

транспорт не передбачений, незважаючи на те, що їх потенціал при доставленні вантажів углиб країни має гарні шанси на розбудову та значно зменшить навантаження на автомобільний та залізничний транспорт, а звідси – сприятиме екологізації усієї системи перевезень.

Список використаних джерел:

1. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року, схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 52. Ст. 1848.
2. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 р. *Офіційний вісник України*. 2021. № 4. Ст. 201.
3. Стратегія розвитку внутрішнього водного транспорту України на період до 2031 року. URL: <https://mtu.gov.ua/news/33077.html>
4. Право Європейського Союзу : підручн. / за ред. О. К. Вишнякова. О. : Фенікс, 2013. 883 с.
5. Про транзит вантажів: Закон України від 20.10.1999 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 51. Ст. 446.
6. В Україні вперше запустили регулярний морський трансшипмент. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/2799562-v-ukraini-vperse-zapustili-regularnij-morskij-transshipment.html>

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, річкове право, судноплавство, публічне адміністрування, фідерний флот, трансшипмент.

Key words: inland water transport, river law, shipping, public administration, feeder fleet, transshipment.

КОВАЛЬ НАТАЛІЯ ОЛЕКСІЇВНА

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

КОНВЕНЦІЯ МОНТРЕ ЯК ФАКТОР СТРИМУВАННЯ В АЗОВО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Багатонаціональний і транзитний за географічним положенням Азово-Чорноморський регіон об'єднує значну кількість країн. Перетин водних та суходільних торговельних шляхів, перебування великого промислового потенціалу та портів на узбережжі двох сполучених морів зумовлюють важливість пошуку міждержавного діалогу та налагодження взаємовигідного партнерства. Моря, і особливо вузькі морські протоки та канали, мають вирішальне значення для забезпечення роботи морського транспорту та запобігання можливим загрозам. Для Азовського та Чорного морів такою комунікацією виступають Босфор та Дарданелли, а також Мармурове море, що їх поєднує. Останні, власне, виступають єдиним шляхом з'єднання Азово-Чорноморського

регіону з рештою світу. Саме завдяки Чорноморським протокам, цей регіон упродовж багатьох років та навіть століть не полишає свого значення сполучної ланки між Європою та Азією, але, поряд з цим, він не позбавлений політичних протиріч та перегинів інтересів різних країн, національних, регіональних та міжнародних організацій [1].

Надзвичайна за силою та запеклістю ескалація воєнізованого конфлікту в Україні, відкрита агресія ядерної держави на початку 2022 р. змушує сусідні країни шукати можливостей її припинення або, щонайменше, – недопущення подальшого зростання. Одним з інструментів такого стримування стала Конвенція Монтре 1936 р. [2], застосована Туреччиною з метою перекриття Чорноморських проток для військових кораблів [3]. Як відомо, Конвенцією Монтре встановлюється декілька режимів перетинання Чорноморських проток: режими плавання для торговельних суден та режим для військових суден; режими плавання коли Туреччина є стороною війни та коли вона такою не є; режими для причорноморських та нечорноморських держав. У мирний час торговельні судна користуються правом повної свободи проходження вдень та вночі, незалежно від прапора та вантажу. При цьому виключене здійснення будь-яких формальностей, крім санітарного огляду при заходженні до проток, а також сплати зборів за проходження. Ці положення діють під час війни, коли Туреччина не є воюючою стороною. Деякі обмеження можуть бути запроваджені у разі війни і участі у ній Туреччини. Торговельні судна, що не належать країні, яка перебуває у стані війни з Туреччиною, як і раніше, користуватимуться правом вільного проходу за умови, що вони не сприяють супротивникові. Але ці судна мають проходити через протоки вдень, і лише за вказаним владою маршрутом. Це ж стосується випадків, коли Туреччина опинилася б під загрозою війни. Під час війни, коли Туреччина є воюючою стороною, прохід військових кораблів здійснюється виключно на розсуд Турецького Уряду. Чорноморські держави можуть проводити через протоки у мирний час свої військові кораблі будь-якого класу з попереднім повідомленням турецької влади. Для військових кораблів нечорноморських держав запроваджено суттєві обмеження за класом та тоннажем. У разі участі Туреччини у війні, а також якщо Туреччина визнає, що перебуває під безпосередньою загрозою війни, їй надано право дозволяти або забороняти прохід через протоки будь-яких військових суден; під час війни, в якій Туреччина не бере участі, протоки повинні бути закриті для проходу військових суден будь-якої воюючої держави.

Як зазначається у спеціалізованій літературі, визнання Туреччиною ситуації в Україні саме «війною» та закриття Чорноморських проток стало вкрай важливим політико-правовим кроком Туреччини, яким вона підтвердила роль потужного регіонального лідера і держави, послідовної у підтримці територіальної цілісності та незалежності України [4; 5]. Закриття Туреччиною Босфору та Дарданелл відповідає інтересам усіх країн регіону, забезпечуючи збалансованість та стабільність, наскільки це є можливим на теперішній час із застосуванням

правових заходів впливу. При цьому, стаття 19 Конвенції Монтре містить небезпечну у теперішніх умовах норму про те, що «незважаючи на заборону проходу, військові судна воюючих держав, як прибережних, так і неприбережних, відділені від своїх баз, можуть повернутись на ці бази». Вона об'єктивно вимагатиме значно підсиленого контролю з боку турецької адміністрації за російськими кораблями інших (нечорноморських) флотів та місць базування. Наприклад, кораблі, які базуються у портах Чорного моря, але зараз перебувають у Середземному, можуть увійти до проток, щоб повернутися до своєї бази. Ця умова діє також для кораблів і флотилій, які базуються у портах та військових базах у Середземному, Балтійському чи Північному морях та залишають Чорне море. У Середземному морі знаходиться єдина російська військово-морська база у Сирійському Тартусі. У Балтійському морі поблизу Калінінграда дислокується Балтійський флот [6]. Фактично Туреччина стала сьогодні потужним стримуючим фактором з недопущення значної ескалації воєнних дій через збільшення кількості військових кораблів держави-агресора в Азово-Чорноморському регіоні, запровадила стандарт поведінки держав, відповідальних за своє майбутнє та майбутнє усього регіону у цілому. Крім того, з миротворчою метою та на підставі норм Конвенції Монтре, Туреччиною наприкінці травня – початку червня 2022 року було відкладено військові навчання НАТО у регіоні [7]. Маємо пригадати, що Туреччина уже використовувала повноваження з призупинення судноплавства, надані Конвенцією Монтре, раніше. Під час Другої світової війни Туреччина закрила протоки для військових кораблів, що належали воюючим країнам, що завадило двосторонньому рухові їх військових кораблів у Чорному та Середземному морях [8].

Таким чином, відомий міжнародний інструмент – Конвенція Монтре 1936 року, – незважаючи на свій поважний вік та відзначені у фаховій літературі застарілі на теперішній час формулювання норм, стала одним з дієвих правових факторів зменшення військової присутності держави-агресора в Азово-Чорноморському регіоні, сприяє поступовому згасанню мілітаристських настроїв та, у кінцевому підсумку, береже тисячі життів безвинних жертв серед мирного населення. Єдиним завданням є підсилення адміністративного контролю за кораблями, що слідує у напрямку Чорного моря, з метою недопущення збільшення угруповання військово-морських сил, що беруть участь у конфлікті в Україні.

Список використаних джерел:

1. Курьлев К. П. Вызовы и угрозы интересам России и Украины в Черноморском регионе. *Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики*, 2013, № 12(38). Ч. I. С. 109–112.
2. Конвенція про режим проток, 1936. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_228#Text

3. Turkey closes the Bosphorus to warships from all countries. (2022, February 28). *Atalayar.com*. <https://atalayar.com/en/content/turkey-closes-bosphorus-warships-all-countries>
4. Назарчук І. Застосування Конвенції Монтре за умов російсько-української війни. *Юридична газета online*. <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/zastosuvannya-konvenciyi-montre-za-umov-rosiyskougukrayinskojiviyini.html>
5. Brooks T. A. Turkey, the Montreux Convention, and Russian Navy Transits of the Turkish Straits. URL: <https://www.usni.org/magazines/proceedings/2022/march/turkey-montreux-convention-and-russian-navy-transits-turkish>
6. Турция закрыла Босфор для военных кораблей РФ. На что это влияет? URL: <https://www.dw.com/ru/turcija-zakryla-bosfor-dlja-voennyh-korablej-rf-na-cto-jeto-vlijaet/a-60997881>
7. Конвенция Монтрё: Турция не разрешила плановые учения НАТО в Черном море. URL: <https://eadaaily.com/ru/news/2022/05/31/konvenciya-montruo-turciya-ne-razreshila-planovye-ucheniya-nato-v-chernom-more>
8. What the Montreux Convention is, and what it means for the Ukraine war. URL: <https://theconversation.com/what-the-montreux-convention-is-and-what-it-means-for-the-ukraine-war-178136>

Ключові слова: Азово-Чорноморський регіон, агресія РФ, Конвенція Монтре, військові кораблі, регіоналізм, Україна, Туреччина, Росія.

Key words: Azov-Black Sea region, Russian aggression, Montreux Convention, warships, regionalism, Ukraine, Turkey, Russia.

МАЛЄСВА ГАННА ЛЕОНІДІВНА

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

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТА ОСОБЛИВОСТІ ПРОЦЕДУРИ ОСКАРЖЕННЯ У СФЕРІ МИТНОЇ СПРАВИ УКРАЇНИ

Інститут оскарження є невід’ємним атрибутом правової демократичної держави, якою себе проголосила Україна в 1991 році. Навряд чи на сьогоднішній день знайдеться закон, який би не містив звичної фрази про можливість оскарження того чи іншого рішення, дії чи бездіяльності суб’єктів публічної адміністрації. Насправді це дуже потужний інструмент як із точки зору можливості поновлення порушених суб’єктами владних повноважень прав і свобод людини, так і в превентивному контексті, оскільки сам факт можливості оскарження в багатьох випадках стримує діяльність відповідного владного суб’єкта в законних рамках. Митні органи України не стали винятком у цьому сенсі. Навіть поверхневий огляд положень Митного кодексу (далі – МК) України виявив доволі часті згадки в різних статтях цього документа