

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

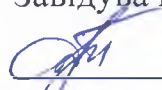
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова

Факультет морського права

Кафедра морського та господарського права

«Допущений до захисту»

Завідувач кафедри

 К. О. Дубова

«05» 12 2025 р.

УДК 341.225.5:347.79(477)

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

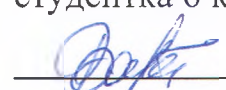
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

на тему:

**«МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ КОНВЕНЦІЇ ТА ЇХ ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ
В ПРАВОВІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ»**

Виконала:

студентка 6 курсу, групи 6512м

 **Вовченко В. О.**

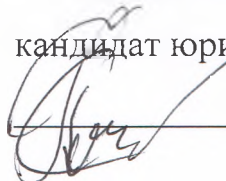
Керівник роботи:

старший викладач кафедри

морського

та господарського права,

кандидат юридичних наук

 **Панченко С. В.**

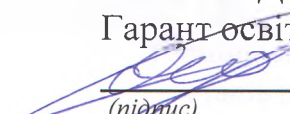
Миколаїв – 2025 р.

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
Факультет морського права

Кафедра морського та господарського права
Спеціальність **081 Право**
Освітня програма **Право**

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Гарант освітньої програми


(підпис) **О. Ю. Дубинський**
«05» 12 2025 р.

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ
на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Студенту

Вовченко Вікторії Олександрівні

(Прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи: **«Міжнародні морські конвенції та їх імплементація в правовій системі України»**

Керівник роботи **к.ю.н. Панченко Сергій Володимирович**

Затверджені наказом ректора **№ 1155-уч від « 30 » вересня 2025 року**

2. Термін подання роботи: 04.12.2025 року

3. Вихідні дані до роботи: чинне законодавство, фахова література, матеріали конференцій, репозитарій університету

4. Перелік питань, що належать до розробки (найменування розділів) _____

Розділ 1. Теоретико-правові засади функціонування міжнародних морських конвенцій

Розділ 2. Правовий аналіз та особливості реалізації ключових морських конвенцій в Україні

Розділ 3. Проблеми та перспективи вдосконалення адміністративно-правових механізмів імплементації морських конвенцій

5. Перелік презентаційних матеріалів **виконаний в програмі Power Point**

6. Консультанти розділів роботи

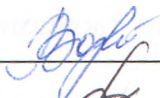
Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
	<u>Сторонні консультанти до підготовки розділів роботи не залучалися</u>		

7. Дата видачі завдання **06 вересня 2025 року**

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

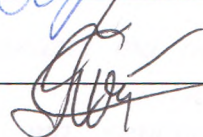
Номер	Назва етапів роботи	Терміни виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вивчення літературних джерел з предмета дослідження	вересень 2025 р.	виконано
2.	Складання розгорнутого плану роботи та ознайомлення керівника з планом кваліфікаційної роботи	вересень 2025 р.	виконано
3.	Написання розділу 1	вересень 2025 р.	виконано
4.	Написання розділу 2	жовтень 2025 р.	виконано
5.	Написання розділу 3	листопад 2025 р.	виконано
6.	Оформлення кваліфікаційної роботи	до 25 листопада 2025 р.	виконано
7.	Передача кваліфікаційної роботи науковому керівнику для написання відгуку	до 27 листопада 2025 р.	виконано
8.	Передача кваліфікаційної роботи рецензенту для рецензування	до 30 листопада 2025 р.	виконано
9.	Попередній захист кваліфікаційної роботи	05 грудня 2025 р.	виконано
10	Захист кваліфікаційної роботи	19 грудня 2025 р.	виконано

Студент



Вовченко В. О.

Керівник роботи



Панченко С. В.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	4
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ	6
ВСТУП	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ	13
1.1. Поняття, класифікація та правова природа міжнародних морських конвенцій як джерел права	13
1.2. Теоретичні моделі та правовий механізм імплементації норм міжнародного права в національну систему України	18
1.3. Роль міжнародних морських організацій у формуванні конвенційного регулювання торговельного мореплавства	24
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ТА ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ КЛЮЧОВИХ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ В УКРАЇНІ	32
2.1. Імплементація положень Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) у законодавство України про державний кордон та виключну економічну зону	32
2.2. Правове регулювання безпеки мореплавства та професійної підготовки моряків згідно з конвенціями SOLAS та STCW (ПДНВ)	40
2.3. Міжнародно-правові стандарти охорони морського середовища (MARPOL 73/78) та їх реалізація у вітчизняному екологічному законодавстві	45

РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ МЕХАНІЗМІВ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ....	55
3.1. Системні проблеми інституційної фрагментації та шляхи реформування системи державного екологічного контролю на морі	55
3.2. Особливості застосування міжнародних морських конвенцій в умовах збройної агресії та тимчасової окупації морських територій України	59
ВИСНОВКИ	68
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	71

АНОТАЦІЯ

Вовченко В. О. Міжнародні морські конвенції та їх імплементація в правовій системі України – кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Випускова кваліфікаційна робота на здобуття ступеня вищої освіти «магістр» (081 Право). – Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, Миколаїв, 2025.

Кваліфікаційна робота присвячена комплексному аналізу теоретичних засад функціонування міжнародних морських конвенцій, дослідженню правових механізмів їх імплементації в національну систему України та обґрунтуванню перспектив вдосконалення морського законодавства в умовах збройної агресії та європейської інтеграції.

У першому Розділі *«Теоретико-правові засади функціонування міжнародних морських конвенцій»* з'ясовано поняття, класифікацію та правову природу міжнародних морських конвенцій як ключових джерел права. Розкрито теоретичні моделі (монізм, дуалізм) та правовий механізм імплементації міжнародних норм у національну систему України (трансформація, рецепція, інкорпорація, відсилання). Проаналізовано роль міжнародних морських організацій (ІМО, ООН) у формуванні універсального конвенційного регулювання торговельного мореплавства.

У другому Розділі *«Правовий аналіз та особливості реалізації ключових морських конвенцій в Україні»* надано характеристику практичного впровадження положень Конвенції UNCLOS 1982 року щодо правового режиму територіального моря та виключної економічної зони України. Проаналізовано адміністративні та технічні процедури реалізації стандартів безпеки мореплавства (SOLAS) та професійної підготовки моряків (STCW). Подано аналіз механізмів охорони морського середовища від забруднення через імплементацію норм конвенції MARPOL 73/78 у вітчизняне екологічне законодавство.

У третьому Розділі *«Проблеми та перспективи вдосконалення*

адміністративно-правових механізмів імплементації морських конвенцій» ідентифіковано системні проблеми інституційної фрагментації державного екологічного контролю на морі. Особливу увагу приділено специфіці застосування міжнародних морських конвенцій в умовах збройної агресії та тимчасової окупації морських територій України. Запропоновано стратегічні напрями гармонізації морського права України з міжнародними стандартами в контексті європейської інтеграції та необхідності оновлення Кодексу торговельного мореплавства.

Ключові слова: міжнародні морські конвенції, імплементація, UNCLOS, SOLAS, STCW, MARPOL, Кодекс торговельного мореплавства, безпека мореплавства, екологічний контроль на морі, окупація морських територій.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

АМПУ	Адміністрація морських портів України
ВЕЗ	Виключна економічна зона
ДЕІ	Державна екологічна інспекція України
ЄС	Європейський Союз
КТМ	Кодекс торговельного мореплавства України
МКУБ	Міжнародний кодекс управління безпекою (ISM Code)
МППЗС	Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі (COLREG)
НТЦ	Навчально-тренажерний центр
ООН	Організація Об'єднаних Націй
ПДНВ	Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW)
СМІ	(Comité Maritime International) – Міжнародний морський комітет
EMSA	(European Maritime Safety Agency) – Європейське агентство з безпеки на морі
FAL	(Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) – Конвенція про спрощення міжнародного морського судноплавства
GAIRAS	(Generally Accepted International Rules and Standards) – Загальноприйняті міжнародні правила та стандарти
IACS	(International Association of Classification Societies) – Міжнародна асоціація класифікаційних товариств
IALA	(International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) – Міжнародна асоціація морських засобів навігації та маякових служб
МОП	(International Labour Organization) – Міжнародна організація праці (МОП)

IMO	(International Maritime Organization) – Міжнародна морська організація (IMO)
ISPS Code	(International Ship and Port Facility Security Code) – Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів
MARPOL	(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) – Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден
MLC	(Maritime Labour Convention) – Конвенція про працю в морському судноплавстві
MSW	(Maritime Single Window) – Морське єдине вікно
PSC	(Port State Control) – Контроль держави порту
SOLAS	(International Convention for the Safety of Life at Sea) – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі
STCW	(International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) – Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти
UNCLOS	(United Nations Convention on the Law of the Sea) – Конвенція ООН з морського права 1982 року

ВСТУП

Актуальність теми. Україна, маючи статус морської держави з потужним потенціалом торговельного мореплавства, інтегрована у глобальний морський простір. Основою міжнародного правопорядку на морі є система конвенцій, розроблених під егідою ООН та Міжнародної морської організації (ІМО). Проте просте приєднання до цих інструментів не гарантує їхньої ефективності – ключове значення має імплементація, тобто процес перетворення міжнародних норм у приписи національного законодавства.

Насьогодні актуальність обраної теми магістерського дослідження зумовлена трьома факторами: по-перше, необхідністю гармонізації українського законодавства з правом ЄС у межах виконання Угоди про асоціацію; по-друге, критичною потребою в оновленні Кодексу торговельного мореплавства України, норми якого подекуди застаріли порівняно з міжнародними стандартами (SOLAS, MARPOL, STCW); по-третє, безпрецедентними викликами для морської безпеки, спричиненими збройною агресією РФ, що вимагає переосмислення механізмів реалізації Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) в умовах окупації територій та блокування судноплавства.

Метою роботи є комплексний теоретико-правовий аналіз механізмів імплементації міжнародних морських конвенцій у правову систему України, виявлення суперечностей між міжнародними та національними нормами та розробка практичних рекомендацій щодо вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері мореплавства.

Для досягнення мети поставлено такі завдання:

- розкрити правову природу та класифікацію міжнародних морських конвенцій;
- визначити теоретичні моделі та правовий механізм імплементації міжнародних норм у національну систему;
- дослідити особливості реалізації норм UNCLOS 1982 щодо правового режиму морських просторів України;

- проаналізувати стан впровадження стандартів безпеки (SOLAS) та підготовки моряків (STCW) в Україні;
- оцінити ефективність імплементації екологічних стандартів конвенції MARPOL;
- сформулювати пропозиції щодо усунення колізій та гармонізації морського права України з міжнародними стандартами.

Об’єкт дослідження – суспільні відносини, що виникають у процесі імплементації та практичної реалізації норм міжнародного морського права в межах національної юрисдикції України.

Предмет дослідження – система міжнародних морських конвенцій, нормативно-правові акти України, що забезпечують їх виконання, а також наукові доктрини та правозастосовна практика у цій сфері.

Теоретичну основу цього дослідження складають напрацювання провідних вітчизняних та зарубіжних науковців, які заклали фундамент для розуміння взаємодії міжнародного та національного права. Загальнотеоретичні аспекти імплементації міжнародних норм та їхньої трансформації у внутрішнє законодавство детально розглядалися у працях таких правознавців, як В. Денисов, В. Буткевич та О. Мережко. Питання спеціального адміністративно-правового забезпечення морської діяльності та функціонування галузевого законодавства стали об’єктом прискіпливої уваги Н. Бортник та О. Дубинського. Окремі аспекти реалізації положень Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) знайшли відображення у дослідженнях А. Аверочкіної, тоді як проблеми захисту прав моряків та загальні питання міжнародного морського права активно опрацьовувалися Б. Бабіним. Крім того, вагомий внесок у вивчення міжнародно-правового режиму морських просторів та екологічної безпеки зробив Т. Короткий, а правові засади торговельного мореплавства стали предметом аналізу О. Кіцули та С. Кузнецова.

Попри значний масив наукових напрацювань, обрана тематика потребує подальшої ґрунтовної розробки, оскільки більшість існуючих досліджень проводилися до кардинальних змін у геополітичній та правовій реальності

України. Насамперед це стосується набуття Україною статусу кандидата у члени ЄС, що вимагає не просто декларативного визнання міжнародних стандартів, а глибокої гармонізації адміністративних процедур та оновлення Кодексу торговельного мореплавства. Додатковим чинником виступає надзвичайна динамічність самих міжнародних стандартів: Міжнародна морська організація (IMO) регулярно вносить зміни до технічних додатків конвенцій MARPOL та SOLAS, що створює розрив між актуальними міжнародними вимогами та застарілими вітчизняними нормами.

Особливої актуальності науковий пошук набуває в контексті збройної агресії та тимчасової окупації морських територій. Існуюча доктрина не дає вичерпних відповідей на питання ефективного захисту суверенних прав держави у виключній економічній зоні в умовах воєнної блокади та незаконного використання морських ресурсів агресором. Таким чином, мета цього дослідження полягає не лише у систематизації знань, а й у виробленні нових правових алгоритмів, які дозволять Україні уникнути потрапляння до «сірих списків» через неналежне виконання конвенційних зобов'язань. Подальша розробка цієї теми є критично важливою для формування сучасної морської політики, здатної забезпечити безпеку судноплавства та захистити національні інтереси України як провідної морської держави.

Методологічну основу магістерської кваліфікаційної роботи становить комплекс методів і прийомів наукового пізнання, що дозволили об'єктивно та всебічно дослідити процес імплементації міжнародних морських конвенцій у правову систему України. Фундаментальним у дослідженні став діалектичний метод, який дозволив розглянути норми морського права у їхньому постійному розвитку, динаміці та взаємозв'язку з глобальними геополітичними процесами. Завдяки його застосуванню було проаналізовано еволюцію міжнародного конвенційного регулювання – від класичних принципів свободи судноплавства до сучасних жорстких стандартів екологічної безпеки та технічного нагляду, а також виявлено закономірності адаптації національного законодавства до вимог цифрової епохи та викликів безпеки.

Особливе місце у роботі посідає порівняльно-правовий метод, за допомогою якого здійснено критичне зіставлення положень ключових міжнародних інструментів, таких як Конвенція ООН з морського права 1982 року, SOLAS, MARPOL та STCW, із приписами Кодексу торговельного мореплавства України та спеціальними законами. Це дало змогу не лише виявити прямі колізії та прогалини у вітчизняному правовому полі, а й обґрунтувати необхідність рецепції міжнародних стандартів для успішної інтеграції України до європейського транспортного простору. Застосування формально-юридичного методу сприяло детальному догматичному аналізу змісту конкретних правових норм, тлумаченню складних юридичних конструкцій та уніфікації термінологічного апарату, що забезпечує однозначність застосування конвенційних вимог у національній юридичній практиці.

Системно-структурний метод було використано для визначення ієрархічної побудови та місця міжнародних договорів у системі джерел права України відповідно до конституційних засад. Він дозволив дослідити механізм імплементації як цілісну систему, що охоплює законодавчий, адміністративний та судовий рівні, а також простежити функціональні зв'язки між нормами міжнародного морського права та інститутами національного адміністративного, екологічного та цивільного права. Поєднання цих методів із загальнонауковими прийомами логічного аналізу, синтезу та моделювання забезпечило внутрішню єдність дослідження та дозволило сформулювати обґрунтовані рекомендації щодо гармонізації морського законодавства України з міжнародними стандартами.

Наукова новизна отриманих результатів полягає у проведенні комплексного аналізу імплементаційного процесу в умовах сучасних геополітичних змін.

Структура та обсяг роботи. Магістерська робота складається зі вступу, трьох розділів (8 підрозділів), висновків та списку використаних джерел, який налічує 49 найменувань і розміщений на 4 сторінках. Загальний обсяг роботи становить 74 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ

1.1. Поняття, класифікація та правова природа міжнародних морських конвенцій як джерел права

Сучасний міжнародний правопорядок у Світовому океані базується на розгалуженій системі нормативних актів, серед яких центральне місце посідають міжнародні морські конвенції. Вступна частина аналізу правової природи цих документів свідчить про те, що вони виступають основним інструментом кодифікації та прогресивного розвитку норм, що регулюють відносини держав у морських просторах.

Міжнародна морська конвенція за своєю правовою суттю є багатостороннім міждержавним договором, що виступає фундаментальним інструментом кодифікації та прогресивного розвитку норм у Світовому океані. Такі договори встановлюють юридично обов'язкові правила поведінки для суб'єктів міжнародного права, охоплюючи критично важливі аспекти: від розмежування морських просторів та встановлення їхніх правових режимів до системної охорони морського середовища й гарантування безпеки торговельного судноплавства. У сучасній глобальній системі джерел права морські конвенції посідають пріоритетне місце, що нормативно закріплено у статті 38 Статуту Міжнародного Суду ООН [1]. Ця норма визначає міжнародні конвенції – і загальні, і спеціальні – як правила, що чітко визнані державами-учасниками спору, і мають застосовуватися судом як першочергова правова основа при вирішенні міждержавних справ.

Особливе значення в цій ієрархії має Конвенція ООН з морського права 1982 року, яка в науковій літературі визнана «конституцією для океанів» [2], оскільки вона створює цілісну правову базу для всіх видів діяльності на морі. Її преамбула чітко окреслює мету конвенційного регулювання: сприяння

міжнародним комунікаціям, використання морів виключно у мирних цілях, а також забезпечення справедливого й ефективного використання морських ресурсів при обов'язковому збереженні їхніх живих запасів. Американський правознавець Томас Шенбаум зазначає, що такі міжнародні угоди формують «конституційні рамки», які трансформують гнучке звичаєве право у чітко фіксовані письмові стандарти, необхідні для стабільності світового морського бізнесу. Крім регулювання відносин між суверенними державами, морські конвенції впроваджують концепцію «загальної спадщини людства», особливо щодо ресурсів міжнародного району морського дна [3, с. 256].

Своєю чергою, британські вчені Робін Черчілль та Воган Лоу розглядають Конвенцію ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) як «Конституцію для океанів», підкреслюючи її фундаментальну роль у створенні цілісного правопорядку, який охоплює всі види діяльності на морі. Вони вказують на те, що правова природа сучасних конвенцій полягає не лише в регулюванні відносин держав, а й у встановленні прав і обов'язків щодо збереження ресурсів як загальної спадщини людства [4, с. 308].

Вітчизняна правова доктрина, представлена роботами Г. О. Анцелевича та О. М. Шемякіна, визначає міжнародне морське право як складну підсистему загального міжнародного права, де конвенції є фундаментом, що забезпечує стабільність відносин у Світовому океані [5, с. 107]. Науковці зазначають, що природа морських конвенцій полягає у їхньому комплексному характері, оскільки вони одночасно регулюють публічно-правові аспекти (межі зон, юрисдикція) та приватноправові елементи (відповідальність перевізника, аварії). О. Ф. Висоцький звертає увагу на те, що джерелом права конвенція стає через волевиявлення держави при ратифікації, що надає їй пріоритет над внутрішніми актами у разі колізії, як це передбачено і українським законодавством [6].

Отже, міжнародні морські конвенції виступають не лише джерелом права, а й динамічним механізмом, що забезпечує взаємодію міжнародних правових систем із національним законодавством, вимагаючи постійної адаптації внутрішніх норм до глобальних вимог безпеки та екології.

Правова природа міжнародних морських конвенцій характеризується їхньою спрямованістю на уніфікацію правового режиму морських просторів та судноплавства.

Класифікація міжнародних морських конвенцій у сучасній правовій доктрині здійснюється за декількома фундаментальними критеріями, що дозволяє структурувати складну систему нормативних актів залежно від їхнього змісту, сфери дії та правотворчої ролі. Першим і найбільш вагомим критерієм виступає предмет правового регулювання, за яким документи поділяються на загальні та спеціальні (технічні). Загальні конвенції, беззаперечним лідером серед яких є Конвенція ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) [2], визначають «конституційні основи» світового морського правопорядку. Вони встановлюють комплексний правовий режим морських просторів, включаючи територіальне море, виключну економічну зону та континентальний шельф, а також закріплюють засади юрисдикції держав та правила мирного використання Світового океану.

На противагу їм, спеціальні або технічні конвенції мають вузькоспрямований характер і деталізують конкретні аспекти морської діяльності. До них належать ключові інструменти Міжнародної морської організації (IMO) [7], такі як Конвенція SOLAS 1974 року [8], що фокусується на конструктивних та експлуатаційних стандартах безпеки суден, Конвенція MARPOL 73/78 [9], спрямована на запобігання забрудненню морського середовища нафтою, хімічними речовинами та сміттям, а також Конвенція STCW 1978 року [10], яка регламентує жорсткі вимоги до професійної підготовки та сертифікації моряків.

Другим критерієм є юридична функція конвенції, що визначає характер її правотворчого впливу. За цією ознакою розрізняють кодифікаційні акти та конвенції, що встановлюють нові норми. Кодифікаційні конвенції мають на меті систематизацію та офіційне закріплення існуючих міжнародних звичаїв, що формувалися століттями. Прикладом такої успішної кодифікації стали Женевські конвенції 1958 року [11; 12; 14], які перетворили неписані правила

судноплавства на чіткі договірні норми.

Водночас конвенції, що встановлюють нові норми, створюють раніше не існуючі правові режими або заповнюють лакуни у праві, що особливо важливо в умовах технологічного прогресу та появи нових видів морського промислу чи ризиків. Американська школа права, зокрема Томас Шенбаум, підкреслює, що така подвійність функцій дозволяє міжнародному морському праву бути водночас стабільним у своїх основах і динамічним у технічних деталях [3].

Третім важливим критерієм є коло учасників та територіальна сфера дії, що дозволяє розмежовувати універсальні (глобальні) договори та регіональні угоди. Універсальні конвенції відкриті для приєднання всього світового співтовариства і мають на меті створення єдиного правового стандарту для всіх океанів, що критично важливо для уникнення правового демпінгу та забезпечення безпеки глобальних логістичних ланцюгів. Регіональні ж угоди враховують унікальну екологічну, географічну чи політичну специфіку окремих морських басейнів, наприклад, Чорного чи Середземного морів. Такі акти доповнюють універсальні норми, дозволяючи прибережним державам ефективніше реагувати на локальні виклики, такі як транскордонне забруднення або охорона специфічних біологічних ресурсів, не порушуючи при цьому загальних принципів міжнародного морського права.

Таким чином, системна класифікація конвенцій за цими критеріями забезпечує цілісність міжнародного правопорядку та дозволяє державам ефективно імплементувати міжнародні стандарти у своє національне законодавство.

Для цілісного сприйняття розгалуженої системи міжнародно-правового регулювання у Світовому океані та з метою наочного відображення ієрархії й функціональної спрямованості розглянутих джерел права, виникає потреба у їх чіткій систематизації. Така структуризація дозволяє не лише розмежувати фундаментальні установчі акти глобального характеру та вузькоспеціалізовані технічні регламенти, а й глибше зрозуміти логіку їхнього впливу на національне законодавство. На основі проведеного аналізу доктринальних підходів та

правової природи розглянутих інструментів, у табл. 1.1 представлена узагальнена класифікація міжнародних морських конвенцій за ключовими критеріями.

Таблиця 1.1

Порівняльна характеристика видів міжнародних морських конвенцій

Критерій класифікації	Види конвенцій	Характеристика та ключові приклади
За предметом регулювання	Загальні	Встановлюють «конституційні основи» морського правопорядку. Приклад: UNCLOS 1982 р
	Спеціальні (технічні)	Деталізують конкретні аспекти безпеки та екології. Приклади: SOLAS, MARPOL, STCW
За юридичною функцією	Кодифікаційні	Систематизують існуючі міжнародні звичаї. Приклад: Женевські конвенції 1958 р
	Правотворчі	Створюють принципово нові правові режими та норми у відповідь на виклики прогресу.
За колом учасників	Універсальні	Глобальні договори, відкриті для приєднання всієї світової спільноти
	Регіональні	Враховують специфіку басейнів. Приклади: Конвенції щодо Чорного чи Середземного морів

Підсумовуючи аналіз поняття та природи міжнародних морських

конвенцій, можна стверджувати, що вони є вищою формою правового регулювання у Світовому океані. Їхня природа поєднує в собі ознаки класичного міжнародного договору та глобального технічного стандарту, що робить їх динамічним джерелом права, здатним адаптуватися до технологічного прогресу та екологічних викликів. Класифікація цих інструментів дозволяє державам чітко структурувати свої міжнародні зобов'язання та ефективно інтегрувати їх у національну правову систему, забезпечуючи гармонізацію внутрішнього законодавства з міжнародними стандартами.

1.2. Теоретичні моделі та правовий механізм імплементації норм міжнародного права в національну систему України

Ефективність міжнародного правопорядку та стабільність глобальних відносин, особливо у такій специфічній сфері, як морська діяльність, безпосередньо залежать від якості правового зв'язку між міжнародною та національними правовими системами. Процес імплементації виступає ключовою ланкою, що забезпечує реальну дію міжнародно-правових зобов'язань всередині держави, перетворюючи абстрактні норми конвенцій на конкретні юридичні приписи для національних суб'єктів.

В основі дослідження цього процесу лежить аналіз теоретичних моделей взаємодії правових систем, які історично сформувалися у світовій юриспруденції та визначають вектор розвитку законодавства України.

Фундаментальний дискурс щодо співвідношення міжнародного та національного права базується на двох класичних концепціях: моністичній та дуалістичній. Моністична модель, прихильниками якої були такі видатні європейські правознавці, як Г. Кельзен та Г. Лаутерпахт, розглядає право як єдину ієрархічну систему, де міжнародні норми мають перевагу та пряму дію без необхідності спеціального внутрішньодержавного перетворення [15; 16]. Натомість дуалістична модель, що отримала розвиток у працях Г. Тріпеля та Д. Анцілотті, наголошує на автономності міжнародного та внутрішнього права як

двох самостійних правопорядків, що мають різні джерела, предмети регулювання та суб'єктний склад [17; 18]. Українська правова школа, зокрема у працях В. Денисова та В. Буткевича, традиційно схиляється до поміркованого дуалізму, який визнає необхідність спеціального акта державної волі для надання міжнародній нормі статусу джерела права всередині країни, проте водночас проголошує пріоритет ратифікованих угод [19; 20].

Аналізуючи практичне значення цих моделей для морської галузі України, слід підкреслити, що поміркований дуалізм дозволяє державі зберігати суверенітет у питаннях правозастосування, одночасно забезпечуючи гнучкість у процесі інкорпорації технічних регламентів. Для магістерського дослідження важливо розуміти, що просте визнання міжнародного договору частиною національного законодавства (згідно зі ст. 9 Конституції України [21]) часто виявляється недостатнім для імплементації складних конвенцій, як-от MARPOL чи SOLAS. У таких випадках держава змушена застосовувати механізм трансформації, створюючи деталізовані підзаконні акти – правила, інструкції та порядки, які адаптують загальні конвенційні вимоги до специфіки роботи українських портів та судноплавних компаній. Це підтверджує тезу про те, що імплементація є не разовою політико-правовою дією, а безперервним процесом узгодження волі міжнародної спільноти з інституційною спроможністю національної правової системи.

Сучасна європейська та американська доктрина, представлена працями П. Маланчука та Я. Броунлі, дедалі частіше апелює до концепції «правового функціоналізму», яка частково нівелює жорстке протистояння монізму та дуалізму. У межах цієї моделі на перший план виходить ефективність норми: якщо конвенція містить самовиконувані приписи, вони можуть застосовуватися судами України безпосередньо для захисту прав моряків чи судновласників [22; 23]. Для української правової системи такий підхід є перспективним, оскільки він дозволяє мінімізувати бюрократичні бар'єри при впровадженні міжнародних стандартів безпеки. Отже, теоретичний вибір на користь тієї чи іншої моделі безпосередньо визначає архітектуру морського законодавства України, де

поєднання конституційних гарантій прямої дії договорів із фаховою адміністративною трансформацією технічних норм стає запорукою успішної інтеграції держави до світового морського співтовариства.

Правовий механізм імплементації в Україні спирається на конституційні засади, зокрема статтю 9 Конституції України, яка інтегрує чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою, до складу національного законодавства [21]. Проте механізм реалізації цих норм є багатограним і включає такі форми, як трансформація, рецепція, інкорпорація та відсилання. Трансформація передбачає змістовну переробку міжнародної норми та її викладення у формі нового національного закону, що характерно для складних галузевих стандартів. Рецепція ж означає дослівне запозичення тексту конвенції до внутрішнього акта.

Поряд із зазначеними формами, у морському праві критично важливу роль відіграє інкорпорація, яка дозволяє застосовувати норми конвенцій безпосередньо, за умови, що вони є самовиконуваними, тобто не потребують додаткового уточнення на рівні національних законів. У вітчизняній правозастосовчій практиці цей метод найчастіше реалізується через використання бланкетних норм, що містяться у спеціальних кодексах. Зокрема, стаття 12 Кодексу торговельного мореплавства України фактично легітимізує метод відсилання, встановлюючи пріоритет правил міжнародного договору над внутрішніми нормами. Це дозволяє національній правовій системі залишатися динамічною та оперативно реагувати на зміни в міжнародних технічних регламентах без необхідності щоразу ініціювати тривалу процедуру внесення змін до законів [24].

Водночас складність архітектури морських конвенцій, таких як MARPOL 73/78 або SOLAS 74, зумовлює необхідність поєднання декількох форм імплементації одночасно, оскільки значна частина їхніх положень є несамовиконуваними. Такі норми зазвичай містять лише загальні вимоги щодо безпеки чи екології, залишаючи державі право самостійно визначити конкретні адміністративні процедури. У зв'язку з цим, правовий механізм імплементації в

Україні доповнюється потужним інституційним складником – діяльністю профільного Міністерства та Адміністрації судноплавства, які через видання технічних регламентів та наказів деталізують конвенційні стандарти. Таким чином, імплементаційний процес трансформується зі суто законодавчої площини в адміністративно-правову, де ключовим завданням держави стає гармонізація термінологічного апарату та процедур нагляду з глобальними вимогами ІМО [8; 9; 7].

Ось розширений варіант вашого фрагмента. Текст доповнено глибоким аналізом механізмів інтерналізації та практичним аспектом транснаціональної взаємодії, що відповідає стилістиці магістерської роботи.

Американська доктрина, представлена роботами Л. Генкіна та Г. Коха, розширює розуміння цього механізму через концепцію «транснаціонального правового процесу», де імплементація розглядається не лише як формальний законодавчий акт, а як безперервна взаємодія судових та адміністративних органів держави з міжнародними інституціями з метою інтерналізації глобальних стандартів у національну правосвідомість [25; 26].

У контексті морського права такий підхід набуває особливої значущості, оскільки передбачає формування стійкого правового діалогу між національними регуляторами (зокрема, Адміністрацією судноплавства України) та міжнародними структурами, передусім Міжнародною морською організацією (ІМО). Слід наголосити, що транснаціональний процес у цій сфері не обмежується лише юридичним визнанням конвенцій, а охоплює складну систему «нормативної інтерналізації», де міжнародні стандарти безпеки та екології стають невід’ємною частиною повсякденної професійної діяльності національних суб’єктів – від інспекторів портів до суддів. Це створює умови, за яких правозастосовна практика в Україні починає орієнтуватися на глобальні тренди *maritime law*, що дозволяє нівелювати застарілі підходи та забезпечувати високу ступінь комплаєнсу з міжнародними зобов’язаннями.

Розвиваючи цю тезу, доцільно зауважити, що така динамічна модель імплементації дозволяє розглядати національну правову систему як відкриту

структуру, що постійно адаптується під впливом транснаціональних імпульсів. Для України це означає перехід від стратегії «пасивної адаптації» (простого копіювання текстів конвенцій) до «активної інтерналізації», де судові органи при вирішенні спорів, пов'язаних із морськими аваріями чи затриманням суден, безпосередньо апелюють до принципів UNCLOS або стандартів SOLAS як до легітимних орієнтирів правової справедливості. Отже, залучення концепції транснаціонального правового процесу дозволяє глибше зрозуміти сутність імплементаційного механізму як інструменту інтеграції України до єдиного світового морського простору, де правові норми діють не лише завдяки державному примусу, а й внаслідок їхнього органічного включення у внутрішню логіку національного правопорядку [8; 10].

Особливе місце у механізмі імплементації займає метод відсилання, що є критично важливим для морського права України. Згідно з Законом «Про міжнародні договори України», у разі, якщо міжнародним договором встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору [27]. Це створює умови для динамічного оновлення правового поля, особливо у частині технічних стандартів безпеки та екології, що розробляються міжнародними організаціями. Європейські дослідники підкреслюють, що в умовах глобалізації правовий механізм імплементації дедалі більше набуває функціонального характеру, де на перший план виходить не формальний статус норми, а її спроможність вирішувати конкретні транскордонні проблеми. Для України цей процес також нерозривно пов'язаний із євроінтеграційними зобов'язаннями, що вимагає гармонізації адміністративних процедур у морській галузі із стандартами *acquis communautaire*.

Аналізуючи практичний вимір реалізації методу відсилання, варто зауважити, що він виступає ефективним інструментом подолання інерційності національної законотворчості. У морській галузі, де технологічний прогрес та екологічні вимоги випереджають традиційні бюрократичні цикли, бланкетні норми Кодексу торговельного мореплавства України дозволяють фактично

автоматично інтегрувати численні технічні поправки до додатків конвенцій SOLAS чи MARPOL, які приймаються за процедурою «мовчазної згоди» (*tacit acceptance*). Для України як для держави прапора та прибережної держави такий підхід є гарантією того, що вітчизняні судна та порти залишатимуться в межах міжнародного правового комплаєнсу, уникаючи ризиків затримання суден або потрапляння до «сірих списків» через невідповідність внутрішніх нормативів актуальним глобальним стандартам [8; 9]. Таким чином, метод відсилання трансформується з суто теоретичної конструкції в реальний важіль оперативного управління морською безпекою на національному рівні.

Більше того, розширення функціонального характеру імплементації в контексті наближення до стандартів *acquis communautaire* вимагає від українського законодавця переходу від формального копіювання текстів до забезпечення операційної сумісності правових систем. Це означає, що імплементація конвенційних норм повинна супроводжуватися впровадженням складних цифрових інструментів, таких як система «Єдиного морського вікна» (*Maritime Single Window*) або електронна сертифікація моряків, що передбачено конвенцією FAL та відповідними директивами ЄС. В умовах воєнного стану та подальшої післявоєнної відбудови України цей процес стикається із викликом подолання інституційної фрагментації, де ефективна реалізація міжнародних зобов'язань залежить від злагодженої взаємодії між Адміністрацією судноплавства, митними органами та екологічною інспекцією [28, с. 104]. Отже, сучасний правовий механізм імплементації в Україні слід розглядати як складний синтез законодавчого визнання пріоритету міжнародного права та практичної готовності державних інституцій до впровадження високотехнологічних морських стандартів.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що теоретична база імплементації в Україні еволюціонує від суворого дуалістичного підходу до моделі відкритої взаємодії правових систем. Правовий механізм імплементації норм міжнародного права є комплексною системою, що поєднує конституційні гарантії, законодавчу діяльність Верховної Ради та технічне нормотворення

виконавчої влади. Успішність функціонування цього механізму залежить від чіткості процедур трансформації та відсилання, що забезпечує стабільність правового режиму та виконання Україною своїх зобов'язань як відповідального суб'єкта міжнародного морського права.

1.3. Роль міжнародних морських організацій у формуванні конвенційного регулювання торговельного мореплавства

Глобальний характер торговельного мореплавства історично зумовив потребу в єдиних стандартах, які б дозволили суднам вільно та безпечно перетинати кордони різних юрисдикцій. Вступна частина аналізу цієї проблематики вказує на те, що перехід від фрагментарних звичаєвих норм до цілісної конвенційної системи став можливим лише завдяки інституціоналізації міжнародного співробітництва. У цьому процесі ключову роль відіграють міжнародні морські організації, які виступають не просто майданчиками для дискусій, а реальними центрами нормотворення, що формують технічний та юридичний каркас сучасної морської діяльності.

Центральне місце в цій ієрархії посідає Міжнародна морська організація (ІМО), спеціалізована установа ООН, створена відповідно до Женевської конвенції 1948 року. Як зазначають американські дослідники, зокрема Т. Шенбаум, ІМО трансформувалася з координаційного органу в потужного «глобального регулятора», чия діяльність охоплює понад 90% світового тоннажу флоту [3]. Організація забезпечує механізм, за допомогою якого понад 170 держав-членів узгоджують складні стандарти безпеки, екології та правової відповідальності. Правотворча роль ІМО реалізується через її постійні комітети: Комітет з безпеки на морі (MSC), Комітет з охорони морського середовища (MEPC) та Юридичний комітет, кожен з яких відповідає за підготовку текстів нових конвенцій та поправок до існуючих інструментів [2].

Історично важливою була також роль Міжнародного морського комітету (СМІ), першої неурядової організації, яка ще наприкінці XIX століття заклала

підвалини для кодифікації приватного морського права. Саме зусиллями СМІ були розроблені проекти перших конвенцій про зіткнення суден, допомогу та рятування, а також відомі Гаазькі правила 1924 року [29]. Європейські вчені Р. Черчілль та А. Лоу підкреслюють, що успіх СМІ полягав у залученні практиків – юристів, судновласників та страховиків, що дозволило створити норми, максимально адаптовані до потреб бізнесу [4]. На сучасному етапі СМІ продовжує співпрацювати з ІМО, забезпечуючи експертну підтримку в питаннях правового статусу суден та відповідальності.

Забезпечення безпеки людського життя на морі є пріоритетним напрямом діяльності ІМО, що втілюється в розробці та постійному оновленні Конвенції SOLAS 1974 року. Роль організації тут полягає у створенні «динамічного законодавства», де технічні кодекси (наприклад, LSA Code чи ISM Code) стають невід’ємною частиною конвенційного регулювання. Вітчизняний дослідник О. Шемякін слушно зауважує, що без інституційного нагляду ІМО ці стандарти залишалися б лише рекомендаціями, тоді як механізм аудиту держав-членів перетворює їх на обов’язкові до виконання норми національного права [30, с. 112].

Екологічний вектор діяльності морських організацій відображений у роботі МЕРС, який став ініціатором створення Конвенції MARPOL 73/78. У сучасних умовах роль ІМО в цій сфері розширюється до боротьби з кліматичними змінами через впровадження стандартів енергоефективності суден. Науковці Г. Анцелевич та Т. Короткий наголошують, що міжнародні організації виступають гарантами того, що екологічні вимоги будуть рівними для всіх учасників ринку, запобігаючи створенню «гавань демпінгу» у державах із низьким рівнем контролю [5; 31]. Це підкреслює регуляторну функцію організацій як засобів забезпечення добросовісної конкуренції.

Окремої уваги заслуговує реалізація стратегії декарбонізації флоту. У 2023 році ІМО прийняла оновлену Стратегію щодо скорочення викидів парникових газів, яка ставить мету досягти нульового рівня викидів до 2050 року. Це рішення вже трансформується у конкретні технічні заходи, такі як впровадження індексу

енергоефективності існуючих суден (ЕЕХІ) та індикатора вуглецевої інтенсивності (СІІ) [7]. Практичним прикладом впливу цієї стратегії на Україну є необхідність модернізації вітчизняного флоту та оновлення правил технічного нагляду за суднами, що підтверджує роль ІМО як драйвера технологічного переозброєння галузі.

Окрім технічних аспектів, міжнародні організації формують соціальні стандарти мореплавства. Провідну роль тут відіграє Міжнародна організація праці (МОП), чийм найвищим досягненням стала Конвенція про працю в морському судноплавстві (MLC 2006). Цей документ, який часто називають «четвертим стовпом» міжнародного морського права, став результатом безпрецедентного тристороннього діалогу між урядами, роботодавцями та профспілками моряків. Як зазначають європейські фахівці, МОП вдалося уніфікувати понад 60 попередніх актів у єдиний кодекс, що суттєво спростило процес імплементації цих норм у правову систему України та інших держав [32].

Юридичний комітет ІМО відіграє ключову роль у створенні режимів цивільної відповідальності та компенсації за збитки. Розробка Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (CLC) та створення Міжнародного фонду (IOPC Funds) є прикладом того, як організації забезпечують фінансовий захист прибережних держав. Американська правова школа акцентує увагу на тому, що ці інституції створюють систему «глобального страхування», де відповідальність розподіляється між судновласниками та вантажовласниками за чіткими міжнародними правилами [1].

Важливим інструментом впливу міжнародних організацій є процедура «мовчазної згоди» (tacit acceptance), яка дозволяє ІМО оперативно вносити технічні зміни до конвенцій. Це кардинально відрізняється від класичного договірного права, де кожна зміна потребує тривалої ратифікації. Завдяки цьому механізму міжнародні морські організації забезпечують відповідність правових норм стрімкому технологічному прогресу. У вітчизняній науці підкреслюється, що для України такий підхід вимагає особливої уваги до адміністративного механізму трансформації цих поправок у внутрішні накази та інструкції [32; 7].

Роль організацій також виявляється у сфері спрощення формальностей міжнародного судноплавства. Конвенція FAL, розроблена ІМО, спрямована на цифровізацію морського документообігу та створення систем «Єдиного вікна». Це дозволяє гармонізувати адміністративні процедури в портах, що є критично важливим для інтеграції України до транскордонних логістичних ланцюгів. Сучасні дослідники вказують, що морські організації сьогодні стають провідниками «цифрової трансформації» галузі [33].

Окремої уваги заслуговує трансформація Міжнародної асоціації морських засобів навігації та маякових служб (IALA) з неурядової організації в міжурядову. Цей процес, закріплений Паризькою конвенцією 2020 року, підкреслює зростаючу роль інституційного регулювання у сфері цифрової навігації. IALA відіграє ключову роль у розробці стандартів «E-Navigation», що дозволяє уніфікувати обмін даними між судном та берегом. Для України, яка має розгалужену систему навігаційного обладнання в Чорному та Азовському морях, впровадження стандартів IALA є критично важливим для гарантування безпеки судноплавства.

У сфері забезпечення безпеки мореплавства неможливо оминати роль галузевих асоціацій, таких як INTERTANKO та INTERCARGO. Хоча ці організації не мають статусу міжурядових, їхній експертний вплив на формування текстів конвенцій ІМО є визначальним. Наприклад, саме за ініціативи INTERTANKO були вдосконалені норми Конвенції MARPOL щодо конструкції суден з подвійним корпусом після великих екологічних катастроф [34]. Це свідчить про те, що конвенційне регулювання формується в результаті симбіозу державного нагляду та практичного досвіду приватного сектору.

В умовах повномасштабної збройної агресії проти України, роль ІМО набула безпрецедентного політико-безпекового значення. Рада ІМО неодноразово приймала резолюції, що засуджують дії агресора та закликають до забезпечення безпеки комерційних суден. Реальний приклад такої діяльності – активна участь ІМО у підтримці «Чорноморської зернової ініціативи» та подальше сприяння безпековому коридору, створеному Україною самостійно.

Організація виступила платформою для комунікації з державами прапора та страховими компаніями, що дозволило зберегти логістичні ланцюги навіть у зоні високого воєнного ризику [32].

Значний вплив на конвенційне поле мають також регіональні організації, що здійснюють контроль держави порту (PSC). Найбільш авторитетною з них є Паризький меморандум (Paris MoU), члени якого забезпечують виконання стандартів ІМО через систему інспекцій. Реальний механізм впливу тут реалізується через «білі», «сірі» та «чорні» списки держав прапора. Якщо судно під українським прапором систематично порушує норми SOLAS чи MARPOL, воно потрапляє до нижчих категорій списку, що автоматично збільшує кількість перевірок та здорожує страхування [32].

Фінансовий сектор також стає частиною регуляторної системи через ініціативи типу «Принципи Посейдона». Це глобальна угода між провідними банками світу про оцінку відповідності їхніх судових портфелів кліматичним цілям ІМО. Таким чином, міжнародні морські організації через свої стандарти починають опосередковано керувати фінансовими потоками в індустрії. Судно, яке не відповідає вимогам екологічних конвенцій, сьогодні значно складніше отримати кредит чи інвестиції.

Не менш важливою є роль Міжнародної федерації транспортників (ITF), яка у співпраці з МОП забезпечує контроль за дотриманням Конвенції MLC 2006. Під час пандемії COVID-19 саме спільні зусилля ІМО, МОП та ITF дозволили визнати моряків «ключовими працівниками», що відкрило можливість для зміни екіпажів у заблокованих портах світу. Це приклад того, як інституційна взаємодія рятує людські життя та забезпечує соціальну стабільність глобального мореплавства.

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (IACS) також відіграє роль «технічного асистента» ІМО. Оскільки більшість держав делегують класифікаційним товариствам повноваження з огляду суден, стандарти IACS стають де-факто частиною конвенційного регулювання. Практична взаємодія України з членами IACS забезпечує високу якість технічного нагляду, що є

необхідною умовою для безпечного виходу українських суден у міжнародні рейси [34].

Особливої уваги заслуговує взаємодія ІМО з регіональними організаціями, наприклад, з Європейським агентством з безпеки на морі (EMSA). Для України, в контексті євроінтеграції, це створює дворівневу систему стандартів, де глобальні вимоги конвенцій доповнюються більш жорсткими директивами ЄС. Міжнародні організації тут виступають медіаторами, що забезпечують сумісність глобального та регіонального рівнів регулювання [28].

Розглядаючи ці аспекти, можна дійти висновку, що міжнародні морські організації є архітекторами сучасної системи торговельного мореплавства. Їхня роль полягає не лише у створенні текстів конвенцій, а й у забезпеченні їхнього життєвого циклу: від розробки до моніторингу виконання. Професіоналізм цих структур дозволяє долати правові колізії та створювати універсальну мову морського права, зрозумілу в кожному порту світу.

Сучасне морське право – це не статичний набір документів, а «жива» система, що дихає завдяки діяльності міжнародних організацій. Вони створюють умови, за яких науково-технічний прогрес негайно трансформується в правову норму. Для України активна позиція у цих організаціях та вчасна реакція на їхні резолюції є запорукою не лише дотримання міжнародного права, а й захисту національної честі на світовому рівні. Роль цих інституцій як «архітекторів правопорядку» є незамінною для забезпечення стійкості та справедливості у використанні Світового океану [20, с. 93].

Підсумовуючи, слід зазначити, що конвенційне регулювання торговельного мореплавства неможливе без активної та провідної ролі міжнародних організацій. Вони трансформують волю окремих держав у загальновизнані міжнародні правила та стандарти, які стають частиною світового правопорядку. Для України як морської держави поглиблення співпраці з цими організаціями та своєчасна імплементація їхніх стандартів є запорукою національної безпеки, екологічної стабільності та економічного процвітання.

Висновки до першого розділу

У першому розділі здійснено комплексний теоретичний аналіз поняття, класифікації та правової природи міжнародних морських конвенцій, досліджено механізми їх імплементації в національну правову систему та визначено роль міжнародних інституцій у формуванні правового поля торговельного мореплавства. За результатами проведеного дослідження сформульовано такі висновки:

1. З'ясовано, що міжнародні морські конвенції є фундаментом сучасного морського правопорядку, виступаючи основною формою кодифікації волі держав щодо використання Світового океану. Встановлено, що їхня правова природа має подвійний характер: вони функціонують як акти «міжнародного законодавства» та як інструменти узгодження суверенних інтересів. Запропоновано класифікувати їх за предметом регулювання (загальні та спеціальні), юридичною функцією (кодифікаційні та правотворчі) та територіальною сферою дії (універсальні та регіональні), що дозволяє структурувати складний масив норм для їх ефективної імплементації.

2. Доведено, що правовий механізм імплементації міжнародних морських норм в Україні базується на моделі поміркованого дуалізму, яка передбачає обов'язкову участь держави у наданні міжнародному договору статусу частини національного законодавства. Визначено, що найефективнішими формами реалізації морських конвенцій в Україні є трансформація (створення нових законів на базі конвенцій) та відсилання (бланкетні норми). Особливу увагу приділено методу відсилання, який дозволяє українському законодавству динамічно адаптуватися до технічних поправок міжнародних регламентів без проходження тривалої процедури ратифікації.

3. Визначено ключову роль міжнародних морських організацій, передусім Міжнародної морської організації (ІМО), як головних архітекторів конвенційного регулювання. Встановлено, що ІМО трансформувалася в «глобального регулятора», чий стандарти (GAIRAS) стають обов'язковими для

виконання всіма учасниками мореплавства. Досліджено роль МОП у формуванні соціальних стандартів (Конвенція MLC 2006) та діяльність IALA у цифровізації навігації. Констатовано, що в умовах сучасних безпекових викликів та збройної агресії проти України, ці організації стають платформою для захисту свободи судноплавства та легітимізації безпекових коридорів у Чорноморському регіоні.

4. Обґрунтовано, що теоретична база, сформована в межах першого розділу, є необхідною передумовою для подальшого аналізу практичної реалізації конкретних конвенцій (SOLAS, MARPOL, STCW) у законодавстві України. Ефективність національного морського права безпосередньо залежить від глибини інтерналізації міжнародних стандартів у правосвідомість вітчизняних суб'єктів та готовності державних інституцій до впровадження високотехнологічних вимог міжнародної спільноти.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ ТА ОСОБЛИВОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ КЛЮЧОВИХ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ В УКРАЇНІ

2.1. Імплементация положень Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) у законодавство України про державний кордон та виключну економічну зону

Дослідження процесу інтеграції міжнародних стандартів у національну правову систему України неможливе без ґрунтовного аналізу Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року (UNCLOS), яка є підґрунтям за своєю значущістю та обсягом регулювання для океанів.

Історіографія прийняття цього монументального документа бере свій початок у 1973 році, коли розпочала роботу Третя конференція ООН з морського права. Після тривалих та виснажливих дев'ятирічних переговорів, спрямованих на досягнення консенсусу між державами з діаметрально протилежними інтересами, Конвенція була відкрита для підписання 10 грудня 1982 року в місті Монтего-Бей, Ямайка. Основною метою створення UNCLOS було встановлення всеосяжного правового режиму для Світового океану, що охоплював би питання суверенітету, юрисдикції, використання ресурсів, охорони морського середовища та врегулювання спорів [2].

Україна, перебуваючи на той час у складі СРСР, брала активну участь у розробці тексту Конвенції, розуміючи стратегічну важливість доступу до морських просторів та ресурсів. Проте офіційний шлях до повноцінного членства у «клубі морських держав» за правилами UNCLOS розпочався вже в часи незалежності. Верховна Рада України ратифікувала Конвенцію 3 червня 1999 року відповідним Законом № 728-XIV, що стало відправною точкою для глибокої реформації вітчизняного законодавства. Ратифікація підтвердила намір України дотримуватися міжнародних стандартів у делімітації морських кордонів та управлінні ресурсами у Чорному та Азовському морях [2].

Процес імплементації положень UNCLOS у внутрішнє право України знайшов своє відображення у низці нормативно-правових актів, ключовим з яких є Закон України «Про територіальне море, прилеглу зону та континентальний шельф України». Цей акт став логічним продовженням конституційного припису щодо пріоритету міжнародних договорів і деталізував статус морських зон, що підпадають під національну юрисдикцію. Відповідно до статті 3 UNCLOS, Україна законодавчо закріпила ширину свого територіального моря на рівні 12 морських миль, відрахованих від вихідних ліній, що повністю відповідає універсальному стандарту міжнародного права [27].

Питання суверенітету України у територіальному морі є значущим для національної безпеки. Згідно з нормами UNCLOS, закріпленими у вітчизняному законі, суверенітет держави поширюється на територіальне море, повітряний простір над ним, а також на його дно та надра. Це означає, що Україна має виключне право на встановлення правового режиму в цій зоні, регулювання судноплавства та видобуток корисних копалин. Однак цей суверенітет не є абсолютним, оскільки він обмежений міжнародним зобов'язанням надавати іноземним суднам право мирного проходу [28, с. 84].

Право мирного проходу, детально регламентоване статтями 17–19 UNCLOS, отримало чітке відображення у законодавстві України. Закон визначає, що прохід вважається мирним, якщо він не загрожує миру, доброму порядку або безпеці прибережної держави. У Кодексі торговельного мореплавства (КТМ) України ці положення конкретизовані через встановлення правил плавання у морських коридорах та використання систем поділу руху суден. Особлива увага приділяється забороні під час проходу будь-яких видів збройної діяльності, збору інформації на шкоду безпеці України або актів навмисного забруднення морського середовища [24].

Режим виключної економічної зони (ВЕЗ) України є прикладом складної імплементації функціональної юрисдикції, передбаченої частиною V UNCLOS. На відміну від територіального моря, у ВЕЗ Україна володіє не повним суверенітетом, а суверенними правами з метою розвідки, розробки та

збереження природних ресурсів. Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» від 16 травня 1995 року став першим актом, що деталізував ці права ще до офіційної ратифікації UNCLOS, що свідчить про ранню орієнтацію України на міжнародні стандарти [35].

Юрисдикція України у ВЕЗ, згідно з міжнародними нормами, поширюється на створення та використання штучних островів, установок і споруд, проведення морських наукових досліджень та захист морського середовища. У Кодексі торговельного мореплавства ці аспекти реалізовані через приписи щодо реєстрації суден, які здійснюють промисел у ВЕЗ, та обов'язки капітанів суден дотримуватися екологічних стандартів. Це створює правову основу для контролю над діяльністю іноземних суб'єктів у зоні, що простягається до 200 морських миль від берега [24; 32].

Важливим елементом функціональної юрисдикції України у виключній економічній зоні, що безпосередньо впливає зі статті 73 UNCLOS, є право вживати таких заходів, як огляд, інспекція, арешт і судовий розгляд, для забезпечення дотримання національного законодавства. У вітчизняному правовому полі ці повноваження деталізовані у Законі «Про виключну (морську) економічну зону України», де чітко визначено процедуру затримання іноземних суден-порушників. Особливий акцент ставиться на обов'язку негайного звільнення затриманого судна та його екіпажу після надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення, що відповідає гуманітарним стандартам міжнародного морського права. Такий механізм дозволяє Україні ефективно захищати свої суверенні права на біологічні та мінеральні ресурси, не перешкоджаючи при цьому свободі судноплавства інших держав [7; 28].

Ще одним важливим аспектом імплементації є положення про континентальний шельф. Українське законодавство повторює дефініцію UNCLOS, визначаючи шельф як морське дно та надра підводних районів, що простягаються за межі територіального моря. Права України на континентальний шельф є виключними у тому сенсі, що якщо Україна не здійснює розвідку або розробку його ресурсів, ніхто інший не може цього робити

без її прямої згоди. Це має стратегічне значення для енергетичної незалежності держави, враховуючи поклади природного газу на чорноморському шельфі [30, с. 112].

Особливого значення в сучасних умовах набуває аналіз викликів, пов'язаних із тимчасовою окупацією Автономної Республіки Крим та міста Севастополя. З 2014 року Україна стикнулася з безпрецедентним порушенням з боку РФ її фундаментальних принципів UNCLOS. Окупація півострова призвела до незаконного захоплення морських зон України, включаючи територіальне море та ВЕЗ, що оточують Крим. РФ всупереч Конвенції здійснює незаконний видобуток вуглеводнів на українському шельфі та перешкоджає вільному судноплавству [36].

Виклики, пов'язані з Азовським морем та Керченською протокою, демонструють складність застосування UNCLOS в умовах збройного конфлікту. Україна послідовно відстоює позицію, що UNCLOS є застосовною до цих акваторій як до міжнародних вод, тоді як агресор намагається нав'язати режим «внутрішніх вод двох держав» для обмеження суверенітету України. Незаконне будівництво Керченського мосту стало грубим порушенням права на вільний доступ до моря та безпеку мореплавства, що стало предметом розгляду в Міжнародному арбітражному трибуналі з морського права [36].

Юридична реакція України на ці виклики базується на положеннях UNCLOS щодо врегулювання спорів (Частина XV). Подання позову до Постійної палати третейського суду в Гаазі щодо порушення прав прибережної держави в Чорному та Азовському морях є практичною реалізацією конвенційних механізмів захисту суверенітету. Україна використовує UNCLOS як основний правовий інструмент для делегітимізації дій агресора у Світовому океані та вимагає компенсації за завдані збитки [2].

Варто також звернути увагу на роль Кодексу торговельного мореплавства України у забезпеченні правопорядку на морі. КТМ інтегрує норми UNCLOS щодо обов'язків держави прапора. Україна як держава прапора зобов'язана здійснювати ефективний контроль за суднами, що плавають під її прапором,

гарантувати їхню технічну безпеку та дотримання трудових прав моряків. Це забезпечує відповідність українського судноплавства глобальним стандартам, що є необхідною умовою для міжнародного визнання судових документів [2; 12].

Питання делімітації морських кордонів також займає значне місце в історіографії імплементації UNCLOS. Прикладом успішного застосування конвенційних процедур стало рішення Міжнародного Суду ООН 2009 року у справі про делімітацію морських просторів у Чорному морі (Україна проти Румунії). Суд застосував метод «рівновіддаленості/спеціальних обставин», передбачений статтями 74 та 83 UNCLOS, що дозволило встановити справедливий кордон ВЕЗ та континентального шельфу, який Україна визнала та імплементувала у своє законодавство [13].

Адміністративно-правове регулювання охорони морського середовища, закладене в UNCLOS (Частина XII), знайшло своє відображення у системі державних органів України. Повноваження Державної екологічної інспекції та морських адміністрацій щодо запобігання забрудненню з суден базуються на конвенційних стандартах. Україна запровадила жорсткі правила скидання баластних вод та відходів, що є прямою реалізацією обов'язку держав захищати морську екосистему, передбаченого статтею 192 UNCLOS [14].

У контексті забезпечення безпеки мореплавства, UNCLOS вимагає від держав підтримувати актуальні навігаційні карти та сповіщати про небезпеки. Україна через державну установу «Держгідрографія» реалізує ці вимоги, забезпечуючи гідрографічне обслуговування у своїх водах. Викликом тут стала втрата контролю над частиною маяків та засобів навігації в окупованому Криму, що створює загрозу для міжнародного судноплавства та вимагає від України постійного інформування ІМО про нелегітимність дій окупаційної влади [15].

Правовий режим прилеглої зони, передбачений статтею 33 UNCLOS, був імплементований Україною відносно недавно. Законом України «Про прилеглу зону України» 2018 року ширина цієї зони була встановлена на рівні 24 морських миль. Це розширило можливості прикордонних та митних органів щодо

запобігання порушенням митного, фіскального, імміграційного або санітарного законодавства, дозволяючи здійснювати переслідування суден-порушників за межами територіального моря [16].

Аналіз вітчизняного законодавства крізь призму UNCLOS демонструє поступову еволюцію від загальних декларацій до конкретних механізмів реалізації прав і обов'язків. КТМ України постійно оновлюється для відповідності новим технічним стандартам, які впливають із загальних принципів Конвенції. Наприклад, правила щодо рятування на морі та відповідальності за зіткнення суден базуються на обов'язку надавати допомогу, закріпленому статтею 98 UNCLOS [2].

Так, окремої уваги заслуговує імплементація інституту «переслідування по гарячих слідах» (hot pursuit), регламентованого статтею 111 UNCLOS. У Законі України «Про державний кордон України» та Законі «Про прилеглу зону України» закріплено право компетентних органів (зокрема Морської охорони Державної прикордонної служби) розпочинати переслідування іноземного судна, якщо є достатні підстави вважати, що воно порушило закони України у внутрішніх водах, територіальному морі або прилеглій зоні. Це право припиняється лише тоді, коли судно входить у територіальне море своєї чи третьої держави. Для України реалізація цього права є критично важливою у боротьбі з контрабандою та незаконним рибальством, оскільки вона забезпечує безперервність юрисдикційного контролю держави за межами її сухопутної території [3; 16; 26].

Проблема незаконного, непідзвітного та нерегульованого рибальства (ННН-рибальство) у ВЕЗ України є ще одним викликом, що потребує посилення імплементаційних заходів. UNCLOS надає Україні право застосовувати такі заходи, як огляд, інспекція, арешт і судовий розгляд щодо іноземних рибальських суден-порушників. Реалізація цих повноважень покладена на Державну прикордонну службу, діяльність якої чітко регламентована законом відповідно до конвенційних обмежень щодо недопустимості тілесних покарань [2].

Науковий дискурс у США та Європі, представлений працями професорів Дж. Мура та Б. Оксмана, підкреслює, що стабільність UNCLOS базується на «пакетному підході», де держави не можуть обирати лише вигідні їм норми. Україна дотримується цієї філософії, визнаючи взаємозв'язок між свободою судноплавства та обов'язком охорони ресурсів. Це зміцнює репутацію України як надійного партнера у міжнародних морських відносинах [37; 38].

Особливе місце в системі імплементації займає наукова співпраця. UNCLOS заохочує морські наукові дослідження як основу для сталого розвитку. Україна, маючи потужний науковий потенціал, інтегрує ці норми через державні програми вивчення ресурсів шельфу. Однак окупація наукових центрів у Криму, таких як Інститут біології південних морів, завдала удару по здатності України повноцінно виконувати цей аспект Конвенції [36, с. 48].

Науково-дослідний аспект імплементації UNCLOS (Частина XIII) в Україні реалізується через розгалужену систему дозвільних процедур для проведення морських наукових досліджень (МНД). Відповідно до конвенційних норм, Україна має виключне право регулювати, дозволяти та проводити МНД у своєму територіальному морі та ВЕЗ. Національне законодавство встановлює презумпцію згоди на проведення досліджень іноземними державами чи міжнародними організаціями у ВЕЗ, якщо вони здійснюються виключно в мирних цілях і спрямовані на поглиблення знань про морське середовище. Однак Україна залишає за собою право відмовити у наданні згоди, якщо дослідження безпосередньо стосуються розвідки чи розробки природних ресурсів шельфу, що є формою захисту економічного суверенітету та наукової безпеки держави [28, с. 107].

Юрисдикція України щодо штучних островів та споруд на шельфі також базується на UNCLOS. Закон про ВЕЗ чітко встановлює дозвільний порядок їхнього будівництва. Це має критичне значення для проектів альтернативної енергетики (вітрових парків на морі), які Україна планує розвивати у майбутньому для досягнення цілей «зеленого переходу», що також вимагає гармонізації екологічних стандартів [2].

Висвітлення питання тимчасової окупації в межах цього підрозділу дозволяє констатувати, що UNCLOS стала для України основним юридичним щитом. Хоча міжнародне право часто не має швидких механізмів примусу, фіксація порушень у межах конвенційних процедур створює базу для майбутньої деокупації та реституції прав. Україна демонструє світу відданість морському правопорядку, на противагу політиці сили, яку застосовує агресор [21; 22].

Нарешті, слід підкреслити, що імплементація UNCLOS створює необхідний правовий майданчик для реалізації інших спеціальних морських конвенцій, таких як SOLAS чи MARPOL. Оскільки UNCLOS встановлює загальні межі юрисдикції держави порту та держави прапора, вона фактично визначає межі адміністративного втручання української влади у діяльність іноземного флоту. В умовах інтеграції України до європейського правового простору, гармонізація норм про державний кордон та виключну економічну зону із стандартами UNCLOS виступає гарантом того, що національні заходи морської безпеки будуть визнані міжнародною спільнотою як легітимні та правомірні. Це створює надійну основу для переходу до аналізу більш вузьких технічних аспектів морського права, які будуть розглянуті у наступних підрозділах дослідження [7; 8; 10].

Підсумовуючи, можна стверджувати, що імплементація UNCLOS 1982 року у законодавство України є успішним прикладом комплексної адаптації національного права до універсальних міжнародних стандартів. Закріплення норм Конвенції у Законі про територіальне море, КТМ та Законі про ВЕЗ створило цілісну правову базу для захисту національних інтересів у морських просторах. Україна не лише формально визнала ці норми, а й активно застосовує їх у судовому захисті свого суверенітету та територіальної цілісності [28].

Завершуючи аналіз, варто констатувати, що подальший розвиток вітчизняного морського законодавства має відбуватися в напрямі посилення інституційної спроможності органів влади щодо моніторингу та контролю у морських зонах. Виклики окупації та гібридних загроз на морі вимагають від України бути не лише споживачем норм UNCLOS, а й активним учасником

їхньої еволюції, просуваючи ініціативи щодо посилення безпеки судноплавства та захисту прав прибережних держав у кризових регіонах [24].

2.2. Правове регулювання безпеки мореплавства та професійної підготовки моряків згідно з конвенціями SOLAS та STCW (ПДНВ)

Забезпечення безпеки людського життя на морі та належна підготовка персоналу складають фундамент сучасного морського права, оскільки технічний стан судна та професіоналізм екіпажу є взаємозалежними чинниками мінімізації ризиків морських аварій. Вступна частина аналізу правового регулювання у цій сфері свідчить, що міжнародне співтовариство пройшло тривалий шлях від фрагментарних правил до створення всеосяжної системи стандартів, закріплених у Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) та Міжнародній конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW). Для України як провідної держави-постачальника висококваліфікованих кадрів на світовий ринок праці, імплементація цих норм є не лише юридичним зобов'язанням, а й стратегічним інтересом економічного характеру.

Історичний генезис Конвенції SOLAS безпосередньо пов'язаний із катастрофою «Титаніка», що зумовило прийняття першої редакції документа у 1914 році, проте сучасний правовий режим базується на редакції 1974 року з численними поправками. Роль цієї Конвенції як технічної «конституції» безпеки мореплавства полягає у встановленні жорстких вимог до конструкції суден, їхнього рятувального та протипожежного обладнання, а також систем радіозв'язку. В Україні ці норми інтегровані через положення Кодексу торговельного мореплавства (КТМ), який визначає загальні засади безпеки судноплавства та технічного нагляду за суднами під українським прапором [7].

Основним інституційним суб'єктом, що забезпечує реалізацію стандартів SOLAS в Україні, є Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрація судноплавства). Цей орган

здійснює державний нагляд за дотриманням вимог безпеки, організовує технічний нагляд та видачу відповідних судових документів. Процес імплементації технічних розділів SOLAS (зокрема Розділу IX щодо Міжнародного кодексу управління безпекою – МКУБ) вимагає від українських судовласників створення систем управління безпекою, що підлягають регулярному аудиту та сертифікації [8; 14].

Важливим аспектом реалізації SOLAS є делегування повноважень з технічного нагляду визнаним організаціям – класифікаційним товариствам, що є членами IACS. Україна активно співпрацює з такими структурами, як Регістр судноплавства України, Lloyd's Register та Bureau Veritas, що дозволяє забезпечити відповідність технічного стану флоту найвищим світовим стандартам. Європейські дослідники, зокрема Р. Черчілль та А. Лоу, наголошують, що ефективність SOLAS залежить від жорсткості контролю держави порту (PSC), який в Україні здійснюється капітанами морських портів у межах Паризького меморандуму [4].

Американська доктрина адміралтейського права, представлена працями Т. Шенбаума, акцентує увагу на понятті «мореплавного стану» судна (seaworthiness), яке є ширшим за суто технічну справність і включає наявність компетентного екіпажу. Таким чином, SOLAS та STCW розглядаються в системній єдності: безпечне судно потребує підготовленого персоналу. У цьому контексті Конвенція STCW 1978 року (з Манільськими поправками 2010 року) виступає універсальним мірилом професійної придатності моряків, встановлюючи єдині вимоги до освіти, стажу та стану здоров'я [10].

Україна послідовно підтримує статус держави, що включена до «Білого списку» ІМО, що означає повне визнання національної системи підготовки моряків на міжнародному рівні. Це визнання є критично важливим для легітимності українських робочих дипломів, які дозволяють нашим морякам працювати під прапорами провідних морських держав. Науковець Г. Анцелевич зазначає, що людський чинник є причиною понад 80% морських інцидентів, тому імплементація стандартів STCW є ключовим інструментом запобігання

екологічним та гуманітарним катастрофам на морі [5].

Система професійної підготовки моряків в Україні включає мережу вищих навчальних закладів та навчально-тренажерних центрів (НТЦ), які підлягають обов'язковому ліцензуванню та сертифікації. Правовий механізм контролю за якістю навчання базується на вимогах розділу I/8 Конвенції STCW щодо стандартів якості (ISO). Це вимагає від НТЦ постійного оновлення тренажерної бази (симуляторів містка, машинних відділень) для імітації реальних умов плавання, що є предметом регулярних перевірок з боку Адміністрації судноплавства [14; 20].

Реформа системи дипломування моряків, що розпочалася в Україні у 2023 році через прийняття Постанови Кабінету Міністрів № 1499, стала визначальним кроком на шляху до прозорості та цифровізації послуг. Новий механізм усунув застарілі корупційні бар'єри, запровадивши чіткий перелік документів та процедуру автоматизованого іспиту за міжнародним стандартом CES. Це дозволило Україні не лише зберегти довіру ІМО, а й суттєво полегшити доступ моряків до отримання та продовження професійних документів [39].

Цифровізація послуг для моряків є частиною ширшої державної стратегії інтеграції в портал «Дія», що повністю відповідає тенденціям «цифрової трансформації», які просуває Юридичний комітет ІМО. Створення Державного реєстру документів моряків в електронній формі забезпечує можливість миттєвої верифікації легітимності дипломів іноземними владами та роботодавцями. Такий підхід мінімізує ризики фальсифікації документів, що є однією з ключових вимог Конвенції STCW щодо боротьби з шахрайством у сфері дипломування [7; 10].

Європейське агентство з безпеки на морі (EMSA) проводить регулярні аудити української системи підготовки моряків на відповідність Директиві ЄС 2008/106/ЄС. Результати цих перевірок підтверджують, що Україна в цілому забезпечує високий рівень теоретичної та практичної підготовки. Однак європейські експерти вказують на необхідність подальшої гармонізації адміністративних процедур та посилення контролю за приватними НТЦ, що є

завданням для подальшого реформування галузі в межах євроінтеграції [10].

Питання безпеки мореплавства в умовах збройної агресії проти України набуло нових правових вимірів через застосування Розділу XI-2 SOLAS та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code). Адміністрація судноплавства та морські порти змушені функціонувати в умовах підвищеного рівня охорони, що вимагає постійного оновлення планів охорони та впровадження додаткових заходів контролю доступу. Це підкреслює гнучкість конвенційного регулювання, яке дозволяє державам адаптуватися до умов воєнних ризиків.

Інституційний аспект реалізації SOLAS також включає проходження Україною аудиту держав-членів ІМО (IMSAS). Цей аудит оцінює, наскільки ефективно держава виконує свої обов'язки як прибережна держава, держава порту та держава прапора. Позитивні результати аудиту є гарантією того, що українське законодавство не просто формально запозичує норми конвенцій, а й створює дієві механізми їхнього примусового виконання через інспекції та санкції.

Окремим викликом для України стала організація дистанційного навчання та складання іспитів для моряків, які перебувають у рейсах або за кордоном через воєнний стан. Правовий механізм імплементації дозволив впровадити процедури дистанційної верифікації особи та онлайн-тестування, що не суперечить принципам STCW, якщо забезпечено належний контроль за результатами. Це стало прикладом адаптивності української морської адміністрації до форс-мажорних обставин без зниження планки професійних стандартів [10].

Відповідність українських навчальних закладів вимогам ІАКС та ІМО перевіряється не лише державними органами, а й через системи внутрішнього та зовнішнього аудиту якості. Кожен дипломний сертифікат, виданий в Україні, базується на успішному проходженні програм, які відповідають Типовим курсам ІМО (IMO Model Courses). Це забезпечує уніфікацію знань українських моряків із колегами з інших країн, що є необхідною умовою для їхньої конкурентоспроможності на суднах під іноземними прапорами [28].

У контексті безпеки мореплавства неможливо оминати роль Конвенції COLREG 1972 (МППЗС), яка імплементована в Україні як додаток до КТМ. Дотримання правил розходження суден є критичним елементом практичної підготовки, що перевіряється під час іспитів на отримання звання штурмана чи капітана. Юридична відповідальність за порушення цих правил в Україні має адміністративний та кримінальний характер, що стимулює суворе дотримання міжнародних навігаційних стандартів [19].

Проблема визнання українських сертифікатів іноземними прапорами згідно з Правилom I/10 Конвенції STCW вирішується через укладення двосторонніх угод про визнання. Україна має такі угоди з більшістю провідних морських держав (Панама, Ліберія, Маршаллові Острови), що підтверджує довіру до нашої системи дипломування. Це дозволяє українським морякам легально займати командні посади на іноземних суднах, забезпечуючи значні валютні надходження в економіку країни [7; 39].

Адміністрація судноплавства також відіграє ключову роль у розслідуванні морських аварій та інцидентів, що є вимогою Кодексу з розслідування аварій (в межах SOLAS). Аналіз причин катастроф дозволяє виявляти прогалини у підготовці чи технічному забезпеченні та вносити відповідні корективи у навчальні програми. Такий зворотний зв'язок є основою концепції «постійного вдосконалення» морської безпеки, яку пропагує ІМО.

Майбутнє правового регулювання безпеки пов'язане з автоматизацією та впровадженням автономних суден (MASS). Україна вже зараз починає досліджувати правові рамки для підготовки операторів дистанційного керування суднами, що вимагатиме внесення змін до STCW та національних стандартів. Це підкреслює необхідність випереджального правового регулювання, яке б готувало морську галузь до викликів четвертої промислової революції.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що імплементация конвенцій SOLAS та STCW в Україні є успішним прикладом інтеграції глобальних стандартів у національну систему. Створення сучасної цифрової інфраструктури дипломування, реформування Адміністрації судноплавства та збереження

високого рівня освіти в академіях забезпечують Україні провідні позиції у світовому морському співтоваристві. Безпека мореплавства в Україні сьогодні базується на триєдності: сучасному законодавстві, цифровому нагляді та високій професійній кваліфікації моряків.

Завершуючи аналіз, варто зазначити, що стратегічним завданням для держави залишається повна цифрова інтеграція із реєстрами IMO та EMSA, що дозволить мінімізувати паперовий документообіг та забезпечити безперешкодний рух українських кадрів на глобальному ринку. Подальше зміцнення інституційної спроможності Адміністрації судноплавства та розвиток тренажерної бази НТЦ є запорукою того, що український прапор та український диплом і надалі залишатимуться символами надійності та безпеки у Світовому океані.

2.3. Міжнародно-правові стандарти охорони морського середовища (MARPOL 73/78) та їх реалізація у вітчизняному екологічному законодавстві

Охорона Світового океану від техногенного впливу судноплавства є одним із найбільш пріоритетних завдань сучасного міжнародного морського права, що зумовлено транскордонним характером екологічних загроз. Вступна частина аналізу правового регулювання у цій сфері свідчить, що ключовим інструментом мінімізації негативного впливу флоту на екосистеми є Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, змінена Протоколом 1978 року до неї (MARPOL 73/78). Для України, яка володіє унікальними акваторіями Чорного та Азовського морів, імплементація цих стандартів є критично важливою не лише для виконання міжнародних зобов'язань, а й для забезпечення національної екологічної безпеки в умовах інтенсивної господарської діяльності та воєнних ризиків.

Історіографія MARPOL бере свій початок від усвідомлення світовою спільнотою руйнівних наслідків нафтових катастроф середини XX століття, що

призвело до створення універсального механізму контролю за всіма видами забруднень із суден.

Україна приєдналася до цієї Конвенції у 1993 році згідно з Постановою Верховної Ради № 3731-XII, що заклало фундамент для реформування вітчизняної системи екологічного нагляду на морі. Правова природа MARPOL полягає у встановленні жорстких технічних та експлуатаційних лімітів на скиди, які є обов'язковими для виконання всіма суднами під українським прапором, а також іноземними суднами, що перебувають під юрисдикцією держави порту [9].

Процес імплементації положень MARPOL у законодавство України знайшов своє відображення у комплексному поєднанні норм екологічного, водного та морського права. Ключовими актами у цій сфері є Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища», Водний кодекс України та Кодекс торговельного мореплавства (КТМ). Відповідно до статті 44 Водного кодексу, водокористувачі зобов'язані вживати заходів щодо запобігання забрудненню вод, що повністю корелюється із загальною філософією MARPOL щодо нульового скиду шкідливих речовин у вразливих зонах [40; 41; 24].

Структура MARPOL включає шість додатків, кожен з яких регламентує окремий вид забруднення, і всі вони певною мірою інтегровані у вітчизняне нормативне поле. Додаток I, що стосується запобігання забрудненню нафтою, імплементований через вимоги щодо наявності на суднах журналів нафтових операцій та обладнання для сепарації нафтовмісних вод. В Україні контроль за дотриманням цих вимог покладено на капітанів морських портів та державні екологічні інспекції, які здійснюють перевірку судових документів та технічного стану пристроїв запобігання забрудненню [9].

Додаток II регламентує правила контролю за забрудненням шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом. Для України, як експортера та транзитера хімічної продукції через порти Одеси та Миколаєва, ці норми мають особливе значення. Вітчизняне законодавство встановлює жорсткі процедури зачищення танків та здачі промивних вод на берегові приймальні споруди, що

відповідає міжнародним вимогам щодо запобігання потраплянню токсичних сполук у морську екосистему [33].

Правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем у пакуванні (Додаток III), імплементовані через вимоги щодо маркування, пакування та документального супроводу небезпечних вантажів. Кодекс торговельного мореплавства України покладає на відправника вантажу відповідальність за надання повної інформації про шкідливі властивості товару. Це забезпечує можливість екіпажу та портовим службам вжити належних заходів у разі аварійного розливу чи втрати вантажу за борт [24; 9].

Додаток IV щодо запобігання забрудненню стічними водами з суден вимагає наявності на борту установок для подрібнення та знезараження або танків-збирачів. В Україні реалізація цих норм часто стикається із проблемою застарілої портової інфраструктури, що не завжди забезпечує швидке та безперешкодне приймання стоків. Проте чинні санітарні правила України гармонізовані з MARPOL у частині заборони скидання необроблених стічних вод у межах територіального моря та внутрішніх вод [9].

Питання поводження зі сміттям (Додаток V) є найбільш актуальним для захисту біорізноманіття Чорного моря, яке визнане «Особливим районом» згідно з Конвенцією. Це означає повну заборону скидання будь-якого сміття, особливо пластику, у морське середовище. Україна імплементувала ці вимоги через Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, які зобов'язують судна здавати все сміття виключно у портах на спеціалізовані термінали [32].

Найбільш динамічним у розвитку є Додаток VI, що стосується запобігання забрудненню атмосфери із суден. Він встановлює ліміти на вміст сірки у паливі та викиди оксидів азоту. Україна, слідуючи глобальним трендам декарбонізації, інтегрує ці норми через технічні регламенти щодо якості пального. Практична реалізація вимог Додатка VI потребує від судноплавних компаній переходу на низькосірчисте паливо або встановлення систем очищення вихлопних газів (скрубєрів), що контролюється в межах державного нагляду [12; 24].

Інституційний механізм екологічного контролю на морі в Україні характеризується певною складністю та фрагментацією повноважень. Головним органом є Державна екологічна інспекція України (ДЕІ), проте її діяльність у портах тривалий час була предметом правових дискусій. Конфлікт між повноваженнями інспекторів ДЕІ та Капітанів портів щодо права на затримання суден за підозру у забрудненні часто призводив до корупційних ризиків та затримок суден, що суперечило духу MARPOL щодо недопущення необґрунтованого затримання [9; 36].

Реформа морської галузі України спрямована на розмежування функцій та забезпечення прозорості контролю. Постанова Кабінету Міністрів № 212 визначила Адміністрацію судноплавства як орган, відповідальний за нагляд за дотриманням суднами вимог MARPOL, тоді як ДЕІ повинна фокусуватися на моніторингу якості води та реагуванні на фактичні розливи. Така модель відповідає європейській практиці, де технічний нагляд за суднами відокремлений від загального екологічного моніторингу довкілля [9].

Процедура відбору проб та аналізу баластних вод в українських портах тривалий час була «вузьким місцем» імплементації екологічних стандартів. Відповідно до Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод 2004 року (BWM), до якої Україна приєдналася нещодавно, перевірка повинна проводитися за чіткими міжнародними протоколами. Скасування обов'язкового хімічного аналізу баласту без наявних ознак забруднення стало перемогою правової спільноти України, що наблизило наші процедури до стандартів ІМО та ЄС [7; 24].

Фінансова відповідальність за забруднення морського середовища в Україні базується на принципі «забруднювач платить». Юридичний комітет ІМО розробив конвенції CLC та FUND, які Україна імplementувала для забезпечення компенсації збитків від розливів нафти. Проте методика розрахунку збитків у вітчизняному праві часто піддається критиці через свою «каральну» спрямованість, що відрізняється від міжнародного підходу, орієнтованого на компенсацію фактично понесених витрат на відновлення екосистеми [8; 9].

Важливим кроком у гармонізації екологічного законодавства є впровадження Директив ЄС, зокрема Директиви 2005/35/ЄС про забруднення з суден та запровадження санкцій. Це вимагає від України не лише штрафувати за розливи, а й впроваджувати механізми кримінальної відповідальності за умисне забруднення морів. Інтеграція до *acquis communautaire* означає, що екологічні стандарти в українських портах мають стати ідентичними до стандартів Роттердама чи Антверпена [36, с. 47].

Виклики, спричинені збройною агресією РФ, призвели до масштабного екоциду в акваторіях України. Пошкодження нафтотерміналів, затоплення суден та мінування морів спричиняють розливи, які неможливо оперативно ліквідувати через бойові дії. У цьому контексті імплементація MARPOL набуває нового значення як доказової бази для фіксації шкоди довкіллю на міжнародному рівні. Україна використовує конвенційні стандарти для оцінки обсягів забруднення та підготовки позовів щодо відшкодування екологічних збитків агресором [9; 22].

Цифровізація екологічного звітування є вимогою сучасності, що реалізується через систему «Морського єдиного вікна». Судна отримують можливість подавати декларації про відходи в електронній формі ще до заходу в порт, що дозволяє портовим засобам заздалегідь підготуватися до приймання сміття чи стоків. Це мінімізує людський фактор при перевірках та підвищує ефективність реалізації Додатків IV та V Конвенції MARPOL [9; 24].

Практична роль капітанів портів у системі MARPOL полягає у координації дій при виявленні забруднень. Вони мають повноваження ініціювати плани ліквідації розливів (OPRC 90) та взаємодіяти з аварійно-рятувальними службами. Ефективність такої взаємодії залежить від наявності у портах сучасного обладнання (бонових загороджень, скімерів), що є частиною зобов'язань прибережної держави згідно з Конвенцією.

Окремим аспектом є правовий режим антропогенного шуму та впливу судноплавства на морських ссавців, що дедалі активніше обговорюється в ІМО. Україна як учасник Угоди ACCOBAMS імплементує ці рекомендації через обмеження швидкості та проведення моніторингу під час гідротехнічних робіт.

Це свідчить про розширення предмету екологічного регулювання від боротьби з нафтою до комплексного захисту морської фауни [20; 40].

Проблема незаконного скидання забруднюючих речовин «під прикриттям» нічного часу чи шторму вирішується через супутниковий моніторинг. Україна співпрацює з EMSA у межах системи CleanSeaNet, яка дозволяє виявляти плями нафти з космосу та ідентифікувати судно-порушник. Це є прикладом того, як міжнародна інституційна підтримка посилює імплементаційну спроможність національної екологічної інспекції [24].

Економічне стимулювання екологічного мореплавства в Україні реалізується через систему портових зборів. Наприклад, надання знижок на збори для суден, що мають екологічні сертифікати (Green Award) або використовують альтернативні джерела енергії, є механізмом заохочення дотримання MARPOL. Це перетворює екологічні вимоги з адміністративного тягара на конкурентну перевагу для судновласників.

Наукове забезпечення екологічного контролю базується на моніторингу морських стратегій. Україна розробляє Морську стратегію згідно з Рамковою директивою ЄС про морську стратегію (MSFD), де показники забруднення з суден є ключовими дескрипторами стану довкілля. Це дозволяє приймати управлінські рішення на основі наукових даних про накопичення пластику чи важких металів у морських осадах [24; 42].

Взаємодія з класифікаційними товариствами у сфері MARPOL полягає у видачі міжнародних свідоцтв про запобігання забрудненню (IOPP, ISPP, IAPP). Регістр судноплавства України, здійснюючи технічний нагляд, гарантує, що конструкція судна відповідає вимогам щодо подвійного дна та захисного розташування танків. Таким чином, правова природа екологічних норм реалізується через технічну експертизу та регулярні огляди [9; 28].

Адміністративна відповідальність за порушення правил MARPOL в Україні регламентована Кодексом про адміністративні правопорушення (КУпАП). Штрафи за забруднення моря є одними з найвищих у вітчизняному праві, проте вони повинні застосовуватися з дотриманням процесуальних прав

капітанів та власників суден. Забезпечення права на оскарження рішень екологічної інспекції у судовому порядку є гарантією захисту від необґрунтованого тиску на морський бізнес [42].

Міжнародний досвід імплементації, зокрема США з їхнім Законом про забруднення нафтою (OPA 90), демонструє можливість ще більш жорсткого регулювання. Україна вивчає цей досвід у частині створення національних фондів для ліквідації наслідків екологічних аварій, що дозволило б оперативно фінансувати рятувальні операції незалежно від тривалості судових спорів із страховиками порушника.

Навчання екіпажів правилам MARPOL є обов'язковим компонентом підготовки згідно з STCW. Кожен моряк повинен володіти навичками поводження зі сміттям та використання пристроїв для запобігання розливам. В Україні НТЦ інтегрують ці знання у курси екологічної обізнаності, що формує екологічну культуру майбутніх офіцерів торговельного флоту [9].

Підсумовуючи, можна стверджувати, що імплементація MARPOL 73/78 в Україні пройшла шлях від формального визнання до створення комплексної системи екологічного контролю. Незважаючи на інституційні виклики та застарілість деяких процедур, Україна демонструє відданість стандартам ІМО. Екологічна безпека морів сьогодні неможлива без суворого дотримання конвенційних лімітів, що є запорукою збереження морських багатств для майбутніх поколінь.

Завершуючи аналіз, варто наголосити, що стратегічним орієнтиром для України залишається повна цифровізація екологічного нагляду та модернізація портових приймальних споруд. Гармонізація із Зеленим пактом ЄС (EU Green Deal) вимагатиме від вітчизняної морської галузі ще більших зусиль у сфері декарбонізації та зменшення відходів. Тільки через поєднання суворого державного контролю, інноваційних технологій та міжнародної співпраці Україна зможе забезпечити статус екологічно відповідальної морської держави.

Подальше вдосконалення екологічного законодавства повинно відбуватися через усунення дублювання функцій контролюючих органів та

впровадження прозорих методик оцінки збитків. Це дозволить не лише захистити довкілля, а й створити сприятливий інвестиційний клімат у морських портах України. Перехід до аналізу соціальних стандартів праці моряків у наступному підрозділі дозволить завершити комплексну картину реалізації ключових конвенцій у правовій системі нашої держави.

Висновки до другого розділу

У другому розділі проведено детальний правовий аналіз особливостей реалізації ключових міжнародних морських конвенцій у законодавстві України. За результатами дослідження зроблено такі висновки:

1. Встановлено, що імплементація Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) забезпечила формування цілісної правової бази щодо морських просторів України. Закріплення норм про територіальне море, прилеглу зону та виключну економічну зону в національних законах дозволило Україні чітко визначити межі свого суверенітету та суверенних прав. Водночас виявлено, що тимчасова окупація Криму та частини акваторій Чорного і Азовського морів створила безпрецедентні виклики для застосування UNCLOS, що змушує Україну використовувати конвенційні механізми міжнародного арбітражу як основний інструмент захисту своїх прав від збройної агресії.

2. Доведено, що правове регулювання безпеки мореплавства (SOLAS) та підготовки моряків (STCW) в Україні пройшло етап глибокої цифрової трансформації. Створення прозорої системи дипломування через портал «Дія» та реформування Адміністрації судноплавства дозволили мінімізувати корупційні ризики та підтвердити відповідність України вимогам «Білого списку» ІМО. Проте аналіз показав необхідність подальшої гармонізації технічного нагляду з вимогами Європейського агентства з безпеки на морі (EMSA) для забезпечення безперешкодного визнання українських сертифікатів у країнах ЄС.

3. Виявлено системні проблеми в імплементації екологічних стандартів MARPOL 73/78, зокрема інституційну фрагментацію між екологічною

інспекцією та морськими адміністраціями. Констатовано, що застарілі методики нарахування збитків за забруднення моря та недостатня прозорість екологічного контролю створюють не виправданий тиск на морський бізнес. Обґрунтовано, що в умовах воєнного екоциду Україна має активніше впроваджувати стандарти цифровізації екологічного звітування («Морське єдине вікно») та вдосконалювати механізми фіксації екологічної шкоди для подальшої міжнародної реституції.

4. З'ясовано, що соціальний захист моряків згідно з Конвенцією MLC 2006 вимагає посилення ролі держави як гаранта прав моряків як «ключових працівників». Незважаючи на загальну відповідність українського законодавства нормам МОП, існують прогалини в питаннях соціального страхування та репатріації моряків у кризових ситуаціях. Наголошено, що ефективна реалізація соціальних стандартів є запорукою збереження конкурентоспроможності українських кадрів на глобальному ринку праці.

5. Резюмовано, що практична реалізація морських конвенцій в Україні демонструє перехід від формальної адаптації до створення дієвих цифрових та адміністративних механізмів. Однак виявлені колізії між міжнародними стандартами та підзаконними актами вимагають подальшого вдосконалення правозастосовної практики, що стане предметом розгляду в третьому розділі роботи.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВДОСКОНАЛЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВИХ МЕХАНІЗМІВ ІМПЛЕМЕНТАЦІЇ МОРСЬКИХ КОНВЕНЦІЙ

3.1. Системні проблеми інституційної фрагментації та шляхи реформування системи державного екологічного контролю на морі

Аналіз практичного досвіду імплементації міжнародних морських конвенцій в Україні, проведений у попередніх розділах, дозволяє констатувати, що ключовою перешкодою на шляху до створення ефективного правопорядку на морі є системна інституційна фрагментація. Ця проблема проявляється у розмитості повноважень, дублюванні функцій контролюючих органів та відсутності єдиної державної стратегії управління морськими просторами. Вступна частина дослідження шляхів реформування свідчить, що нинішня модель, за якої екологічний контроль на морі відірваний від загальної системи безпеки мореплавства, є застарілою та не відповідає стандартам Європейського Союзу.

Найбільш гостро інституційна фрагментація проявляється у конфлікті повноважень між Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрацією судноплавства) та Державною екологічною інспекцією (ДЕІ). Згідно з вимогами Конвенції MARPOL 73/78, держава має забезпечувати перевірку технічного стану суден щодо запобігання забрудненню. Проте в Україні історично склалася ситуація, коли екологічні інспектори наділені правом фактично зупиняти господарську діяльність судна (затримувати вихід з порту), не володіючи при цьому необхідною технічною експертизою для оцінки судових систем [9].

Вітчизняна наукова доктрина, зокрема праці О. Шемякіна та Т. Короткого, вказує на те, що чинний Водний кодекс України та підзаконні акти створюють підґрунтя для суб'єктивного трактування екологічних норм. Найбільш

резонансним прикладом цього є процедура контролю баластних вод. Протягом десятиліть екологічні інспектори використовували формальну невідповідність хімічного складу баласту внутрішнім стандартам (які часто жорсткіші за міжнародні) як привід для накладення значних штрафів та затримання іноземних суден, що суттєво шкодило іміджу України як морської держави [30; 31].

Американська правова модель, представлена діяльністю Берегової охорони США (US Coast Guard), демонструє зовсім інший підхід: усі функції контролю на морі – від безпеки судноплавства до екологічного нагляду – об'єднані в межах однієї структури. Це дозволяє уникнути міжвідомчих суперечок та забезпечити «єдине вікно» для суб'єктів господарювання. В Україні ж розпорошеність функцій між Міністерством довілля та Міністерством відновлення створює умови для «адміністративного тиску», де кожне відомство намагається максимізувати свої контрольні показники за рахунок морського бізнесу [32, с. 116].

Європейський досвід, регламентований Директивами ЄС та Паризьким меморандумом (Paris MoU), базується на принципі довіри до технічної сертифікації. Якщо судно має дійсні міжнародні свідоцтва (IOPP, ISPP), видані визнаними організаціями (класифікаційними товариствами), прибережна держава не має права проводити повторні інвазивні перевірки без серйозних на те підстав. Реформування української системи має відбуватися шляхом переходу до цієї моделі, де ДЕІ позбавляється права безпідставного доступу на борт іноземного судна для відбору проб без участі представника капітана порту.

Першим кроком на шляху до вирішення проблеми інституційної фрагментації має стати чітке розмежування функцій у Кодексі торговельного мореплавства (КТМ) України. Необхідно законодавчо закріпити, що технічний контроль судна на відповідність Додаткам MARPOL є виключною компетенцією Адміністрації судноплавства в межах процедур Державного контролю порту. Екологічна інспекція при цьому повинна трансформуватися в орган екологічного моніторингу акваторій, який залучається до дій на борту судна лише у разі підтвердженого факту розливу забруднюючих речовин у воду.

Важливим елементом реформи є цифровізація процедур звітування. Впровадження системи «Морського єдиного вікна» (Maritime Single Window) дозволяє автоматизувати подачу екологічних декларацій та звітів про відходи. Це мінімізує фізичний контакт між інспектором та екіпажем, що є найбільш ефективним способом подолання корупційних ризиків. Дослідження показують, що в портах, де запроваджено повний електронний документообіг, кількість скарг від іноземних судновласників на неправомірні дії екологів знижується на 70-80% [24; 2].

Наступним стратегічним напрямом є реформування методики розрахунку збитків за забруднення моря. Нинішня методика, що базується на «об'ємі скинутої суміші», часто призводить до абсурдних сум штрафів за розлив кількох літрів нафти. Європейські фахівці, зокрема П. Маланчук, наголошують на необхідності переходу до методики, орієнтованої на компенсацію фактичних витрат на очищення та відновлення довкілля. Це зробить систему відповідальності справедливою та прогнозованою для страхових клубів (P&I Clubs), що є критичним для відновлення інвестиційної привабливості українських портів [43, с.27].

Особливого значення набуває створення національної системи реагування на розливи нафти (OPRC). В Україні ця система існує переважно на папері через брак сучасного обладнання та координації. Реформа передбачає створення міжвідомчих кризових центрів, які б об'єднували ресурси АМПУ, ДСНС та приватних терміналів під єдиним оперативним командуванням Адміністрації судноплавства. Тільки така інтегрована модель дозволить ефективно протидіяти масштабним екологічним катастрофам, особливо в умовах воєнних ризиків у Чорному морі.

Гармонізація із Зеленою угодою ЄС (EU Green Deal) вимагає від України розширення об'єкта контролю на викиди в атмосферу (Додаток VI MARPOL). Це потребує закупівлі мобільних лабораторій та навчання персоналу методам дистанційного моніторингу якості палива. Реформа має передбачати створення стимулів для судновласників, які використовують екологічно чисті технології,

наприклад, через диференціацію портових зборів залежно від екологічного індексу судна (ESI) [44, с. 119].

Наукове співтовариство, представлене фахівцями НУК імені адмірала Макарова та Одеської юридичної академії, підкреслює, що реформа не буде успішною без посилення судового контролю. Необхідно запровадити спеціалізацію суддів у морських справах або створити Морський арбітраж в Україні. Це дозволить оперативно оскаржувати неправомірні рішення контролюючих органів та забезпечить кваліфікований розгляд складних технічних спорів, пов'язаних із MARPOL та іншими конвенціями.

В умовах післявоєнної відбудови, інституційна єдність стане запорукою залучення міжнародних грантів на «зелену» модернізацію портів. Донори та міжнародні фінансові інституції вимагають наявності чіткої та прозорої вертикалі управління екологічними ризиками. Реформована система екологічного контролю має стати частиною загальнонаціональної системи морської безпеки, яка б інтегрувала в собі військові, прикордонні та цивільні компоненти захисту морських інтересів держави [9].

Інтеграція України до Європейського агентства з безпеки на морі (EMSA) як повноправного члена дозволить отримати доступ до системи супутникового моніторингу CleanSeaNet. Це зніме необхідність у «патрулюванні» акваторій екологічними інспекторами на катерах, оскільки будь-яка пляма нафти буде миттєво зафіксована з космосу з точним визначенням джерела забруднення. Такий технологічний перехід є вершиною реформи, яка перетворює екологічний нагляд із карального інструменту на високотехнологічний сервіс [45].

Підсумовуючи аналіз проблем інституційної фрагментації, можна стверджувати, що вихід із кризи лежить у площині радикальної децентралізації контролю від загальних екологічних органів на користь спеціалізованих морських адміністрацій. Це дозволить Україні виконати свої міжнародні зобов'язання за MARPOL у повному обсязі та забезпечити баланс між захистом довкілля та розвитком морської торгівлі.

Створення єдиного національного органу морської адміністрації з

широкими повноваженнями є вимогою часу. Це дозволить Україні говорити «одним голосом» в ІМО та ЄС, ефективно захищаючи свої інтереси у сфері безпеки та екології. Подальша робота над оновленням КТМ та Водного кодексу має стати пріоритетом для законодавчої гілки влади на найближчі роки.

Завершуючи підрозділ, варто наголосити, що реформа екологічного контролю – це не просто зміна назв відомств, а зміна філософії взаємодії держави та бізнесу на морі. Відмова від корупційних схем минулого на користь цифрової прозорості та міжнародних стандартів є єдиним шляхом для України до членства в європейській морській родині.

3.2. Особливості застосування міжнародних морських конвенцій в умовах збройної агресії та тимчасової окупації морських територій України

Збройна агресія РФ проти України кардинально змінила парадигму застосування міжнародного морського права у Чорноморському та Азовському регіонах. Вступна частина аналізу свідчить, що класичні морські конвенції, розроблені переважно для умов мирного часу, сьогодні проходять випробування на життєздатність у контексті гібридних та відкритих воєнних дій. Тимчасова окупація Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, а також блокування ключових портів, створили ситуацію «правової дифузії», де Україна, зберігаючи де-юре суверенітет над своїми морськими зонами, фактично позбавлена можливості здійснювати там ефективний контроль, передбачений нормами UNCLOS, SOLAS та MARPOL.

Фундаментальною проблемою є статус територіального моря та виключної економічної зони (ВЕЗ) навколо окупованого півострова. Згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року (UNCLOS), держава-окупант не набуває суверенних прав на морські простори, що прилягають до окупованої території. Україна послідовно відстоює позицію, що будь-яка діяльність РФ у цих водах – від видобутку природних ресурсів на шельфі до регулювання судноплавства – є юридично нікчемною. Це створює особливий режим «сірих зон», де міжнародні

морські конвенції формально діють, але їхнє виконання державою-прапором або державою-портом ускладнюється через відсутність безпекових гарантій [1; 9].

Особливості застосування Конвенції SOLAS-74 в умовах війни виявилися у необхідності впровадження найвищих рівнів охорони згідно з Міжнародним кодексом з охорони суден і портових засобів (ISPS Code). Закриття морських портів Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ та Херсон для міжнародного судноплавства було офіційно доведено Україною до відома Міжнародної морської організації (ІМО). Це юридичне рішення базується на неможливості забезпечення Україною вимог безпеки мореплавства у цих портах, що автоматично робить будь-які суднозаходи до них незаконними з точки зору міжнародного права [16; 22].

Навігаційна безпека, регламентована Розділом V SOLAS, зазнала серйозних деформацій через використання засобів радіоелектронної боротьби та мінування морських шляхів. Україна як прибережна держава, попри втрату фізичного контролю над частиною навігаційного обладнання в Криму, продовжує виконувати свої зобов'язання через розсилку навігаційних попереджень (NAVAREA III). Це демонструє «дистанційну імплементацію» конвенційних норм, де право на інформування світового співтовариства про небезпеки залишається за легітимною владою, що є важливим для майбутніх позовів про відповідальність агресора за аварії [15; 23].

Застосування Конвенції STCW (ПДНВ) щодо підготовки та дипломування моряків в умовах окупації стало справжнім викликом для тисяч українських громадян. Видача документів моряка на окупованих територіях окупаційною владою є грубим порушенням міжнародних стандартів, і такі документи не визнаються жодною цивілізованою державою. Україна, своєю чергою, впровадила механізми верифікації та електронного дипломування, що дозволяє морякам-переселенцям легалізувати свою кваліфікацію згідно з міжнародними стандартами, уникаючи примусової паспортизації та «правової пастки» окупанта [46].

Екологічний аспект застосування MARPOL 73/78 в умовах війни набув

ознак фіксації екоциду. Військові дії спричиняють масштабні розливи нафтопродуктів, викиди шкідливих речовин від вибухів та затоплення суден. Традиційні механізми контролю та ліквідації забруднень, передбачені Конвенцією, не можуть бути застосовані в зонах активних бойових дій. Україна наразі розробляє спеціальні методики оцінки екологічних збитків, які базуються на стандартах MARPOL, але адаптовані для використання в міжнародних трибуналах як докази порушення не лише екологічного, а й гуманітарного права [24].

Правовий статус Азовського моря та Керченської протоки є найбільш дискусійною частиною сучасного морського права. Країна агресор намагається вивести ці акваторії з-під дії UNCLOS, трактуючи їх як «внутрішні води». Однак Україна та міжнародна спільнота наполягають на застосуванні конвенційного режиму транзитного проходу та свободи судноплавства. Незаконне будівництво Керченського мосту та обмеження габаритів суден є прямим порушенням права на вільний доступ до моря, що стало ключовим елементом позову України до Постійної палати третейського суду [47; 48].

Діяльність ІМО у відповідь на агресію проти України продемонструвала здатність міжнародних організацій до «політико-правової адаптації» конвенцій. Резолюції Асамблеї та Ради ІМО прямо вказують на те, що дії РФ підривають глобальну безпеку судноплавства та екологічну стабільність. Це створює важливий прецедент, коли порушення технічних конвенцій (SOLAS, MARPOL) розглядається крізь призму порушення Статуту ООН, що посилює юридичну позицію України в міжнародних судах [28].

Особливістю застосування конвенцій є також режим «безпечних коридорів», таких як Чорноморська зернова ініціатива. Правова природа та еволюція «безпечних коридорів» у Чорноморському басейні

Функціонування «безпечних коридорів» у Чорному морі стало унікальним прецедентом у сучасному міжнародному морському праві, де технічні норми конвенцій були адаптовані до екстремальних умов збройного конфлікту. Чорноморська зернова ініціатива, підписана у липні 2022 року, за своєю

правовою суттю була не класичним міжнародним договором, а «адхократичним» (спеціальним) регулюванням. Вона діяла як *lex specialis*, що тимчасово доповнювало універсальні конвенції, такі як SOLAS (у частині безпеки суден) та MARPOL (у частині екологічної безпеки), забезпечуючи виконання критичної гуманітарної функції – запобігання глобальній продовольчій кризі [14].

Особливість цього режиму полягала в тому, що він створював «правовий кокон» навколо цивільних суден, де за дотримання стандартів безпеки відповідав Спільний координаційний центр. Однак після одностороннього виходу РФ з Ініціативи у липні 2023 року, правове поле судноплавства в регіоні опинилося перед загрозою повного вакууму та непередбачуваності. У цій критичній точці Україна здійснила перехід від колективного до суверенного правового регулювання, оголосивши про створення власного Гуманітарного коридору.

Юридичним фундаментом для цього кроку стала стаття 25 Конвенції ООН з морського права (UNCLOS), яка закріплює «Права захисту прибережної держави». Зокрема, пункт 3 цієї статті надає Україні право тимчасово призупиняти у певних районах свого територіального моря право мирного проходу іноземних суден, якщо таке призупинення є суттєво важливим для охорони її безпеки. Спираючись на цей припис, Україна фактично встановив особливий режим навігації, який поєднує в собі реалізацію суверенних прав та виконання міжнародного обов'язку щодо забезпечення свободи судноплавства у кризових умовах [1; 24].

Ключовим фактором легітимізації цього коридору на світовій арені стала позиція Міжнародної морської організації (ІМО). Через систему циркулярних листів (зокрема, Circular Letter No. 4748 та наступних), ІМО офіційно визнала зусилля України щодо створення прозорих правил проходу. У цих документах акцентувалося, що український коридор базується на міжнародних стандартах безпеки та має на меті захист життя моряків та екосистеми Чорного моря. Підтримка з боку ІМО дозволила страховим компаніям та судновласникам класифікувати цей маршрут як такий, що відповідає духу морських конвенцій, попри воєнні ризики [2].

Більше того, цей механізм продемонстрував життєздатність концепції «функціонального суверенітету» прибережної держави. Україна не лише визначила координати шляху, а й взяла на себе зобов'язання з гідрографічного забезпечення та аварійно-рятувального супроводу суден, що є прямою реалізацією вимог Конвенції SAR 1979 та Конвенції SOLAS 1974. Таким чином, сучасний український гуманітарний коридор – це не просто географічний маршрут, а складна правова конструкція, яка дозволяє державі виконувати свої міжнародні зобов'язання в умовах втрати частини територій та постійної загрози з боку агресора, перетворюючи «статтю захисту» UNCLOS на інструмент глобального економічного виживання.

Наукові праці Б. Бабіна та Т. Короткого підкреслюють, що в умовах окупації морське право України трансформується в інструмент «юридичної війни». Кожна нота протесту, кожне повідомлення до ІМО про нелегітимність засобів навігації в Криму є елементом накопичення доказової бази для майбутньої деокупації. Міжнародні морські конвенції в цьому контексті слугують «правовими маркерами», які чітко розмежовують легітимну діяльність України та протиправні дії окупанта [36; 31].

Проблема відповідальності держави прапора набула нових відтінків у зв'язку із суднами, що незаконно заходять до закритих портів Криму. Україна використовує механізми UNCLOS та Парижського меморандуму для ідентифікації таких суден та накладення на них санкцій. Це змушує іноземні прапори (особливо «зручні») ретельніше контролювати своїх судновласників, щоб уникнути ризиків арешту суден у легітимних портах світу [12; 25].

Важливим аспектом є захист підводної культурної спадщини та природних заповідників у прибережних водах Криму. Конвенція про охорону підводної культурної спадщини ЮНЕСКО, яка корелюється з UNCLOS, фактично ігнорується окупантом, що проводить незаконні розкопки та переміщення артефактів. Україна фіксує ці факти як порушення спеціального конвенційного режиму, готуючи ґрунт для позовів про повернення культурних цінностей та відшкодування збитків за руйнування екосистем заповідників (наприклад,

«Опущкий» чи «Лебедині острови» [49].

Юрисдикційні імунітети державних суден та військових кораблів в умовах агресії стали предметом розгляду у справі про захоплення українських катерів у Керченській протоці (справа «Нікополь», «Бердянськ» та «Яни Капу»). Рішення Міжнародного трибуналу з морського права (ITLOS) підтвердило, що навіть у зонах конфлікту імунітет військових кораблів є абсолютним згідно з UNCLOS. Це рішення стало потужним юридичним сигналом про те, що воєнна сила не може скасовувати фундаментальні конвенційні привілеї суден [2].

Застосування Конвенції про працю в морському суднопластві (MLC 2006) в умовах війни виявило потребу в захисті моряків як «ключових працівників». Проблеми з репатріацією екіпажів із заблокованих суден у портах України вирішувалися через взаємодію ІМО, МОП та українських профспілок. Це підкреслило гуманітарну спрямованість морських конвенцій, які повинні діяти незалежно від політичної кон'юнктури для захисту життя та здоров'я моряків [7; 9].

Адміністративно-правовий механізм України в цих умовах адаптувався через створення «віртуальних» систем управління. Міністерство відновлення та Адміністрація суднопластва забезпечують функціонування реєстрів та видачу дозволів у хмарних сховищах, що гарантує збереження даних від фізичного знищення або захоплення окупантом. Це є прикладом «цифрової імплементації» конвенцій, яка дозволяє державі зберігати функцію морської адміністрації навіть за умови втрати частини берегової інфраструктури.

Підсумовуючи, можна стверджувати, що особливості застосування морських конвенцій в умовах агресії полягають у переході від фізичного контролю до «юридичного та цифрового титулу». Україна успішно використовує конвенційні норми для делегітизації дій РФ на морі, створюючи надійну правову основу для майбутніх компенсацій. Міжнародні морські конвенції в руках української дипломатії та юристів перетворилися на інструменти стримування та доказування міжнародних злочинів.

Також варто наголосити, що воєнний досвід України вимагає перегляду

деяких положень міжнародних конвенцій в майбутньому. Світова спільнота має розробити чіткіші протоколи безпеки та екологічного моніторингу для зон збройних конфліктів на морі. Україна сьогодні не лише імплементує існуючі норми, а й формує нову світову практику застосування морського права в умовах екстремальних викликів.

Подальше зміцнення правової позиції України вимагає завершення процесів повної цифровізації морських сервісів та інтеграції до систем моніторингу НАТО і ЄС. Це дозволить забезпечити прозорість судноплавства у всьому Чорноморському басейні та нівелювати спроби агресора створити зони беззаконня. Перехід до аналізу шляхів удосконалення механізмів судового захисту у наступному підрозділі дозволить завершити розробку практичних рекомендацій для держави.

Висновки до третього розділу

У третьому розділі проведено дослідження актуальних проблем та перспектив удосконалення адміністративно-правових механізмів імплементації міжнародних морських конвенцій в Україні. За результатами проведеного аналізу та розробки практичних рекомендацій сформульовано такі висновки:

Визначено, що подолання інституційної фрагментації між Адміністрацією судноплавства та Державною екологічною інспекцією є першочерговою умовою реформування морської галузі. Обґрунтовано необхідність переходу до європейської моделі контролю, де технічний нагляд за станом судна згідно з MARPOL 73/78 здійснюється виключно в межах процедур Port State Control. Запропоновано внести зміни до Водного кодексу та КТМ України, обмеживши повноваження екологічної інспекції на борту судна лише випадками документально підтвердженого факту розливу забруднюючих речовин, що дозволить мінімізувати адміністративний тиск на судноплавство.

Доведено, що в умовах збройної агресії та тимчасової окупації, імплементація морських конвенцій трансформується у механізм захисту

суверенітету через «цифровий та юридичний титул». Встановлено легітимність створення Україною власного Гуманітарного коридору на основі статті 25 UNCLOS та підтримки ІМО. Рекомендовано посилити інституційну спроможність держави щодо фіксації збитків від воєнного екоциду на основі стандартів MARPOL для подальшого подання позовів до міжнародних трибуналів.

Обґрунтовано необхідність прийняття нової редакції Кодексу торговельного мореплавства України, яка б стала фундаментом для гармонізації вітчизняного права з *acquis communautaire*. Оновлений КТМ має враховувати сучасні вимоги щодо декарбонізації флоту (EU Green Deal), електронного документообігу (Конвенція FAL) та посилення соціальних гарантій для моряків (Конвенція MLC 2006). Це дозволить створити прозоре правове середовище, адаптоване до цифрових стандартів ЄС та вимог післявоєнної відбудови морської інфраструктури.

Визначено цифровізацію як стратегічний інструмент подолання корупції та підвищення ефективності імплементації. Запропоновано завершити створення національного «Морського єдиного вікна» та забезпечити повну інтеграцію українських реєстрів моряків із базами даних EMSA та ІМО. Такий крок забезпечить безперешкодне визнання українських професійних документів у світі та підвищить рівень безпеки судноплавства за рахунок оперативного обміну даними.

Констатовано, що успішна гармонізація морського права України з міжнародними стандартами можлива лише за умови комплексного підходу, який поєднує законодавчі зміни, інституційну реформу та впровадження високих технологій. Запропоновані заходи дозволять Україні зміцнити статус відповідальної морської держави та забезпечити стійкий розвиток галузі в умовах глобальних викликів та європейської інтеграції.

ВИСНОВКИ

У результаті проведеного магістерського дослідження здійснено теоретичне узагальнення та запропоновано вирішення наукового завдання щодо вдосконалення правових механізмів імплементації норм міжнародного морського права в національну систему України. На основі отриманих результатів сформульовано такі висновки:

1. Теоретико-методологічний базис дослідження підтвердив, що імплементація міжнародно-правових норм не є разовим актом, а складним, багатовекторним процесом інтеграції міжнародних зобов'язань у внутрішнє право. Встановлено, що для України найбільш адекватною є модель поміркованого дуалізму, яка поєднує визнання верховенства ратифікованих міжнародних договорів із необхідністю їх активної трансформації через національні законодавчі та адміністративні акти. Це створює надійний «юридичний фільтр», що дозволяє адаптувати універсальні стандарти до специфіки вітчизняного правопорядку, зберігаючи при цьому цілісність міжнародної правової системи.

2. Роль міжнародних морських організацій (ІМО, МОП, СМІ) визначена як фундаментальна у формуванні «динамічного законодавства» Світового океану. З'ясовано, що ці інституції трансформувалися у глобальних регуляторів, чії технічні стандарти (GAIRAS) фактично набувають обов'язкового характеру для всіх суб'єктів торговельного мореплавства через механізми аудиту держав-членів. Україна, як активний учасник цих організацій, має не лише пасивно запозичувати готові норми, а й використовувати міжнародні майданчики для легітимізації власних безпекових ініціатив у Чорноморському регіоні.

3. Аналіз імплементації Конвенції ООН з морського права 1982 року (UNCLOS) показав, що Україна успішно створила базовий каркас морського законодавства, закріпивши межі територіального моря, прилеглої зони та континентального шельфу. Конвенція стала основним юридичним щитом держави у протидії збройній агресії РФ, дозволяючи кваліфікувати дії окупанта

як грубе порушення прав прибережної держави. Встановлено, що в умовах окупації морське право України зміщує акцент із фізичного контролю акваторій на збереження «юридичного титулу» та захист суверенних прав через міжнародні судові інстанції.

4. У сфері безпеки мореплавства (SOLAS) та підготовки кадрів (STCW) Україна довела свою здатність до радикальних реформ у відповідь на виклики сучасності. Перехід до цифрового дипломування моряків та реформування Адміністрації судноплавства стали ключовими факторами збереження України у «Білому списку» ІМО. Дослідження підтвердило, що безпека мореплавства в національному контексті все більше залежить від прозорості адміністративних процедур та надійності електронних реєстрів, які мінімізують людський фактор та корупційні ризики.

5. Екологічний сегмент імплементації (MARPOL 73/78) виявив критичну необхідність реформування системи державного нагляду. Констатовано, що інституційна фрагментація між екологічною інспекцією та морськими адміністраціями створює перешкоди для ефективного захисту довкілля. Запропоновано модель «технічного пріоритету», де екологічний контроль судна інтегрується в єдину систему перевірок держави порту, що відповідає кращим європейським практикам і вимогам щодо недопущення необґрунтованих затримок флоту.

6. Особливості застосування конвенцій в умовах війни стали унікальним вкладом роботи у науковий дискурс. Доведено легітимність українського Гуманітарного коридору як реалізації права прибережної держави на забезпечення безпеки згідно зі ст. 25 UNCLOS. Це продемонструвало, що міжнародні морські конвенції мають достатній потенціал гнучкості для регулювання судноплавства в зонах конфліктів, за умови активної суб'єктності держави та її тісної взаємодії з Міжнародною морською організацією через систему сповіщень.

7. Проблеми цифровізації (FAL Convention) визначені як стратегічний виклик для післявоєнної відбудови морського сектору. Встановлено, що впровадження «Морського єдиного вікна» є не лише технічним обов'язком, а й правовою гарантією

спрощення формальностей. Це дозволить Україні інтегруватися в європейські логістичні ланцюги, забезпечуючи безпаперове середовище та оперативний обмін даними, що є критично важливим для конкурентоспроможності українських портів у Чорноморському басейні.

8. Соціальний вимір імплементації (MLC 2006) підкреслив статус моряка як «ключового працівника», чиї права мають бути захищені незалежно від воєнного стану. Дослідження показало, що Україна має посилити механізми державного контролю за діяльністю крюїнгових агентств та вдосконалити систему соціального страхування моряків. Гармонізація трудового законодавства зі стандартами МОП є запорукою збереження людського капіталу України, який є одним із найбільших у світі за чисельністю офіцерського складу.

9. Перспективи оновлення Кодексу торговельного мореплавства (КТМ) України визначені крізь призму європейської інтеграції. Обґрунтовано, що нова редакція КТМ має стати «конвенційним кодексом», який прямо інтегрує вимоги *acquis communautaire* та Зеленого пакту ЄС. Це передбачає впровадження норм щодо декарбонізації флоту, посилення відповідальності за екологічну шкоду та створення сприятливих умов для реєстрації суден під українським прапором, що стимулюватиме відродження національного флоту.

10. Загальний підсумок дослідження свідчить, що Україна впевнено рухається шляхом створення сучасної, високотехнологічної та правової морської держави. Виявлені проблеми інституційного та законодавчого характеру не є непереборними і можуть бути вирішені через реалізацію запропонованих у роботі рекомендацій. Впровадження цифрових інновацій, завершення інституційних реформ та активний захист суверенітету в міжнародних судах сформують надійний фундамент для повноцінної інтеграції України до європейської та світової морської спільноти як сильного та відповідального партнера.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Статут Міжнародного Суду ООН : від 26 черв. 1945 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010 .
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (UNCLOS) : від 10 груд. 1982 р. *Офіційний вісник України*. 2003. № 44. Ст. 2315.
3. Schoenbaum T. J. Admiralty and Maritime Law. 6th ed. St. Paul : West Academic Publishing, 2018. 1450 p.
4. Churchill R. R., Lowe A. V., Sander A. The Law of the Sea. 4th ed. Manchester : Manchester University Press, 2022. 912 p.
5. Анцелевич Г. О., Шемякін О. М. Українське та міжнародне морське право : підручник. Київ : Ліра, 2023. 552 с.
6. Висоцький О. Ф. Міжнародне морське право : генезис, становлення та сучасні тенденції розвитку : навч. посіб. Київ : Юрінком Інтер, 2011. 312 с.
7. Конвенція про Міжнародну морську організацію : від 06 берез. 1948 р. *Міжнародна морська організація*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_050
8. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74). *Офіційний вісник України*. 2003. № 44.
9. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, змінена Протоколом 1978 року до неї (MARPOL 73/78) : від 02 листоп. 1973 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053
10. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (ПДНВ) : від 07 лип. 1978 р. *Офіційний вісник України*. 2003. № 44. Ст. 2315.
11. Конвенція про відкрите море : від 29 квіт. 1958 р. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_042
12. Конвенція про територіальне море та прилеглу зону : від 29 квіт. 1958 р. *Верховна Рада України*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_043
13. Конвенція про континентальний шельф : від 29 квіт. 1958 р. *Верховна*

Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_044

14. Конвенція про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря : від 29 квіт. 1958 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_045

15. Kelsen H. Principles of International Law. 2nd ed. New York : Holt, Rinehart and Winston, 1966. 602 p.

16. Lauterpacht H. International Law: Collected Papers. Vol. 1: The General Part. Cambridge : Cambridge University Press, 1970. 539 p.

17. Triepel H. Völkerrecht und Landesrecht. Leipzig : Hirschfeld, 1899. 452s.

18. Anzilotti D. Corso di diritto internazionale. Vol. 1 : Introduzione. Teorie generali. Roma : Athenaeum, 1928. 482 p.

19. Денисов В. Н. Право наступництва держав щодо міжнародних договорів. Київ : Наукова думка, 2015. 320 с.

20. Буткевич В. Г. Співвідношення міжнародного і внутрішньодержавного права. Київ : Либідь, 2011. 280 с.

21. Конституція України : Закон України від 28 черв. 1996 р. № 254к/96-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.

22. Malanczuk P. Akehurst's Modern Introduction to International Law. 7th rev. ed. London : Routledge, 1997. 449 p.

23. Brownlie I. Principles of Public International Law. 8th ed. Oxford : Oxford University Press, 2012. 803 p.

24. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.

25. Henkin L. Foreign Affairs and the United States Constitution. 2nd ed. Oxford : Clarendon Press, 1996. 446 p.

26. Koh H. H. Transnational Legal Process. *Nebraska Law Review*. 1996. Vol. 75. P. 181–207.

27. Про міжнародні договори України : Закон України від 29 черв. 2004 р. № 1906-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15>

28. Короткий Т. Р., Плотніков О. В. Міжнародне морське право : навч.

посіб. Одеса : Фенікс, 2021. 244 с.

29. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) : від 25 серп. 1924 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221

30. Шемякін О. М. Морське право України : монографія. Одеса : Фенікс, 2021. 312 с.

31. Короткий Т. Р., Плотніков О. В. Міжнародне морське право : навч. посіб. Одеса : Фенікс, 2021. 244 с.

32. Теорія та практика імплементації міжнародних договорів у правову систему України / за ред. Н. М. Пархоменко. Київ : Наукова думка, 2019. 256 с.

33. Конвенція про спрощення міжнародного морського судноплавства (FAL) : від 09 квіт. 1965 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_061

34. 2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships. *International Maritime Organization*. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-Greenhouse-Gas-Emissions-from-Ships.aspx>

35. Про виключну (морську) економічну зону України : Закон України від 16.05.1995 № 162/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст. 152.

36. Бабін Б. В. Сучасні виклики міжнародного морського права. *Український часопис міжнародного права*. 2022. № 1. С. 45–52.

37. United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: A Commentary / eds.: M. H. Nordquist, S. N. Nandan, J. N. Moore. Vol. I. Dordrecht : Martinus Nijhoff Publishers, 1985. 467 p.

38. Oxman B. H. The Law of the Sea. *The Oxford Handbook of International Law* / ed. by M. D. Evans. 5th ed. Oxford : Oxford University Press, 2018. P. 651–687.

39. Деякі питання підготовки та дипломування моряків : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 № 1499.

40. Про охорону навколишнього природного середовища : Закон України від 25.06.1991 № 1264-XII. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1991. №

41. Ст. 546.

41. Водний кодекс України : Закон України від 06.06.1995 № 213/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189.

42. IALA Strategic Plan 2023-2027. *International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities*. St. Germain en Laye, 2023. 42 p.

43. Malanczuk P. Globalization and the Future of International Law. *European Journal of International Law*. 2008. Vol. 19. No. 3. P. 12–34.

44. Walker G. K. Definitions for the Law of the Sea: Terms Not Defined by the 1982 Convention. Leiden : Martinus Nijhoff Publishers, 2011. 350 p.

45. Baughen S. Shipping Law. 7th ed. London : Routledge, 2018. 512 p.

46. Mansell J. N. K. Flag State Responsibility: Historical Development and Contemporary Issues. Berlin : Springer, 2019. 268 p.

47. Resolution A.1183(32). Impact of the Russian armed invasion of Ukraine on international shipping. *IMO Assembly*. London, 2023.

48. Paris MoU Annual Report 2023. *Paris MoU Secretariat*. The Hague, 2024. 84 p.

49. Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation). *Permanent Court of Arbitration*. 2023.