

ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ПРОЦЕС

УДК 347.79 (045) - 049.5

DOI <https://doi.org/10.32782/2408-9257-2025-2-3>

Бельо Л. Ю.,

*старший викладач кафедри загальноправових дисциплін
Національного університету «Одеська морська академія»*

ПРИВАТНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ПРАВОВОЇ ПОЛІТИКИ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

PRIVATE-LAW ASPECTS OF THE DEVELOPMENT OF UKRAINE'S MARITIME SECURITY LEGAL POLICY

У статті досліджено сучасну морську політику України – як явище складне та досить суперечливе, яке формується шляхом взаємодії та взаємовпливу комплексу інтересів. Вони мають внутрішній та зовнішній характер, політичне та ідеологічне спрямування, обумовлені економічними факторами та іншими запитами... Це відображення не тільки публічної волі, але вираження та відображення певних цінностей та відповідного перетворення в разі необхідності в механізм їх захисту. Морська політика України втілює і торговельні, а значить приватні інтереси. Ефективна морська політика впливає як на національну, так і на світову економіку.

Впровадження та розвиток ефективної правової політики у сфері морської безпеки є надзвичайно важливим завданням для України. Приватно-правові аспекти цієї політики відіграють значущу роль у забезпеченні безпеки та стабільності на морі та на внутрішніх водних шляхах. Враховуючи величезне значення морського простору для національної економіки та безпеки, Україна активно розвиває свою правову базу, спрямовану на захист морських інтересів та інтересів учасників морського господарства.

Через особливу складність правової природи безпеки морської політики, віднайти єдиний загальний підхід в межах однієї галузі права є неможливим. А відтак вся національна правова система та міжнародні інституції повинні сукупно формувати такий механізм та підтримувати в достатньо актуальному та дієвому стані. А через події в Україні, які тривають четвертий рік військової агресії РФ та чергового продовження строку дії воєнного стану в Україні з 09.05 на 90 днів, безпекові питання є першочерговими та життєво важливими.

Застосування цивільно-правових норм у регулюванні морських відносин має сприяти забезпеченню стабільності та прозорості в цій сфері, а також захисту прав та інтересів учасників морського господарства. Розвиток правової бази в цій області сприятиме привабливості інвестицій у морську інфраструктуру та підвищенню конкурентоспроможності українського мореплавства на світовому ринку.

Ключові слова: *правова політика, національна безпека, морська політика, морська безпека, торговельне мореплавство, рибне господарство, туризм.*

This article explores the modern maritime policy of Ukraine as a complex and rather controversial phenomenon that is formed through the interaction and mutual influence of a range of interests. These interests are both internal and external in nature, politically and ideologically driven, shaped by economic factors and other demands... They reflect not only the public will, but also expresses and embodies certain values, transforming into a mechanism for their protection when it's necessary. Ukraine's maritime policy also encompasses commercial, and therefore private, interests. An effective maritime policy influences both the national and global economy.

The implementation and development of an effective legal policy in the field of maritime security is an extremely important assignment for Ukraine.

The private-law aspects of this policy play a significant role in ensuring safety and stability at sea and on inland waterways. Given the enormous importance of maritime space for national economy and security, Ukraine is actively developing its legal framework aimed at protecting maritime interests and the interests of maritime industry participants.

Due to the complex legal nature of maritime security policy, it is impossible to single out a unified approach within one branch of law. Therefore, the entire national legal system and international institutions must collectively create such a mechanism and maintain it in a current and effective state. In light of the events in Ukraine, including the ongoing fourth year of military aggression by the Russian Federation and the recent extension of martial law for another 90 days starting from the 9th of May, security issues are of primary and vital importance.

The application of civil law norms in the regulation of maritime relations should promote stability and transparency in this sector, as well as protect the rights and interests of maritime industry stakeholders. The development of the legal framework in this area will enhance investment attractiveness in maritime infrastructure and increase the competitiveness of Ukrainian shipping on the global market.

Key words: *legal policy, national security, maritime policy, maritime security merchant, shipping fisheries, tourist.*

Вступ. Впровадження та розвиток ефективної правової політики у сфері морської безпеки є надзвичайно важливим завданням для України. Приватно-правові аспекти цієї політики відіграють значущу роль у забезпеченні безпеки та стабільності на морі та у внутрішніх водних шляхах. Враховуючи велике значення морського простору для національної економіки та безпеки, Україна активно розвиває свою правову базу, спрямовану на захист морських інтересів та інтересів учасників морського господарства. Одним із ключових аспектів цієї політики є регулювання взаємовідносин між приватними суб'єктами, які діють у морській сфері. Це включає укладання контрактів на перевезення товарів, послуги, страхування, компенсаційні виплати у разі аварій чи порушень правил морської безпеки.

Як зазначає Н. А. Савінова, Україна, як морська держава, в умовах війни і миру має дбати про безпеку власного статусу, власних морських привілеїв і обов'язків перед іншими акторами у сфері використання Світового океану. На сьогодні у державі присутнє занадто вузьке розуміння морської безпеки, котре, фактично, не охоплює усіх безпекових аспектів, які формують такий напрям на загальнополітичному рівні, і на рівні правової політики держави [1, с. 6]. Тому важливо розширити напрями здійснення правової політики морської безпеки, враховуючи всі її аспекти, для забезпечення національних інтересів України як морської держави.

Виклад основного матеріалу. Аналізуючи сучасний стан берегової охорони в Україні, можна говорити про її скрутне становище, адже повномасштабне вторгнення РФ в Україну не дає розвиватися цій сфері через перебування військового флоту РФ в Чорному морі. Незважаючи на це, набір та навчання кадрів в цій сфері є актуальним, адже роль берегової охорони надзвичайно важлива. Це аргументується тими завданнями, які ставляться перед береговою охороною: забезпечення безпеки портів, морських маршрутів і узбережжя, запо-

бігання контрабанді, здійснення рятувальних операцій, надання навігаційної допомоги, захист морського довкілля тощо. То ж берегова охорона покликана захищати населення, природне середовище, економіку та загальну безпеку країни в будь-якому морському регіоні, де ці інтереси знаходяться під загрозою. В сьогоденних умовах розвиток берегової охорони можливий як в складі Збройних сил України, так і самостійної структури з можливою практикою у внутрішніх водах країни.

Надважливим є удосконалення портової інфраструктури, беручи до уваги скорочення кількості портів в Україні. Мова йде про будівництво нових гідротехнічних споруд, що дозволило б підвищити ефективність інфраструктури та розширити пропускну здатність портів. Це особливо важливо для портів в акваторії річки Дунай, які демонструють високі темпи розвитку та є об'єктивно перспективними. Такий розвиток портової інфраструктури можливий за наявності відповідних дозволів. Так, у ст. 86 Водного кодексу України визначено, що місця та порядок будівництва гідротехнічних споруд визначаються відповідно до проєктів, що погоджуються з обласними, Київською, Севастопольською міськими державними адміністраціями, органом виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища, Державним агентством водних ресурсів України та Державною службою геології та надр України. Незважаючи на визначення кола суб'єктів, які дають дозволи на зазначений вид діяльності, стаття не містить переліку документів, які мають подаватися зацікавленою особою в таких роботах до вище вказаних публічних органів влади. Можна погодитись з тим, що відсутність чіткого порядку отримання дозволів на будівництво гідротехнічних споруд створює перешкоди для розвитку окресленої сфери. Тож в контексті розвитку портової інфраструктури є сенс провадити перегляд законодавства України, яке регулює сферу морської діяльності та забезпечує функціонування

портів. А тому перегляд портових зборів відповідно ст. 22 ЗУ «Про морські порти України», коли видами портових зборів є корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, адміністративний та санітарний, визначено, що фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди. Тобто основною ціллю портових зборів є саме утримання гідротехнічних споруд.

На нашу думку, із питанням щодо перегляду портових зборів тісно пов'язане питання удосконалення портової інфраструктури, адже якщо залучити інвесторів та оновити обладнання конкретного порту (для прикладу), можна зменшити ставку портового збору, яка йде на обслуговування гідротехнічних споруд. В свою чергу, для того, щоб залучити інвесторів, необхідно мати змогу забезпечити охорону порту, виходячи із сучасних умов ведення діяльності в морській сфері. Тут в нагоді може стати берегова служба.

Чіткий взаємозв'язок названих напрямів покращення правової політики морської безпеки доводить нам необхідність впровадження заходів комплексного характеру, функціонування котрих як самостійних ланок не може призвести до покращення цивільно-правового становища у контексті забезпечення національних інтересів України в сфері морської безпеки.

Акцентуючи увагу на понятті «правова політика», Н. П. Харченко стверджує, що у теоретичному аспекті правова політика держави – це правова ідеологія держави, котра включає у себе ідеї, теорії, концепції, доктрини, стратегії, програми тощо, які закріплені здебільшого в формі нормативно-правових актів, а у практичному аспекті – це діяльність держави щодо здійснення ефективного правового впливу на усі сфери суспільного життя [2, с. 115]. Таким чином, правова політика морської безпеки України – це така діяльність держави, котра здійснюється відповідно до визначених попередньо концепцій та стосується морської сфери.

Перш ніж визначити приватно-правові аспекти розвитку правової політики морської

безпеки України, варто звернутися до публічно-правових. Так, Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [3] визначає, що головними напрямками підвищення рівня безпеки судноплавства є: реформування системи державного нагляду та контролю за безпекою судноплавства маломірних чи малих суден; формування національного сегмента системи обміну інформацією щодо руху суден і діяльності суб'єктів господарювання в сфері морського судноплавства; інтеграція до європейської інформаційної системи; впровадження спільних із Європейським Союзом процедур забезпечення безпеки судноплавства, моніторингу руху морських суден, надання допомоги на морі, морського зв'язку, реагування у випадку забруднення з суден і формування національного сегмента системи обміну інформацією SafeSeaNet про рух суден і аварійні події; виокремлення функцій забезпечення безпеки мореплавства, державного нагляду та надання адміністративних послуг службами капітанів морських портів; забезпечення розвитку берегової інфраструктури Глобальної морської системи зв'язку у випадку лиха і для забезпечення безпеки; придбання морської і авіаційної пошуково-рятувальної техніки та формування інфраструктури базування.

Вищевказані заходи спрямовані на забезпечення безпеки морського простору та ефективного функціонування морських портів, що є важливими складовими національної безпеки та економічного розвитку України. Вони безпосередньо впливають на становлення приватно-правових відносин у сфері морської безпеки.

На публічно-правові аспекти розвитку правової політики морської безпеки України також впливає діяльність Європейського Союзу. Як стверджує А. А. Пальченко, метою інтегрованої морської політики Європейського Союзу є більш збалансований підхід до морських питань, а також покращення координації між різноманітними програмами. Головним об'єктом уваги є питання, котрі не підпадають під секторальну політику (наприклад, «блакитне зростання» – економічне зростання на основі різноманітних морських секторів), та питання, котрі потребують координації різних секторів і учасників (наприклад, спільне використання морських знань) [4, с. 194].

Наприклад, внутрішній ринок, економічне, соціальне та територіальне згуртування можна розглядати як частину загальної сфери компетенції Європейського Союзу. Так, у рамках транспортної політики Європейського Союзу проводиться ініціатива створення європейського морського транспортного простору без бар'єрів. Ця ініціатива спрямована на вирішення проблем, що стосуються внутрішньої торгівлі та розширення внутрішнього ринку Європейського Союзу для морського транспорту за допомогою спрощення адміністративних процедур. Такий взаємозв'язок вказує на значення досвіду Європейського Союзу при формуванні правових стратегій у сфері морської безпеки України.

Досліджуючи безпосередньо приватно-правові аспекти розвитку правової політики морської безпеки України, необхідно говорити про сфери діяльності, в яких діють приватні особи. Це може бути безпека у сферах:

– торговельного мореплавства. Відповідно ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України, торговельне мореплавство – це діяльність, котра стосується використання суден для перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти, рибогосподарська діяльність, розвідка і видобування корисних копалин, пошук та рятування людей, які зазнали лиха на морі, здійснення буксирних, криголамних та аварійно-рятувальних операцій, навігаційно-гідрографічних робіт, прокладання кабелю, а також діяльність, що здійснюється для інших господарських, наукових та культурних цілей;

– рибного господарства. Ст. 1 ЗУ «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів» [5] закріплено, що рибне господарство – це галузь економіки, завданнями котрої виступає вивчення, охорона, вирощування, відтворення, використання водних біоресурсів, їхнє вилучення (мається на увазі добування, вилов та збирання), реалізація і переробка із метою отримання харчової, технічної, кормової, медичної і іншої продукції;

– туризму. Згідно ст. 1 ЗУ «Про туризм», туризм – це тимчасовий виїзд особи із місця проживання у пізнавальних, оздоровчих, професійно-ділових або інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності у місці, куди особа від'їжджає. У ст. 4 вказаного Закону зазначе-

но, що одним із видів туризму є підводний, а у ст. 14 – водний туризм. Більше Закон не містить згадок про туризм у морській сфері. Ми вважаємо, що такий вид туризму заслуговує на більшу увагу, то ж пропонуємо внести зміни до статті 4 згаданого Закону та закріпити водний туризм як один із видів туризму в Україні [6];

– здійснення круїзів. Відповідно до ст. 195 Кодексу торговельного мореплавства України, договір морського круїзу – це договір, згідно якого одна сторона (тобто організатор круїзу) зобов'язується здійснити колективну морську подорож (тобто круїз) за конкретною програмою та надати учасникові круїзу усі пов'язані із цим послуги (наприклад, морське перевезення, харчування, побутове і екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона (тобто учасник круїзу) зобов'язується сплатити за це визначену плату.

Приватно-правові аспекти розвитку правової політики морської безпеки України можуть проявлятися і у інших сферах, однак названі вище є найбільш поширеними.

Ми вважаємо, що важливу роль у здійсненні вказаної вище діяльності відіграють порти, адже саме через них здійснюється вантажопотік та пасажирські перевезення. Аналізуючи сучасний стан портової інфраструктури, О. П. Подцерковний зазначає такі напрями її розвитку:

Необхідність правових удосконалень для підвищення ефективного управління портовою інфраструктурою (впровадження ефективних механізмів управління портовим господарством, удосконалення контрольних заходів між державними і приватними суб'єктами, котрі здатні забезпечити баланс їхніх під час війни).

Наявність викликів, котрі сформувалися перед портовою інфраструктурою України в умовах воєнного стану (забезпечення державної таємниці в контексті інформації щодо функціонування портової інфраструктури; формування організаційно-управлінських умов функціонування портової галузі на основі підпорядкування адміністрації портів наказам військового командування; правове стимулювання суб'єктів господарювання для поновлення роботи портів; забезпечення безпеки роботи портів в умовах замінувань та ракетних обстрілів; переорієнтація вантажопотоку із морських

портів, котрі розміщені на тимчасово окупованих територіях чи тих, які знаходяться під обстрілами, на інші порти України).

Необхідність правового стимулювання портової діяльності на період до завершення війни (регламентація інвестування у розвиток і модернізацію портової інфраструктури у інтересах забезпечення функціонування портів в умовах воєнної загрози; стимулювання мультимодальних перевезень; державна підтримка українських портів у функціонуванні стратегічної інфраструктури) [7, с. 210].

Таким чином, розвиток правової політики морської безпеки в Україні включає в себе різноманітні приватно-правові аспекти, які охоплюють управління морськими ресурсами, регулювання морських перевезень, забезпечення безпеки портового руху та багато іншого. На нашу думку, напрямками розвитку правової політики морської безпеки України є:

вдосконалення морського законодавства. Україна має розвинуту систему морського законодавства, яка включає в себе закони, укази, постанови та інші нормативно-правові акти, котрі регулюють різні аспекти морського сектора, але їх варто переглянути в контексті актуальних подій;

укладення міжнародних договорів. Україна є учасницею численних міжнародних договорів та конвенцій з питань морської безпеки, реалізація котрих вимагає уведення та додержання внутрішніх правових норм. Сьогодні є важливим укріплення міжнародних зв'язків в сфері морської безпеки, адже Українська держава перебуває в стані війни;

формування правової основи для інноваційного розвитку портової інфраструктури. Для забезпечення морської безпеки важливо мати ефективну правову базу для управління портовими терміналами, діяльність яких регулюється нормами щодо безпеки судноплавства, обмеження доступу до об'єктів критичної інфраструктури, контроль за перевезенням небезпечних вантажів тощо. Важливу роль в цьому питанні можуть зіграти інноваційні розробки та технічно-важливі рішення;

перегляд законодавства, яке регулює правовий статус моряків. У п. 26 ч. 4 Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння [8] зазначено, що

моряк – це особа, котра працює або зайнята чи задіяна в будь-якій діяльності на борту судна. Аналізуючи вказане вище Положення, можна говорити, що воно не відповідає сучасним реаліям. Так, в п. 73 необхідно закріпити положення щодо обов'язкового проходження курсів із техніки безпеки у період воєнного стану.

Враховуючи вищенаведене, розвиток правової політики морської безпеки в Україні потребує комплексного підходу, що охоплює як національне законодавство, так і виконання міжнародних зобов'язань, з метою забезпечення безпеки морського простору, захисту прав та інтересів моряків і забезпечення сталого розвитку морського сектора.

Сьогодні стан війни змушує нас посилювати безпеку у всіх сферах суспільного життя, включаючи морську. Держава-окупант після анексії Криму розглядає територіальне море та внутрішні води Чорного моря навколо Криму як власну територію, а виключну морську економічну зону та континентальний шельф навколо Криму – як власні. Подібність розуміння територіального моря та внутрішніх вод у законодавстві обох сторін конфлікту. Що ґрунтується на вимогах Конвенції ООН з морського права, дозволяють цим державам дзеркально тлумачити ці простори в однакових межах: Росією як – власні, а Україною – як окуповані [9, с. 95].

Висновки. Застосування цивільно-правових норм у регулюванні морських відносин має сприяти забезпеченню стабільності та прозорості в цій сфері, а також захисту прав та інтересів учасників морського господарства. Розвиток правової бази в цій області сприятиме привабливості інвестицій у морську інфраструктуру та підвищенню конкурентоспроможності українського мореплавства на світовому ринку.

В цілому, ефективна правова політика морської безпеки має стати важливим інструментом для забезпечення безпеки судноплавства, захисту довкілля, боротьби зі злочинністю та іншими загрозами на морі, а також сприятиме розвитку морської економіки та підвищенню міжнародного престижу України в морській сфері.

Приватно-правові аспекти розвитку правової політики морської безпеки України прослідковуються в наступному: вдосконалення

морського законодавства; укладення міжнародних договорів; формування правової основи для інноваційного розвитку портової інфраструктури; перегляд законодавства, яке регулює правовий статус моряків.

Ми вважаємо, що Морська доктрина України на період до 2035 року потребує нагальних змін, з врахуванням сучасного стану сфери морської діяльності, національних інтересів, загрози національній безпеці у сфері морської діяльності, реалізації державної морської політики, а також розвитку морської індустрії з необхідністю визначити національні вектори щодо обороноздатності морських територій, модернізації портової інфраструктури, підвищення кваліфікації (пере-

кваліфікації) робітників у сфері, а також захисту морського середовища в умовах воєнного стану.

Проведений аналіз цивільно-правового стану національних інтересів України в сфері морської безпеки свідчить про певну неспроможність законодавства України перед обставинами, які склалися в нашій країні на сьогодні. Вторгнення РФ та воєнні дії, обмежують морську діяльність нашої країни, а також діяльність приватних осіб в цій сфері. Перегляд нормативно-правових актів та зміна правової та економічної політики з орієнтиром на розвиток морської інфраструктури – це «стрижень» для наступних кроків у розвитку досліджуваної сфери.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Савінова Н. А. Стратегія правової політики морської безпеки за морською доктриною України. *Юридична Україна*. 2024. № 2. С. 6-44 URL: <https://yu.yuricom.com/strategiya-pravovoyi-polityky-morskoyi-bezpeky-zamorsko-yu-doktryno-yu-ukrayiny/> (дата звернення: 09.04.2025).
2. Харченко Н. П. Правова політика держави: до визначення поняття і змісту. *Науково-інформаційний вісник Івано-Франківського університету права імені Короля Данила Галицького*. 2020. № 10 (22). С. 110-116.
3. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#n13> (дата звернення: 09.04.2025)
4. Пальченко А. А. Євроінтеграція України та морське право країн Європейського Союзу. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2022. № 4. С. 191-196.
5. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів : Закон України від 08.07.2011 р. № 3677-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3677-17#Text> (дата звернення: 09.04.2025).
6. Про туризм: Закон України від 15.09.1995 р. № 324/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-vr#Text> (дата звернення: 09.04.2025).
7. Подцерковний О. П. Проблеми правового забезпечення портової галузі в умовах війни. *Право та державне управління*. 2023. № 3. С. 205-212.
8. Положення про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння : постанова Кабінету Міністрів України від 30.12.2022 р. № 1499. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1499-2022-p#Text> (дата звернення: 09.04.2025).
9. Аверочкіна Т. В. Морська політика України : навчально-методичний посібник [Електронний ресурс] / Т. В. Аверочкіна, Б. А. Кормич, О. М. Стець. – Одеса : Фенікс, 2023. – 178 с. URL: <https://hdl.handle.net/11300/24612>; DOI: 10.32837/11300.24612 (дата звернення: 09.04.2025)