морських портів України.

**ЗАНЯТТЯ № 12**

**Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ  
З ТЛУМАЧЕННЯМ ТА ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ  
ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРЬСЬКОГО ПРАВА  
1982 РОКУ**

**Література**

*нормативно-правові акти:*

1. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>*

2. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права, 1997. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_604/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604/print)

3. Угода про привілеї та імунітет Міжнародного трибуналу з морського права від 23.05.1997 р. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_h32/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h32/print)

*спеціальна література:*

4. Аверочкіна Т.В., Гаверський В.В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>

5. Бойко І.С. Судово-арбітражний механізм захисту суверенних прав України за Конвенцією ООН з морського права 1982 року. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 48–57. <http://surl.li/pledmd>



6. Гуцуляк В.М., Ключєва Є.М. Українське та міжнародне морське право: навч. посіб. К.: Видавництво Ліра-К, 2022. 268 с.

7. Давиденко Л.М. До питання про юридичні наслідки рішення Міжнародного суду ООН у справі про розмежування морських просторів між Україною та Румунією. *Митна справа*. 2009. № 5.С. 36–39.

8. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право. О.: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

9. Ончуленко Р.А. Теоретико-правовий аспект поняття міжнародного морського спору. *Актуальні питання юридичної науки та практики*. Київ, 2020. [https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn\\_20200423/article/view/onchulenko/364](https://library.pp-ss.pro/index.php/ndippsn_20200423/article/view/onchulenko/364)

10. Переверзєва О. Розвиток принципів і норм міжнародного морського права в арбітражних трибуналах. *Юридичний журнал*. 2006. № 1. С. 100–103.

11. Benneh Mensah, G. (2023). Maritime Law: International Treaties, UNCLOS Principles, and Ghanaian-Ivorian Petroleum Dispute. *International Journal For Multidisciplinary Research*, 5. <https://doi.org/10.36948/ijfmr.2023.v05i06.8504>

12. Case concerning the Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria). <http://www.un.org/law/icjsum/9613.htm>

13. Case Concerning Land Reclamation by Singapore in and around the Straits of Johor (Malaysia v. Singapore). Provisionsl Measures. Order of 8 October 2003. <https://www.itlos.org/en/cases>

14. Case concerning Military and Paramilitary Activities in and against Nicaragua (Nicaragua v United States). <http://www.icj-cij.org/docket/files/70/6503.pdf>

15. Case Concerning the Conservation and Sustainable Exploitation of Swordfish Stocks in the South-Eastern Pacific Ocean (Chile v. European Community). <https://www.itlos.org/>

16. Case concerning United States Diplomatic and Consular Staff in Tehran (United States of America v Iran). <http://www.icj-cij.org/docket/files/64/6293.pdf>

17. Dong, L. (2023). A comparative analysis of compulsory conciliation under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Marine Development*, 1. <https://doi.org/10.1007/s44312-023-00008-9>

18. Halimurka, P. (2023). The mechanism for the prescription of provisional measures in disputes concerning the interpretation or application of the UN Convention on the Law of the Sea. *Uzhhorod National University Herald. Series: Law*, 2, 212–219. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.76.2.34>

19. Heniasy, V., Rannu, D., & Putri, A. (2023). Analysis of the Settlement of South China Sea Disputes by the International Arbitration Tribunal. *Asian Journal of Social and Humanities*, 1, 721–728. <https://doi.org/10.59888/ajosh.v1i10.79>

20. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

21. Liao, B., Chang, Y.-C., & Khan, M. (2023). The impact of the monetary gold principle on the determination of jurisdiction in the mixed maritime disputes. *Science Progress*, 106. <https://doi.org/10.1177/00368504231179814>

22. Wiranto, S., Juwana, H., Sutisna, S., & Buntoro, K. (2017). The Disputes of South China Sea From International Law Perspective. *The Southeast Asia Law Journal*, 1, 1. <https://doi.org/10.31479/salj.v1i1.1>

### **Питання заняття**

1. Міжнародний публічний морський спір.
2. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
3. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Дослідіть процедуру приписання тимчасових заходів у справах, пов'язаних з морською діяльністю.
2. Визначте (з посиланням на норми Конвенції ООН з морського права 1982 року) приватноправові аспекти міжнародних публічноправових спорів.

## ЗАНЯТТЯ № 13

### Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТЛУМАЧЕННЯМ ТА ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ

#### Література

##### *нормативно-правові акти:*

1. 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. О.: Фенікс, 2012. С. 107–525. <http://surl.li/pomba>
2. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права, 1997. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_604/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604/print)
3. Угода про привілеї та імунітет Міжнародного трибуналу з морського права від 23.05.1997 р. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_h32/print](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_h32/print)

##### *спеціальна література:*

4. Аверочкіна Т. В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. О.: Видав. дім «Гельветика», 2018. 466 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/10314>
5. Аверочкіна Т. В., Гаверський В. В. Морське право: навч.-метод. посібн. О.: Фенікс, 2021. 162 с. <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/27159>
6. Бойко І. С. Судово-арбітражний механізм захисту суверенних прав України за Конвенцією ООН з морського права 1982 року. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 48–57. <http://surl.li/pledmi>
7. Давиденко Л. М. До питання про юридичні наслідки рішення Міжнародного суду ООН у справі про розмежування морських просторів між Україною та Румунією. *Митна справа*. 2009. № 5. С. 36–39.
8. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с. <http://surl.li/pombw>

9. Переверзева О. Розвиток принципів і норм міжнародного морського права в арбітражних трибуналах. *Юридичний журнал*. 2006. № 1. С. 100–103.

10. Anton, D.K. (2011). The Principle of Residual Liability in the Seabed Disputes Chamber of the International Tribunal for the Law of the Sea: The Advisory Opinion on Responsibility and Liability for International Seabed Mining. *McGill International Journal of Sustainable Development Law and Policy*. V. 7. P. 235–278. [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=1957907](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1957907)

11. Benneh Mensah, G. (2023). Maritime Law: International Treaties, UNCLOS Principles, and Ghanaian-Ivorian Petroleum Dispute. *International Journal For Multidisciplinary Research*, 5. <https://doi.org/10.36948/ijfmr.2023.v05i06.8504>

12. Dong, L. (2023). A comparative analysis of compulsory conciliation under the United Nations Convention on the Law of the Sea. *Marine Development*, 1. <https://doi.org/10.1007/s44312-023-00008-9>

13. Halimurka, P. (2023). The mechanism for the prescription of provisional measures in disputes concerning the interpretation or application of the UN Convention on the Law of the Sea. *Uzhhorod National University Herald. Series: Law*, 2, 212–219. <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2022.76.2.34>

14. Heniasy, V., Rannu, D., & Putri, A. (2023). Analysis of the Settlement of South China Sea Disputes by the International Arbitration Tribunal. *Asian Journal of Social and Humanities*, 1, 721–728. <https://doi.org/10.59888/ajosh.v1i10.79>

15. Hussein Hassan, A. (2022). Law of the sea maritime boundaries and dispute settlement mechanisms. *Law of sea*. <https://cutt.ly/tOcsOdi>

16. ITLOS Rules of the Tribunal. <https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents>

17. ITLOS. The «Saiga» Case (Saint Vincent and the Grenadines v Guinea) (Prompt Release). Case No 1 (4 December 1997). <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-1/>

18. ITLOS. The «Saiga» (No 2) Case (St. Vincent v. Guinea), Order on Provisional Measures (11 March, 1998). <https://www.itlos.org/cases/list-of-cases/case-no-2/case-no-2-merits/>

19. Liao, B., Chang, Y.-C., & Khan, M. (2023). The impact of the monetary gold principle on the determination of jurisdiction in the mixed maritime disputes. *Science Progress*, 106, 368504231179814. <https://doi.org/10.1177/00368504231179814>

20. Wiranto, S., Juwana, H., Sutisna, S., & Buntoro, K. (2017). The Disputes of South China Sea From International Law Perspective. *The Southeast Asia Law Journal*, 1, 1. <https://doi.org/10.31479/salj.v1i1.1>

### **Питання заняття**

1. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.
2. Міжнародний суд ООН як обов'язкова судова інстанція для врегулювання морських спорів.
3. Міжнародний трибунал з морського права у системі органів вирішення міжнародних морських спорів.
4. Практика Міжнародного трибуналу з морського права:
  - 4.1. Спори про негайне звільнення затриманих суден та екіпажів.
  - 4.2. Практика у сфері прийняття тимчасових заходів правового захисту.
  - 4.3. Вирішення спорів про делімітацію.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Назвіть суб'єктів, які можуть бути сторонами спору щодо розгляду у Трибуналі з морського права.
2. Визначте компетенцію Камери по спорах, що стосуються морського дна.
3. Охарактеризуйте Консультативний висновок Камери щодо відповідальності держав за діяльність на морському дні.
4. Розгляньте прецеденти Міжнародного суду у справах, пов'язаних із морським правом, зокрема, англійсько-норвезький спір про територіальні води, спір між Україною та Румунією щодо розмежування виключних (морських) економічних зон та континентального шельфу, про розмежування територіальних морів, виключних економічних зон і континентального шельфу.

## ЗАНЯТТЯ № 14

### Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНИКАЮТЬ З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 1)

#### Література

##### *нормативно-правові акти:*

1. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
2. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>
3. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports. <http://surl.li/hpwyt>
4. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47–52. Ст. 349. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp#Text>
5. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2005. № 32. Ст. 422. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>
6. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року: постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-p#Text>

##### *спеціальна література:*

7. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплавстві. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.
8. Брильов О.А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <http://surl.li/pyfpt>
9. Жорник І.В. Приватноправові відносини, ускладнені іноземним елементом в торговельному мореплавстві. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія «Право»*. 2012. Вип. 19. Т. 4. С. 213–216.
10. Жорник І.В. Щодо застосування уніфікованих норм міжнародних морських угод. *Актуальні проблеми юридичної науки*

та правозастосовної практики: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Харків, Україна, 29–30 жовтня 2012 р.). Х.: ІФІ, 2012. С. 33–36.

11. Жорник І.В. До питання про конфлікт кваліфікації норм уніфікованих міжнародних морських угод. *Правова система України в умовах державних реформаційних процесів сьогодення*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Ужгород, Україна, 26–27 жовтня 2012 р.). Х.: Видав.дім «Гельветика», 2012. С. 96–98.

12. Клепікова О. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2007. Вип. 74–76. С. 50–54. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU\\_Yur\\_2007\\_74-76\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2007_74-76_15)

13. Кузнєцов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.

14. 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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 144–147. <http://surl.li/ryhae>

15. Міжнародне приватне право. навч. посіб. / за ред. С.Г. Кузьменка. К.: Центр учбової літератури, 2010. 316 с.

16. Міжнародне приватне право: підруч. для студ. юрид. вищ. навч. закл. / за ред. проф. В.П. Жушмана та доц. І.А. Шуміло. Х.: Право, 2011. 320 с.

17. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

18. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О.: Латстар, 2000. 272 с.

19. Arakelian, M., Ivanova, D., & Tuliakov, V. (2021). A Category “Public Order” and Limitations on Party Autonomy in Contracts for the Carriage of Passengers by Sea. *Lex Portus*, 7(4), 28–56. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.4.2021.2>

20.Fasii, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.3.2023.2>

### **Питання заняття**

1. Поняття торговельного мореплавства.
2. Кодекс торговельного мореплавства України та його структура.
3. Застосування колізійних принципів морського права.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Поясніть, що необхідно розуміти під категорією «конфлікт кваліфікації».
2. Наведіть приклади уніфікації норм міжнародного приватного морського права.
3. Визначте, розвиток міжнародних приватноправових відносин більшою мірою обумовлює появу колізійних норм або норм прямої дії?

## **ЗАНЯТТЯ № 15**

**Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНИКАЮТЬ  
З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 1)**

### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
2. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. *Офіційний вісник України*. 2008. № 3. Ст. 86. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_007#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text)
3. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>
4. Initiative on the Safe Transportation of Grain and Foodstuffs from Ukrainian Ports. <http://surl.li/hpwyt>



5. Black Sea Grain Initiative – Procedures for Merchant Vessels. [https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc\\_shipping\\_procedures\\_26\\_aug\\_2022.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/jcc_shipping_procedures_26_aug_2022.pdf)

6. Memorandum Regarding navigation along the approach corridor to the ports of Ukraine (Chornomorsk, Odesa, Pivdennyi). (2022, July 29). *Ukrainian Sea Ports Authority*. <https://www.uspa.gov.ua/wp-content/uploads/2022/07/memorandum-agent-ukr-eng-v2.pdf>

7. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

8. Господарський кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>

9. Цивільний кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

10. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

#### **спеціальна література:**

11. Аверочкіна Т.В. Колізійний принцип в регулюванні правовідносини приватноправового характеру в торговельному мореплавстві. *Митна справа*. 2010. № 2. С. 44–53.

12. Брильов О. А. Деякі питання поняття торговельного мореплавства. <http://surl.li/ryft>

13. Клепікова О. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки*. 2007. Вип. 74–76. С. 50–54. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU\\_Yur\\_2007\\_74-76\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/VKNU_Yur_2007_74-76_15)

14. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.

15. Кузнецов 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. О.: Видав. дім «Гельветика», 2020. Т. 2. С. 144–147. <http://surl.li/ryhae>*

16. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. (для студ. денної та заоч. форми навч.). О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

17. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О.: Латстар, 2000. 272 с.

18. Arakelian, M., Ivanova, D., & Tuliakov, V. (2021). A Category “Public Order” and Limitations on Party Autonomy in Contracts for the Carriage of Passengers by Sea. *Lex Portus*, 7(4), 28–56. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.4.2021.2>

19. BIMCO Contracts. <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>

20. Drobitko, O., & Drobitko, N. (2021). Legal Regulation of Sea Towage Contracts in the EU Countries. *Lex Portus*, 7(6), 37–64. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.2>

21. Fasii, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.2>

22. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1>

### **Питання заняття**

1. Застосування Закону України «Про міжнародне приватне право» до спорів пов'язаних із торговельним мореплаванням:
  - 1.1. Поняття іноземного елемента.
  - 1.2. Визначення права, що підлягає застосуванню до приватно-правових відносин з іноземним елементом.
  - 1.3. Автономія волі сторін договору.
  - 1.4. Встановлення змісту норм права іноземної держави.
  - 1.5. Застереження про публічний порядок.
2. Вибір суду або арбітражу:
  - 2.1. Угода про вибір суду.
  - 2.2. Питання юрисдикції.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Поясніть, вибір права може бути здійснений щодо правочину в цілому або щодо його окремої частини?
2. Чи здійснюється вибір права якщо відсутній іноземний елемент у правовідносинах?
3. Чи може бути обмежене застосування норми права іноземної держави?
4. Що означає застереження про публічний порядок?

## **ЗАНЯТТЯ № 16**

### **Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНИКАЮТЬ З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 2)**

#### **Література**

##### *нормативно-правові акти:*

1. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text)
2. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
3. International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea, 1961. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201411/v1411.pdf>
4. Міжнародна конвенція про вантажну марку, 1966. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_007#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text)
5. Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>
6. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_094#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text)
7. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>

8. Протокол 1976 р. до Афіньської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_095#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_095#Text)
9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. [https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf)
10. Міжнародна конвенція про арешт суден, 1999. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_700#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700#Text)
11. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
12. Господарський кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
13. Цивільний кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
14. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

*спеціальна література:*

15. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 3 (62). С. 232–238. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny\\_2010\\_3\\_22](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vapny_2010_3_22)
16. Виговський О.І. Проблемні аспекти міжнародного обігу коносаментів. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 9. С. 108–116. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju\\_2010\\_9\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju_2010_9_14)
17. Іванова Д. А. Адміністративно-правове регулювання міжнародних морських перевезень пасажирів: дис.. ... канд.. юрид наук: 12.00.07. О., 2021. 209 с. <http://surl.li/pomwr>
18. Ілюшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу. *Правова держава*. 2016. № 24. С. 176–182. <http://surl.li/ptfmj>
19. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.
20. Морська арбітражна комісія. <https://macom.org.ua>

21. Пашковська Л. І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. (для студ. денної та заоч. форми навч.). О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

22. Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

23. Селіванов М., Драган Т. Особливості арешту морських суден в Україні. <http://surl.li/pyhhr>

24. Сергеев Ю. В. До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

25. Шемякін О. М. Міжнародне приватне морське право. О.: Латстар, 2000. 272 с.

26. Arakelian, M., Ivanova, D., & Tuliakov, V. (2021). A Category “Public Order” and Limitations on Party Autonomy in Contracts for the Carriage of Passengers by Sea. *Lex Portus*, 7(4), 28–56. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.4.2021.2>

27. Drobitko, O., & Drobitko, N. (2021). Legal Regulation of Sea Towage Contracts in the EU Countries. *Lex Portus*, 7(6), 37–64. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.7.6.2021.2>

28. Fasii, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.2>

29. Hill, Ch. (1985). Foreword. *Arrest of ships*, 1, v-vii.

30. Kazmi, M.H. (1988). Arrest of ships in Pakistan. *Arrest of ships*, 7, 66–68.

### Питання заняття

1. Морська арбітражна комісія: правовий статус, порядок розгляду спорів.
2. Морські вимоги.
3. Затримання та арешт суден.
4. Вирішення проблеми підсудності спорів у сфері торговельного мореплавства.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Визначте поняття «бодмерея».
2. Для чого створюється фонд обмеження відповідальності?
3. За якими морськими вимогами є можливим арешт морського судна?
4. Яким чином має вчинити український суд, якщо до нього надійде позовна заява про розгляд справи, за умов, що між сторонами підписане арбітражне застереження?

## **ЗАНЯТТЯ № 17**

### **Тема: ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНИКАЮТЬ З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 2)**

#### **Література**

#### *нормативно-правові акти:*

1. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules), 1924. <https://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-04/hague-rules.xml>
2. International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature, 1957. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1957.html>
3. International Convention for the unification of certain rules relating to the carriage of passengers by sea, 1961. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201411/v1411.pdf>
4. Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/visbyrules1968.html>
5. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу, 1974. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_094#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text)
6. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/limitation1976.html>

7. Протокол 1976 р. до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_095#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_095#Text)
8. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978. [https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aconf89d13_en.pdf)
9. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>
10. Господарський кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
11. Цивільний кодекс України, 2003. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
12. Цивільний процесуальний кодекс України, 2004. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>
13. Кодекс адміністративного судочинства України, 2005. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2747-15#Text>
14. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005 р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2709-15#Text>

#### *спеціальна література:*

15. Виговський О. Питання уніфікації регулювання коносаментів у міжнародному приватному праві. *Вісник Академії правових наук України*. 2010. № 3 (62). С. 232–238. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/varny\\_2010\\_3\\_22](http://nbuv.gov.ua/UJRN/varny_2010_3_22)
16. Виговський О.І. Проблемні аспекти міжнародного обігу коносаментів. *Бюлетень Міністерства юстиції України*. 2010. № 9. С. 108–116. [http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju\\_2010\\_9\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/bmju_2010_9_14)
17. Люшина Т.В. Правове регулювання відповідальності перевізника за договором міжнародного морського перевезення пасажирів та багажу. *Правова держава*. 2016. № 24. С. 176–182. <http://surl.li/ptfmj>
18. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Морське приватне право: навч. посібник. О, Фенікс, 2012. 236 с.
19. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: навч.-метод. посіб. О., НУ «ОЮА», 2020. 113 с. <https://cutt.ly/Ymd9b03>

20. Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 36–48. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.3>

21. Сергєєв Ю. В. До питання про арешт суден для забезпечення морських вимог в Україні. *Lex Portus*. 2018. № 6. С. 9–20. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.6.2018.1>

22. Fasii, B. (2023). War Risks in Shipping Contracts: The Impact of the Russo-Ukrainian Armed Conflict. *Lex Portus*, 9(3), 23–35. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.2>

23. Hill, Ch. (1985). Foreword. *Arrest of ships*, 1, v-vii.

24. Kazmi, M.H. (1988). Arrest of ships in Pakistan. *Arrest of ships*, 7, 66–68.

### **Питання заняття**

1. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням у цивільному судочинстві.
2. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням в адміністративному судочинстві.
3. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням в господарському судочинстві.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

Складіть проекти процесуальних документів для вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплаванням у цивільному, адміністративному та господарському судочинстві.

## **ЗАНЯТТЯ № 18**

### **Тема^ МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

#### **Література**

#### **нормативно-правові акти:**

1. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
2. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>



3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/252-19#Text>

4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254-19#Text>

5. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 р. № 1108). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-p#Text>

6. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text>

7. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.12.2020 р. № 1634-р). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-p#Text>

8. Морська природоохоронна стратегія України, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 р. № 1240-р. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-p#Text>

9. Проект Стратегії розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>

10. Основні засади (стратегія) державної екологічної політики України на період до 2030 року, затверджені Законом України від 28.02.2019 р. № 2697-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19#Text>

**спеціальна література:**

11. 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 XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153. <http://surl.li/pldkq>

12. Аверочкіна Т. В. Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 99–102. <http://surl.li/plgyb>

13. Бабін Б. В., Плешко Е. А. Правовий режим морських просторів, що входять до тимчасово окупованої території України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2016. Вип. 37(3). С. 120–123. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/32957>

14. Бабін Б. В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 22–30. <http://surl.li/pyhli>

15. Богдан О. В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-Азовського басейну: перспективи розвитку: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 2005. 20 с.

16. Додін Є. В. Митне регулювання траншшипменту. *Митна справа*. 2010. № 6. С. 26–31.

17. Коваль Н. О. Митні формальності на річковому транспорті: регіональне співробітництво. *Modern research in world science: proceedings of the 7th International scientific and practical conference*. SPC “Sci-conf.com.ua” (Lviv, 2–4 October, 2022). Pp. 1193–1198. <http://surl.li/ptfju>

18. Коваль Н. О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

19. Коваль Н. О. Траншшипмент: як не втратити можливості? *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 106–109. <http://surl.li/pyfwl>

20. Кормич Б. А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>

21. 20 Port Authorities Signed Declaration to Keep Ports Open to Seaborne Trade to Support Fight Against the COVID-19 Pandemic. Maritime and Port Authority of Singapore. <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/media-centre/news-releases/detail/8ef344f7-89ab-4d4c-99ba-a2c73532d2b4>

22. Babin, B., Plotnikov, O., & Prykhodko, A. (2023). Damage to the Maritime Ecosystems from the Destruction of the Kakhovka Dam and International Mechanisms of its Assessment. *Lex Portus*, 9(5), 23–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.5.2023.2>

23. Bradley, B., Agapitos, J. (2020). Shipping needs to prepare for coronavirus restrictions, warns Hill Dickinson. Hill Dickinson. <https://www.hilldickinson.com/insights/news/shipping-needs-prepare-coronavirus-restrictions-warns-hill-dickinson>

24. Clemente, D., Cabral, T., Santos, P., & Taveira-Pinto, F. (2023). Blue Seaports: The Smart, Sustainable and Electrified Ports of the Future. *Smart Cities*, 6, 1560. <https://doi.org/10.3390/smartcities6030074>

25. Coronavirus disease (COVID-19). Situation Report – 205. *The official website of the World Health Organization*. [https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200812-covid-19-sitrep-205.pdf?sfvrsn=627c9aa8\\_2](https://www.who.int/docs/default-source/coronaviruse/situation-reports/20200812-covid-19-sitrep-205.pdf?sfvrsn=627c9aa8_2)

26. Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. IMO. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>

27. COVID-19: A 10-Point Action Plan to Strengthen International Trade and Transport Facilitation in Times of Pandemic. Policy Brief. 2020. No. 79. April (UNCTAD). [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf)

28. Denyer, S., O'Grady, S. (2020). Passengers quarantined on cruise ship are desperate to escape coronavirus that infected 64 fellow travelers. *The Washington Post*. <http://surl.li/ponlw>

29. Ersoy, N., Yuksel, G., Aslihan, A. (2011). International Sanitary Conferences from the Ottoman perspective (1851–1938). *Hygiea Internationalis an Interdisciplinary Journal for the History of Public Health*, 10(1), 53–79. <https://doi.org/10.3384/hygiea.1403-8668.1110153>

30. Global trade update. 2020. June (UNCTAD). [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf)

31. Guide to ship sanitation, 2011 (World Health Organization). [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43193/9789241546690\\_eng.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/43193/9789241546690_eng.pdf?sequence=1)

32. Hayes, J.N. (2005). *Epidemics and Pandemics: Their Impacts on Human History*. Santa Barbara, CA: ABC–CLIO.

33. Hong Kong: Bunkering operations affected amidst tightening of COVID-19 measures. *Manifold Times*. <https://www.manifoldtimes.com/news/hong-kong-bunkering-operations-affected-amidst-tightening-of-covid-19-measures/>

34. Howard-Jones, N. (1975). The scientific background of the International Sanitary Conferences, 1851–1938. *World Health Organization*. [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549\\_eng.pdf?sequence=1](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/62873/14549_eng.pdf?sequence=1)

35. ICS Warns Failure to Follow Protocols Undermines Crew Change Efforts. *The Maritime Executive*. <https://www.maritime-executive.com/article/ics-warns-failure-to-follow-protocols-undermines-crew-change-efforts>

36. In March, freight traffic in the port of Barcelona decreased by –8.3%. *InforMare*. <http://www.informare.it/news/gennews/2020/20200588-porto-Barcellona-traffico-marzo-2020uk.asp>

37. Kivalov, S. (2023). The “Sea Factor” in Regional Cooperation: The Impact of the Russo-Ukrainian War. *Lex Portus*, 9(2), 19–27. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.2.2023.2>

38. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1>

39. Kormych, B., & Averochkina, T. (2023). Black Sea Grain Initiative is Dead, Long Live the New Trade Corridor. *Lex Portus*, 9(4), 7–15. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.4.2023.1>

40. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2021). Strengthening Ukraine's Black Sea Navy to be a Bulkhead Against Russia. *PONARS Eurasia Policy Memo*. <http://surl.li/pomyl>

41. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2022). From gray zone to conventional warfare: the Russia-Ukraine conflict in the Black Sea. *Small Wars & Insurgencies*, <https://doi.org/10.1080/09592318.2022.2122278>

42. Kormych, B., Malyarenko, T. & Wittke, C. (2023) Rescaling the legal dimensions of grey zones: Evidence from Ukraine. *Global Policy*, 00, 1–15. <https://doi.org/10.1111/1758-5899.13233>

43. Leviäkangas, P., Ojala, L., Paik, S., & Pekkala, V. (2023). COVID-19 and the financial resilience of Finland's seaports. *Journal of Shipping and Trade*, 8. <https://doi.org/10.1186/s41072-023-00158-5>

44. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2023). New Wild Fields: How the Russian War Leads to the Demodernization of Ukraine's Occupied Territories. *Nationalities Papers*, 1–19. <https://doi.org/10.1017/nps.2023.33>

## План

1. Документи довгострокового планування морської та портової діяльності.
2. Траншипмент: поняття, правове забезпечення, перспективи розвитку.
4. Нові виклики та загрози, спричинені тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.
5. Тенденції розвитку морського законодавства у постпандемічних умовах.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Проаналізуйте генезу впровадження трансшипменту у портах України.
2. Які зміни до чинного законодавства України у сфері трансшипменту можна запропонувати?
3. Оцініть зміни у чинному морському законодавстві, що відбулися з 2014 року з метою протидії російській агресії.
4. Охарактеризуйте практику протидії пандемії COVID-19 у морській галузі України та провідних державах світу.

## **ЗАНЯТТЯ № 19**

### **Тема: МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ**

#### **Література**

#### ***нормативно-правові акти:***

1. Про державний кордон України: Закон України від 4 листопада 1991 р. <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1777-12>
2. Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України: Закон України від 17 квітня 2014 р. <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1207-18>
3. Про визначення окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей, у яких запроваджується особливий порядок місцевого самоврядування: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 252-VIII. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/252-19#Text>
4. Про визнання окремих районів, міст, селищ і сіл Донецької та Луганської областей тимчасово окупованими територіями: постанова Верховної Ради України від 17 березня 2015 р. № 254. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254-19#Text>

#### ***спеціальна література:***

5. Аверочкина 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 XXI століття*: матеріали Міжнар. на-

ук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2022. С. 150–153. <http://surl.li/pldkq>

6. Аверочкіна Т.В. Морське судноплавство у досягненні глобальних цілей сталого розвитку ООН. *Європейські орієнтири розвитку України в умовах війни та глобальних викликів XXI століття: синергія наукових, освітніх та технологічних рішень*: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 19 трав. 2023 р.). Т. 2. О., Видав. дім «Гельветика», 2023. С. 99–102. <http://surl.li/plgyb>

7. Бабін Б.В., Плешко Е. А. Правовий режим морських просторів, що входять до тимчасово окупованої території України. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Право*. 2016. Вип. 37(3). С. 120–123. <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/handle/lib/32957>

8. Бабін Б.В., Плешко Е. А. До питання про відновлення прав України як прибережної держави в Чорному та Азовському морях. *Lex Portus*. 2017. № 4. С. 22–30. <http://surl.li/pyhli>

9. Богдан О.В. Правовий режим морських просторів Чорноморсько-Азовського басейну: перспективи розвитку: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.11. К., 2005. 20 с.

10. Додін Є.В. Митне регулювання трансшипменту. *Митна справа*. 2010. № 6. С. 26–31.

11. Коваль Н.О. Митні формальності на річковому транспорті: регіональне

співробітництво. *Modern research in world science: proceedings of the 7th International scientific and practical conference*. SPC “Sci-conf.com.ua” (Lviv, 2–4 October, 2022). Pp. 1193–1198. <http://surl.li/ptfju>

12. Коваль Н.О. Митні формальності щодо іноземних військових кораблів, їх озброєння та екіпажів у портах України. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 86–92. <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2021.42.232420>

13. Кормич Б. А. Концепція морської «сірої зони» та ситуація у Чорному та Азовському морях після незаконної анексії Криму. *Європейський вибір України, розвиток науки та національна без-*

пека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів XXI століття: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф (м. Одеса, 17 черв. 2022 р.). Т. 2. О., Видав. дім. «Гельветика», 2022. С. 140–143. <http://surl.li/plcib>

14.20 Port Authorities Signed Declaration to Keep Ports Open to Seaborne Trade to Support Fight Against the COVID-19 Pandemic. *Maritime and Port Authority of Singapore*. <http://surl.li/pyhur>

15. Babin, B., Plotnikov, O., & Prykhodko, A. (2023). Damage to the Maritime Ecosystems from the Destruction of the Kakhovka Dam and International Mechanisms of its Assessment. *Lex Portus*, 9(5), 23–32. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.5.2023.2>

16. Bradley, B., Agapitos, J. (2020). Shipping needs to prepare for coronavirus restrictions, warns Hill Dickinson. <http://surl.li/pyhvc>

17. Clemente, D., Cabral, T., Santos, P., & Taveira-Pinto, F. (2023). Blue Seaports: The Smart, Sustainable and Electrified Ports of the Future. *Smart Cities*, 6, 1560. <https://doi.org/10.3390/smartcities6030074>

18. Coronavirus disease (COVID-19). Situation Report – 205. <http://surl.li/pyfwq>

19. Coronavirus disease (COVID-19) Pandemic. IMO. <http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>

20. COVID-19: A 10-Point Action Plan to Strengthen International Trade and

Transport Facilitation in Times of Pandemic. Policy Brief. 2020. No. 79. April (UNCTAD). [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/presspb2020d3_en.pdf)

21. Denyer, S., O'Grady, S. (2020). Passengers quarantined on cruise ship are desperate to escape coronavirus that infected 64 fellow travelers. *The Washington Post*. <http://surl.li/ponlw>

22. Ersoy, N., Yuksel, G., Aslihan, A. (2011). International Sanitary Conferences from the Ottoman perspective (1851–1938). *Hygiea Internationalis an Interdisciplinary Journal for the History of Public Health*, 10(1), 53–79. <https://doi.org/10.3384/hygiea.1403-8668.1110153>

23. Global trade update. 2020. June (UNCTAD). *The official web-site of the UNCTAD*. [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditcmisc2020d2_en.pdf)



24. Guide to ship sanitation, 2011. <http://surl.li/pyhuc>
25. Hong Kong: Bunkering operations affected amidst tightening of COVID-19 measures. <http://surl.li/pyhwc>
26. Howard-Jones, N. (1975). The scientific background of the International Sanitary Conferences, 1851–1938. <http://surl.li/pyhwn>
27. ICS Warns Failure to Follow Protocols Undermines Crew Change Efforts. *The Maritime Executive*. <https://www.maritime-executive.com/article/ics-warns-failure-to-followprotocols-undermines-crew-change-efforts>
28. In March, freight traffic in the port of Barcelona decreased by –8.3%. InforMare. <http://www.informare.it/news/gennews/2020/20200588-porto-Barcellona-traffico-marzo-2020uk.asp>
29. Kormych, B., & Averochkina, T. (2022). Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 8(2), 7–32. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.8.2.2022.1>
30. Kormych, B., & Averochkina, T. (2023). Black Sea Grain Initiative is Dead, Long Live the New Trade Corridor. *Lex Portus*, 9(4), 7–15. <https://doi.org/10.26886/2524–101X.9.4.2023.1>
31. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2021). Strengthening Ukraine’s Black Sea Navy to be a Bulkhead Against Russia. *PONARS Eurasia Policy Memo*. <http://surl.li/pomyl>
32. Kormych, B., & Malyarenko, T. (2022). From gray zone to conventional warfare: the Russia-Ukraine conflict in the Black Sea. *Small Wars & Insurgencies*, <https://doi.org/10.1080/09592318.2022.2122278>
33. Kormych, B., Malyarenko, T. & Wittke, C. (2023) Rescaling the legal dimensions of grey zones: Evidence from Ukraine. *Global Policy*, 00, 1–15. <https://doi.org/10.1111/1758–5899.13233>
34. Malyarenko, T., & Kormych, B. (2023). New Wild Fields: How the Russian War Leads to the Demodernization of Ukraine’s Occupied Territories. *Nationalities Papers*, 1–19. <https://doi.org/10.1017/nps.2023.33>
35. Review of Maritime Transport 2022. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf)
36. Review of Maritime Transport 2023. [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2023_en.pdf)

## **План**

1. Зони безпеки навколо узбережжя України: політико-правовий аналіз встановлення та забезпечення режиму.
2. Характеристика пакету документів Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р.
3. Альтернативний морський торговельний коридор: правовий базис та організаційне забезпечення функціонування.

### **Завдання для поточного контролю знань і вмінь**

1. Визначте динаміку впливу Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 р. на функціонування морських ланцюгів постачання відповідно до щорічних оглядів ЮНКТАД (2022, 2023 рр.).
2. Охарактеризуйте функціонування альтернативного морського торговельного коридору та зусилля щодо розмінування Чорноморської акваторії.

# МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ (РЕКОМЕНДАЦІЇ) ДЛЯ ВИКЛАДАЧІВ, ЯКІ ПРОВОДЯТЬ ПРАКТИЧНІ ЗАНЯТТЯ

---

---

Проведення практичних занять дозволяє вирішувати такі дидактичні цілі:

- оптимально поєднувати лекційні заняття із систематичною самостійною навчально-пізнавальною діяльністю здобувачів вищої освіти, їх теоретичну підготовку з практичною;

- розвивати уміння, навички розумової праці, творчого мислення, уміння використовувати теоретичні знання для вирішення практичних завдань;

- формувати у здобувачів вищої освіти інтерес до науково-дослідної роботи і залучення їх до наукових досліджень, які здійснює кафедра;

- забезпечувати системне повторення, поглиблення і закріплення знань здобувачів вищої освіти за певною темою;

- формувати уміння і навички здійснення різних видів майбутньої професійної діяльності;

- здійснювати діагностику і контроль знань здобувачів вищої освіти з окремих розділів і тем програми, формувати уміння і навички виконання різних видів майбутньої професійної діяльності.

При проведенні практичних занять викладач заздалегідь формує порядок проведення практичного заняття, у якому визначає порядок і послідовність заслуховування підготовлених відповідно до теми заняття доповідей, обговорення їх, опитування здобувачів вищої освіти, проведення захисту рефератів, у разі наявності таких та проведення дискусії з теми практичного заняття.

Слід також продемонструвати здобувачам вищої освіти види записів, використання яких допоможе їм брати участь у обговоренні конкретних проблем:

- виписки, цитати – дослівні, точні записи конкретного тексту з посиланням на джерело інформації та його автора;
- план виступу – сукупність чітко сформульованих, послідовно викладених думок, які відбивають основний зміст прочитаного;
- тези – основні положення тексту без додаткових пояснень;
- конспект – короткий послідовний виклад інформації з першоджерела. Для оперативного використання здобувачам вищої освіти можна рекомендувати накопичувати інформацію на спеціальних картках – аркушах твердого паперу невеликого формату.

Оцінка доповідей, відповідей на запитання оцінюються за національною шкалою, про що ставиться відмітка у журналі академгрупи.

При проведенні занять, крім відповідей на питання (відповідно до рекомендованих планів), здобувачами вищої освіти розв'язуються ситуативні завдання (задачі).

Оцінювання вирішення ситуативних завдань проводиться також за національною шкалою, про що робиться відмітка в журналі академгрупи.

# ЗАВДАННЯ ДЛЯ САМОСТІЙНОЇ РОБОТИ<sup>16</sup>

---

---

## Тема

### **МОРСЬКЕ ПРАВО: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ, ГАЛУЗІ ПРАВА ТА ГАЛУЗІ ЗАКОНОДАВСТВА**

1. Дослідіть генезу первісних засад морського права часів Київської Русі, складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на створення норм та звичаїв.

2. Проаналізуйте пам'ятки морського права у Стародавньому світі (у Греції, Римі, Єгипті тощо), складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на створення норм та звичаїв.

3. Визначте та запишіть характерні риси управління портами Стародавнього світу.

4. Охарактеризуйте розвиток портів, заснованих греками на узбережжі Чорного моря, складіть та запишіть періодизацію з визначенням факторів, що впливали на практики управління.

5. Здійсніть огляд судової практики (міжнародної та національної) у справах, що виникають із приводу розмежування морських просторів, діяльності у них; визначте, систематизуйте та запишіть категорії справ і результати розгляду.

6. Проаналізуйте програмні документи у сфері морської діяльності та торговельного мореплавства, що були прийняті в Україні та у зарубіжних країнах; систематизуйте та запишіть їх основні принципи.

7. Здійсніть правову експертизу проєктованого українського законодавства у сфері морської діяльності. Сформууйте та за-

---

<sup>16</sup> Рекомендована література до відповідних тем передбачена у планах практичних занять.

пишіть власну точку зору на їхні норми та запропонуйте власні шляхи розбудови морської інфраструктури України.

### **Тема**

#### **ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВІДКРИТЕ МОРЕ, ТЕРИТОРІАЛЬНЕ МОРЕ**

1. Визначте відмінності у правовому режимі відкритого моря, що закріплений Женевською конвенцією про відкрите море 1958 р. та Конвенцією ООН з морського права 1982 р., запишіть.

2. Складіть порівняльну таблицю сфер, у яких прибережна держава може, відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р., визначити режим діяльності у територіальному морі, і сфер (з посиланням на відповідне законодавство), які визначено Україною; запишіть.

3. Вивчіть діяльність Ліги Націй з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері визначення режиму територіального моря.

4. Охарактеризуйте діяльність ООН з розробки та прийняття міжнародних угод у сфері визначення режиму історичних вод.

### **Тема**

#### **ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ПРИЛЕГЛА ЗОНА, ВИКЛЮЧНА ЕКОНОМІЧНА ЗОНА**

1. Визначте динаміку розробки українського законодавства, яким визначено режим прилеглої зони України; запишіть основні етапи.

2. Визначте порядок дослідження археологічних та історичних об'єктів культурної спадщини у прилеглий зоні України.

3. Охарактеризуйте порядок застосування та використання фізичної сили, спеціальних засобів, зброї та бойової техніки у прилеглий та виключній (морській) економічній зоні України; запишіть підстави застосування.

4. Запишіть власну думку щодо можливості формування Берегової охорони в Україні за прикладом зарубіжних держав.

5. Визначте, чи усі види діяльності у виключній (морській) економічній зоні України, зазначені у Законі про неї, отримали підзаконне регулювання; запишіть результати дослідження.

### **Тема**

## **ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: КОНТИНЕНТАЛЬНИЙ ШЕЛЬФ**

1. Охарактеризуйте діяльність Комісії з меж континентального шельфу; запишіть, якими документами визначено порядок її діяльності.

2. Складіть порівняльну таблицю з визначенням правового режиму континентального шельфу відповідно до Конвенції про континентальний шельф 1958 р. та Конвенції ООН з морського права 1982 р.

3. Визначте процедури розмежування континентального шельфу між державами та охарактеризуйте судову практику у цій сфері.

4. Дослідіть матеріали справи Україна v Румунія щодо розмежування морських просторів та порівняйте результати судового розгляду спору з іншими подібними прецедентами Міжнародного суду ООН. Виявіть схожі та відмінні риси, запишіть у вигляді таблиці.

### **Тема**

## **ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ У МОРСЬКИХ ПРОСТОРАХ: ВНУТРІШНІ МОРСЬКІ ВОДИ, МОРСЬКІ ПРОТОКИ ТА КАНАЛИ**

1. Порівняйте двосторонні угоди про торговельне мореплавання, виявіть та запишіть закономірності їх побудови, характер норм. Визначте та запишіть, які види режимів можуть бути передбачені цими угодами.

2. Дослідіть двосторонні угоди про торговельне мореплавання України, визначте та запишіть, суднам під яким прапором

у портах України надається режим 1) національний; 2) найбільшого сприяння; 3) найбільш сприятливої нації.

3. Визначте перспективи встановлення статусу протоки, що використовується для міжнародного судноплавства, стосовно Керченської протоки, а також врегулювання судноплавства Керч-Снікальським каналом.

4. Накресліть схему прибережних морських просторів з позначенням максимальних значень їх ширини.

### **Тема**

## **МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 1)**

1. Визначте правовий режим діяльності у Міжнародному районі морського дна та охарактеризуйте практику роботи Міжнародного органу з морського дна, запишіть.

2. Охарактеризуйте правовий статус та правовий режим найбільших проток, що використовуються для міжнародного судноплавства (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

3. Охарактеризуйте правовий статус та правовий режим найбільших каналів, що використовуються для міжнародного судноплавства (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

4. Проаналізуйте наукові підходи до визначення морської діяльності та її складників, запишіть.

5. Визначте та охарактеризуйте практику застосування процедур Port state control у різних регіонах Світу (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

### **Тема**

## **МОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ: ПРАВОВИЙ РЕЖИМ (частина 2)**

1. Дослідіть динаміку правового забезпечення режиму міжнародних рік, запишіть основні етапи та їх характерні риси.

2. Визначте особливості режиму міжнародної ріки Дунай, запишіть його основні принципи.



3. Охарактеризуйте діяльність Дунайської комісії та сучасні ініціативи з розвитку Дунайського регіону; коротко занотуйте основні напрямки діяльності та ініціативи з визначенням ролі України у них.

4. Визначте правовий статус та правовий режим водних просторів Арктики; занотуйте основні положення.

5. Визначте правовий статус та правовий режим водних просторів Антарктики; занотуйте основні положення.

### **Тема**

## **ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З ТЛУМАЧЕННЯМ І ЗАСТОСУВАННЯМ КОНВЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ОБ'ЄДНАНИХ НАЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА 1982 РОКУ**

1. Надайте визначення міжнародного публічного морського спору; запишіть.

2. Визначте, систематизуйте та запишіть новели Конвенції ООН з морського права 1982 року щодо вирішення морських спорів.

3. Визначте, чи є морський арбітраж різновидом міжнародного комерційного арбітражу; запишіть висновки.

4. Охарактеризуйте рішення Трибуналу з морського права щодо негайного звільнення та повернення в Україну утримуваних Росією екіпажів українських військових кораблів «Нікополь», «Бердянськ», «Яни Капу»; запишіть правові підстави та результати.

5. Розгляньте процедури врегулювання спорів, що пов'язані з морською діяльністю, застосовані Україною з 2014 року; запишіть.

### **Тема**

## **ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНΙΚАЮТЬ З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 1)**

1. Дослідіть договір чартеру (фрахтування); запишіть основні характеристики.

2. Дослідіть проформи договору чартеру (фрахтування); занотуйте основні характеристики.

3. Визначте схожі та відмінні риси договору чартеру (фрахтування) та майнового найму і договору чартеру (фрахтування) та перевезення; занотуйте у вигляді порівняльної таблиці.

4. Дослідіть договір морського перевезення вантажу; занотуйте основні характеристики.

5. Дослідіть договір морського перевезення пасажирів; занотуйте.

6. Охарактеризуйте діяльність провідних товариств морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань (за вибором); підготуйте коротку доповідь.

## **Тема**

### **ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ, ЩО ВИНИКАЮТЬ З ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА (частина 2)**

1. Укладіть договір фрахтування судна за бербоут-чартером; запишіть.

2. Укладіть договір фрахтування судна за тайм-чартером; запишіть.

3. Проаналізуйте димайз-чартер та слот-чартер, порівняйте, запишіть.

4. Визначте систему правового регулювання договору чартеру у різних країнах світу (за вибором); занотуйте.

5. Складіть документи, які є доказом наявності та змісту договору морського перевезення вантажу; запишіть.

6. Визначте правове забезпечення договорів морського перевезення вантажу та пасажирів в різних країнах; підготуйте коротку доповідь.

7. Дослідіть практику застосування в Україні Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р.; занотуйте основні проблеми та рішення.

8. Визначте категорію «бодмерея» відповідно до національних законодавств зарубіжних держав (за вибором); запишіть.

## Тема

### МОРСЬКЕ ПРАВО: ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

1. Дослідіть поняття «вільна практика» у національних законодавствах, міжнародних угодах, у спеціальній літературі. Складіть його власне визначення, запишіть.

2. Визначте можливість застосування спеціальних сил та засобів прибережної держави до подавлення заколоту на борту іноземного військового судна, що перебуває біля причалу порту прибережної держави; запишіть результати.

3. Проаналізуйте організаційно-правовий механізм та наслідки впровадження трансшипменту в морських портах України до 2022 р. та після початку широкомасштабного вторгнення; занотуйте.

4. Проаналізуйте процес та наслідки впровадження трансшипменту в одному з великих портів світу (на вибір; мають бути представлені усі континенти); підготуйте коротку доповідь.

# РЕКОМЕНДОВАНІ ТЕМИ РЕФЕРАТІВ, ДОПОВІДЕЙ, ПРЕЗЕНТАЦІЙ

---

Підготовка реферату (доповіді) або презентації в межах питань, що розглядаються на лекційних та практичних заняттях. Реферат повинен являти собою результати поглибленого дослідження окремих питань курсу та бути підкріпленим значною науково-літературною базою та прикладами з практики. Доповідь являє собою інформаційне повідомлення.

*Рекомендовані теми рефератів, доповідей, презентацій.*

## **Тема 1. Морське право: загальна характеристика навчальної дисципліни, галузі права та галузі законодавства**

Україна – морська держава.

Міжнародні морські організації та їх вплив на морську діяльність.

## **Тема 2. Юрисдикція держави у морських просторах: відкрите море, територіальне море**

Mare liberum та Mare clausum: історичні підходи до поширення юрисдикції держав на морські простори.

Концепції прибережних морських просторів та поширення на них юрисдикції прибережних держав (патримоніальне море, матримоніальне море тощо).

«Пакетний» підхід у Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Організаційно-правові механізми протидії морському піратству та тероризму на морі: юрисдикція держав.

## **Тема 3. Юрисдикція держави у морських просторах: прилегла зона, виключна економічна зона**

Режим використання АІС у прилеглій зоні України.

Практика розгляду судами справ про правопорушення у виключній (морській) економічній зоні України.

#### **Тема 4. Юрисдикція держави у морських просторах: континентальний шельф**

Режим континентального шельфу у Чорному морі.

Справа Україна *v* Румунія щодо розмежування морських просторів.

#### **Тема 5. Юрисдикція держави у морських просторах: внутрішні морські води, морські протоки та канали**

Проблеми встановлення режиму історичних вод держав.

Режим морських портів: провідні підходи до визначення обсягу юрисдикції держави порту.

Перспективи визначення режиму Керченської протоки та Керч-Єнікальського каналу.

Чорне море як море з особливим протоковим режимом.

Особливості правового регулювання режиму міжнародних рік (загальні та спеціальні угоди).

#### **Тема 6. Морська діяльність: правовий режим (частина 1)**

Міжнародно-правові стандарти та практика розслідування аварії або інциденту на морі.

Класифікація, розслідування та облік аварійних випадків із суднами.

Конвенція з охорони людського життя на морі (SOLAS74).

#### **Тема 7. Морська діяльність: правовий режим (частина 2)**

Військово-морська діяльність: правовий режим.

Проблематика забезпечення безпеки автономного судноплавства.

**Тема 8. Врегулювання спорів, пов'язаних з тлумаченням і застосуванням Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року**

Справа про рибні ресурси (Велика Британія v Норвегія), 1951 р.

Справа про континентальний шельф Північного моря (1967–1969).

Справа про континентальний шельф Егейського моря (1976–1978).

Справа про делімітацію морського кордону в затоці Мен (Канада v США), 1984 р.

Справа про делімітацію континентального шельфу в Середземному морі (Лівійська Арабська Джамахирія v Туніс), 1982 р.

Справа про делімітацію континентального шельфу в Середземному морі (Лівійська Арабська Джамахирія v Мальта), 1985 р.

Справа про делімітацію на морі та територіальних питань (Бахрейн v Катар), 1995 р.

Справа про розмежування континентального шельфу між Великою Британією та Францією в протоці Ла-Манш (1977 р.).

Справа щодо спору відносно протоки Джохор (Малайзія v Сінгапур).

Справа про протоку Корфу.

Справи щодо морської делімітації в районі острова Ян-Майєн.

ITLOS. Справа № 1 т/х „SAIGA” (Сан-Вісент і Гренадіни v Гвінея).

ITLOS. Справа № 2 т/х „SAIGA” (Сан-Вісент і Гренадіни v Гвінея).

ITLOS. Справа № 5 т/х „CAMOUCO” (Панама v Франція).

ITLOS. Справа № 6 т/х „MONTE CONFURCO” (Сейшельські острови v Франція).

ITLOS. Справа № 8 т/х „GRAND PRINCE” (Беліз v Франція).

ITLOS. Справа № 9 т/х „CHAISIRI REEFER-2” (Панама v Ємен).

## **Тема 9. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 1)**

Проведення дізнання на судні, що знаходиться у морі.

Нотаріальні повноваження капітана морського торговельного судна.

Роль капітана при збиранні доказів на судні щодо виникнення морських вимог.

Конвенція з підготовки та дипломування моряків і несення вахти (STCW 78/95).

Порівняльна характеристика проформ чартерів.

«Безпечний порт» як провідна умова договорів чартеру (фрахтування): особливості судової практики.

## **Тема 10. Врегулювання спорів, що виникають з торговельного мореплавства (частина 2)**

Проблеми імплементації міжнародних угод у сфері морських вимог в Україні.

Морські застави та іпотеки.

Арешт суден.

## **Тема 11. Морське право: перспективи розвитку**

Міжнародно-правовий режим протидії забрудненню морського середовища пластиком.

Міжнародно-правовий режим протидії протиправній морській діяльності.

Кодекс щодо охорони суден і портових споруд (ISPS Code).

Організаційно-правові засади діяльності класифікаційних товариств МАКО (IACS).

Правова кваліфікація правопорушень, що сталися у сфері морської діяльності.

Правовий режим посередницької діяльності у сфері морського транспорту.

Конвенція щодо полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.: імплементація в Україні

Документи планування розвитку внутрішнього водного транспорту.

# ПИТАННЯ ДЛЯ ПІДСУМКОВОГО КОНТРОЛЮ ЗНАНЬ І ВМІНЬ ЗДОБУВАЧІВ ВИЩОЇ ОСВІТИ

---

1. Етапи кодифікації та розвитку морського права.
2. Поняття морського права.
3. Місце морського права в системі правових наук.
4. Предмет морського права.
5. Метод морського права.
6. Основні принципи морського права.
7. Джерела морського права.
8. Програмне регулювання морської діяльності.
9. Структура морського права.
10. Сучасна класифікація морських просторів.
11. Міжнародно-правовий режим водних просторів.
12. Юрисдикція: поняття, визначення, особливості дії у морських просторах.
13. Юрисдикція прибережної держави у територіальному морі.
14. Міжнародно-правовий режим територіального моря.
15. Правила мирного проходу територіальним морем України іноземними торговельними суднами.
16. Правила мирного проходу територіальним морем України іноземними військовими кораблями.
17. Правила заходження до внутрішніх вод України іноземних торговельних суден.
18. Правила заходження до внутрішніх вод України іноземних військових кораблів.
19. Режим охорони та підтримання режиму морських портів України.
20. Характеристика Кодексу ISPS.
21. Режим лоцманського проведення.
22. Режим криголаманного проведення.



23. Міжнародно-правовий режим відкритого моря.
24. Юрисдикція у відкритому морі.
25. Міжнародно-правовий режим прилеглої зони.
26. Правовий режим прилеглої зони України.
27. Міжнародно-правовий режим виключної економічної зони.
28. Правовий режим виключної (морської) економічної зони України.
29. Міжнародно-правовий режим морських портів.
30. Правовий режим морських портів України.
31. Зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам у системі правового регулювання заходження до портів України.
32. Міжнародно-правовий режим дна та надр дна.
33. Концепція загальної спадщини у міжнародному морському праві.
34. Міжнародно-правовий статус континентального шельфу
35. Міжнародна морська організація та її правовий статус.
36. Концепції кримінальної юрисдикції держави порту щодо іноземних суден.
37. Цивільна юрисдикція держави порту щодо іноземних суден.
38. Адміністративна юрисдикція держави порту щодо іноземних суден.
39. Особливості дії юрисдикції держав у протоках, що використовуються для міжнародного судноплавства.
40. Особливості дії юрисдикції держав у морських каналах.
41. Особливості дії юрисдикції держав у архіпелажних водах.
42. Особливості дії юрисдикції держав у замкнених та напівзамкнених морях.
43. Правовий режим Чорноморських проток.
44. Правовий режим Суецького каналу.
45. Правовий режим міжнародної ріки Дунай.
46. Морська діяльність: поняття, визначення, характеристика, складники.
47. Правовий режим морської діяльності: міжнародний та національний правовий базис.
48. Військово-морська діяльність: правовий режим.

49. Забезпечення безпеки морської діяльності – глобальна проблема сучасності.
50. Навігаційні правила забезпечення безпеки мореплавства.
51. Технічні правила забезпечення безпеки мореплавства.
52. Експлуатаційні правила забезпечення безпеки мореплавства.
53. Безпека мореплавства автономних суден: тенденції правового забезпечення.
54. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні.
55. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки рибальських суден в Україні.
56. Процедури вирішення спорів, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року.
57. Арбітражна процедура вирішення морських спорів.
58. Спеціальний арбітраж за нормами морського права.
59. Міжнародний суд ООН як судова інстанція для врегулювання морських спорів.
60. Міжнародний трибунал ООН з морського права.
61. Застосування Закону України «Про міжнародне приватне право» до спорів пов'язаних із торговельним мореплавством.
62. Вибір суду або арбітражу у морських спорах. Питання юрисдикції.
63. Визначення та правовий статус судна.
64. Визначення та правовий статус військового корабля.
65. Реєстрація суден. «Зручні» прапори.
66. Класифікація суден.
67. Правовий статус екіпажу судна.
68. Правовий статус капітана судна.
69. Визначення торговельного мореплавства.
70. Право на торговельне мореплавство.
71. Характеристика двосторонніх угод про торговельне мореплавство.
72. Морські вимоги.
73. Затримання суден капітаном морського порту.

74. Процедури арештів суден.
75. Вирішення проблеми підсудності спорів у сфері торговельного мореплавства.
76. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплавством у цивільному судочинстві.
77. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплавством в адміністративному судочинстві.
78. Особливості вирішення спорів, пов'язаних з торговельним мореплавством в господарському судочинстві.
79. Основні нормативноправові акти щодо договору морського перевезення вантажу: міжнародні та національні.
80. Договір морського перевезення вантажу: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
81. Характеристика проформ договору морського перевезення вантажу.
82. Основні нормативноправові акти щодо договору морського перевезення пасажирів: міжнародні та національні.
83. Договір морського перевезення пасажирів: поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
84. Договір морського круїзу.
85. Договір лізингу судна.
86. Договір чартеру (фрахтування): поняття, визначення, сфера застосування, сторони, форма, суттєві умови.
87. Надзвичайні морські події: правова характеристика.
88. Загальна аварія.
89. Окрема (незагальна) аварія.
90. Обмеження відповідальності судновласника.
91. Поняття морського посередництва
92. Поняття морського агентування.
93. Історія виникнення та становлення морського страхування.
94. Морське комерційне та некомерційне страхування.
95. Договір морського страхування: основні умови, форма, сторони, їхні права та обов'язки.

96. Провідні товариства морського взаємного страхування: статутні документи, сфера діяльності, порядок внесення внесків та виплати страхових відшкодувань.
97. Нові виклики та загрози, спричинені військовою агресією РФ, тимчасовою окупацією частини території України та прибережних морських просторів.
98. Правова характеристика Ініціативи з безпечного транспортування зерна та харчових продуктів з українських портів 2022 року.
99. Тенденції у морському праві України під час воєнного стану.
100. Особливості організаційного та правового забезпечення функціонування альтернативного морського гуманітарного коридору.

Навчальне видання

**МОРСЬКЕ ПРАВО:  
ЮРИСДИКЦІЯ ТА СПОРИ**

**Навчально-методичний посібник**  
для підготовки здобувачів вищої освіти  
галузі знань 08 «Право» за спеціальністю  
081 «Право»

**Укладачі:**

Юрій Володимирович Сергєєв,  
Тетяна Володимирівна Аверочкіна

Електронне видання

В авторській редакції

Ум-друк. арк. 9,6.  
Зам. № 2402–17.

Видавець ПП «Фенікс»  
(Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1044 від 17.09.02).  
Україна, м. Одеса, 65009, вул. Зоопаркова, 25.  
e-mail: [fenix-izd@ukr.net](mailto:fenix-izd@ukr.net)