

Іванова А. В.<https://orcid.org/0000-0001-8943-4291>

Національний університет «Одеська морська академія»

Корощенко М. М.<https://orcid.org/0000-0002-3445-2297>

Інститут Військово-Морських Сил

Національний університет «Одеська морська академія»

ПРАВОВІ ЗАСАДИ ГАРМОНІЗАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ У СФЕРІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ДО СТАНДАРТІВ ЄС

У статті досліджено правові засади гармонізації законодавства України з правом Європейського Союзу у сфері морського транспорту, що дозволить розпочати масштабну реформу системи державного управління у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. В контексті зобов'язань, передбачених Угодою про асоціацію між Україною та Європейським Союзом зосереджено увагу на окремих питаннях для подальших системних змін, а саме: підготовки нової редакції Кодексу торговельного мореплавства, відновлення науково-методологічного забезпечення галузі, поглиблення співпраці з Міжнародною морською організацією, Міжнародною організацією праці та Європейським агентством морської безпеки, збереження морської освіти та інтеграції України в європейські системи контролю і моніторингу судноплавства. Стаття висвітлює деякі відмінності між нормами українського морського законодавства та положеннями міжнародного регулювання, наголошуючи на необхідності адаптації українського законодавства до міжнародних стандартів. Автори обґрунтовують важливість внесення змін до існуючих нормативно-правових актів для врегулювання окремих питань з метою забезпечення морської безпеки та подальшої адаптації українського законодавства у сфері морського транспорту до європейських норм. У статті проведено аналіз національних нормативно-правових актів до норм законодавства Європейського Союзу з питань морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, що підтверджує на практиці, не зважаючи на умови воєнного часу, важливість проведення змін на шляху до європейської інтеграції. На основі проведеного дослідження автори доходять висновку, що вдосконалення регулювання галузі морського транспорту, є необхідними кроками та незмінно надає пріоритет Україні дотриманню своїх зобов'язань за міжнародними угодами, а саме з тими, що включені до законодавчої бази Європейського Союзу.

Ключові слова: морське право, гармонізація законодавства України до стандартів ЄС, морський і внутрішній водний транспорт, судноплавство.

Постановка проблеми. На сучасному етапі активного політичного та економічного співробітництва України з Європейським Союзом, в умовах збройної агресії росії проти України, а також тимчасової окупації росією частини території нашої держави, особливого значення набуває фактор утвердження України як морської держави. Виходячи з просторових і геофізичних особливостей України, її місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин в умовах радикальних змін геополітичної, воєнно-політичної та економічної обстановки у світі, на

сьогоднішній день, нагальним питанням постає потреба в оновленні напрямків розвитку України як морської держави. А також, на сучасному етапі співробітництва України з ЄС, постає питання щодо забезпечення національних інтересів на морі, які можна визначити як зону національних інтересів на морі, а саме у таких морських просторах, як: внутрішні води, територіальне море, прилегла зона та Виключна (морська) економічна зона України, а також інші райони Світового океану, що мають економічне та стратегічне значення для українського народу і нашої держави.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання адаптації законодавства України у сфері морського транспорту до стандартів Європейського Союзу, обумовлені прагненням України до Європейської інтеграції, що поставляє нові вимоги до сфери морського транспорту, забезпечення морської безпеки та розвитку морегосподарського комплексу України у повоєнний період. Ця проблема неодноразово ставала предметом наукових досліджень українських і зарубіжних вчених, серед яких варто відзначити праці таких дослідників, як: Н. О. Валявська, Н. В. Гайванович, С. А. Горбаченко, Я. Р. Корнійко, О. П. Подцерковний, Л. А. Траченко, Р. В. Ушацький, О. А. Шевчук та деяких інших дослідників.

Так, С. А. Горбаченко зазначає, що «відновлення та розвиток морегосподарського комплексу України у повоєнний період можливе лише за сприятливих зовнішніх умов і за умови чіткого визначення та реалізації економічних, соціальних і геополітичних пріоритетів України як морської держави. Для цього першочерговим завданням є здобуття та утримання конкурентних переваг, які стануть основою сталого розвитку сектору» [1, с. 35].

Я. Р. Корнійко, Н. О. Валявська та Р. В. Ушацький, у своїх працях дійшли висновку що, стратегічним завданням України, як морської держави, в післявоєнний період «є відновлення та розвиток високоефективної й конкурентоспроможної транспортної системи, інтегрованої у транс'європейську транспортну мережу (TEN-T), що включає: відновлення пошкодженої інфраструктури морських портів; укладання угод державно-приватного партнерства, з пріоритетом для контейнерного терміналу біля порту Чорноморськ та залізнично-поромного комплексу поруч із ним; спрощення процедур міжнародних перевезень через подальше впровадження морського «єдиного вікна» – інформаційної системи, що забезпечує упорядкований збір і аналіз даних про судна.; відновлення судноплавності Дніпра аж до його виходу в море; розвиток Дунайського кластеру через нарощування потужностей українських дунайських портів та створення необхідної інфраструктури для збільшення вантажообігу річки Дунай із перспективою виходу на ринок країн ЄС; розширення флоту під українським прапором за рахунок спрощення процедур судового реєстру, оподаткування та зниження фінансових навантажень; зміцнення кадрового потенціалу через законодавче врегулювання підготовки та дипломування моряків, а також вдосконалення норма-

тивної бази щодо умов праці у морському судноплаванні відповідно до міжнародних стандартів» [2, с. 45].

В зв'язку з цим, Л. А. Траченко, вважає, що для адаптації національного законодавства України у сфері морського транспорту та наближення його норм до стандартів Європейського Союзу, у повоєнний період, доцільно «адаптувати законодавство України у сфері портової галузі потреб, визначених воєнною адміністрацією; встановити чіткі правила фінансування робіт з оперативного відновлення портової інфраструктури; впровадити заходи безпеки, що мінімізують ризики для діяльності портів; укласти міжнародні угоди щодо підтримки портової галузі України на глобальному рівні» [3, с. 56].

На наближення національного законодавства до стандартів європейського Союзу, та його адаптацію, звертає увагу О. П. Подцерковний. Він вважає, що «завершення воєнного стану та відновлення контролю над усією територією нашої держави дозволить відновити діяльність портів на тимчасово окупованих територіях і підвищити рівень безпеки роботи портів на узбережжі Чорного та Азовського морів, що пов'язано зі змінами геополітичної ситуації в регіоні. Зменшення напруженості між країнами може сприяти зростанню обсягів торгівлі через українські порти» [4, с. 209].

При цьому, поза увагою більшості авторів залишалася ідея комплексного дослідження щодо гармонізації законодавства України у сфері морського транспорту до стандартів Європейського Союзу.

Постановка завдання. Враховуючи необхідність запровадження конкретних змін, що зумовлено наближенню законодавства України у сфері морського транспорту до стандартів ЄС, потребують розгляду окремі питання щодо зазначеної проблематики. Виходячи з теми дослідження необхідно проаналізувати деякі законодавчі акти України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, окреслити окремі проблемні питання, які необхідно врахувати під час подальшого нормопроекування у зазначеній сфері.

Виклад основного матеріалу. В умовах триваючої збройної агресії росії проти України, блокади портів а також руйнування портової інфраструктури, морський транспорт України потребує в залученні інвестицій, модернізації портів, використанні альтернативних маршрутів. І саме в таких, складних умовах, нагальним питанням, набуває фактор утвердження України як морської

держави. Слід зазначити, що Україна не тільки прибережна держава, Україна є державою порту, та державою прапора. Але, в умовах тимчасової акупації території, Україна фактично вийшла з глобальної конкуренції у таких сферах, як: морські перевезення, рибний промисел, суднобудування та судноремонт, що вплинуло на економіку нашої держави. Через складну роботу портів в надзвичайно небезпечних умовах, блокаду портів, військові атаки та ракетні удари, мінування навігаційних шляхів, значно знизилася обсяги морських перевезень і рибного промислу, що завдало економічних збитків для нашої держави та ускладнило логістику перевезень вантажу та зернових. Суднобудівна галузь України зазнала руйнувань виробничих потужностей і втрати кваліфікованих кадрів, що обмежило її здатність до виконання замовлень і розвитку. Таким чином, можна стверджувати, що для прискорення процесу виходу України з довготривалої кризи, відновлення портової інфраструктури, галузей суднобудування та судноремонту, забезпечення безпеки мореплавства, виникає потреба в економічних, правових та організаційних змінах, оновленні напрямів розвитку України як морської держави.

Останнім часом міжнародне співтовариство дійшло висновків про те, що недостатньо встановити міжнародно-правові стандарти в сфері безпеки на морі та охорони навколишнього середовища, необхідно докласти великих зусиль щодо їх реалізації в повсякденній практиці діяльності морського транспорту. Важливий етап розвитку двосторонніх відносин між Україною та Європейським Союзом був обумовлений розширенням Європейського Союзу в 2004 році. Прийнятий 12 лютого 2005 р. з метою посилення співпраці, План дій «Україна – Європейський Союз», був спрямований на сприяння реалізації положень Угоди про співробітництво як діючої основи співробітництва України та ЄС і підтримки мети України щодо подальшої інтеграції до європейських економічних та соціальних структур. Імплементация Плану дій наближала українське законодавство, норми та стандарти до законодавства ЄС, зокрема у сфері безпеки мореплавства та захисту довкілля, забезпечуючи досягнення довгострокової цілі сталого розвитку.

Як бачимо «Україна вже сьогодні формує нову модель морської та судноплавної держави. В умовах війни це не лише питання транспорту чи економіки, а фундамент майбутньої регіональної системи морської безпеки Чорноморсько-Азовського регіону» [5]. Так, Кабінет Міністрів України під-

тримав Проект Закону Міністерства розвитку громад та територій України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах» від 30.12.2025 № 14344, який «дозволить розпочати масштабну реформу системи державного управління у сфері морського та внутрішнього водного транспорту. Законопроект має комплексний характер і охоплює ряд системних змін. Зокрема, пропонується оновити Кодекс торговельного мореплавства України та вперше системно врегулювати сфери, що досі не були охоплені законодавчо. В законопроекті визначаються вимоги до: безпечного судноплавства; організації руху суден у зонах інтенсивного руху; навігаційно-гідрографічного забезпечення; аварійно-рятувальної готовності; координації пошуково-рятувальних операцій на морі, що створює єдині правила для всіх учасників морської діяльності, підвищує рівень захисту людського життя та мінімізує ризики для морського середовища» [5].

Отже, цей документ закладає «сучасну, зрозумілу і безпечно орієнтовану модель регулювання судноплавства відповідно до міжнародних і європейських стандартів, і є частиною виконання зобов'язань України в межах Угоди про асоціацію з ЄС та індикаторів ініціативи Ukraine Facility» [5]. Також законопроектом передбачено проведення змін та доповнень національного законодавства України у відповідність до Конвенції ООН з морського права, конвенцій Міжнародної морської організації та Міжнародної організації праці, актуальних директив і регламентів ЄС. Це зміцнить позиції України як держави прапора, прибережної держави та держави порту.

Необхідно зазначити, що «розмежуванню та визначенню обсягу юрисдикції держави прапора, держави порту та прибережної держави, з питання забезпечення безпеки на морському транспорті, приділяється значна увага в таких конвенціях, як: Конвенція ООН з морського права 1982 р. (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 82); Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 р. (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 73/78); Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 74) та інші норми міжнародного права» [6, с. 702].

Так, «Кодекс по здійсненню документів ІМО, прийнятий ІМО Резолюцією А.1070 (28)), містить

положення, відповідно яким, держава прапора несе відповідальність за встановлення належної та ефективної системи нагляду та контролю, що дозволяє здійснювати контроль над суднами, які мають право плавати під її прапором, і за забезпечення того, щоб ці судна відповідали міжнародним нормам і правилам, що стосуються безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі, а також захисту морського середовища» [6, с. 702]. Так, «кожна держава прапора по відношенню до суден, що плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема в тому, що стосується: конструкції, обладнання та придатності суден до плавання; комплектування судна кваліфікованим екіпажем, умов праці та навчання членів екіпажу суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; користування сигналами руху суден, підтримки зв'язку і попередження зіткнення» [6, с. 702].

До таких заходів належать заходи, «необхідні для забезпечення того, щоб:

– кожне судно перед реєстрацією, а в подальшому через відповідні проміжки часу, було проінспектовано кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, морехідні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна;

– кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, в сфері судноводіння, навігації та зв'язку, а екіпаж за своєю кваліфікацією і кількістю відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

– капітан, офіцери і, в необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомлені з відповідними міжнародними правилами що стосуються питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил» [6, с. 702].

Законопроект передбачає запровадження міжнародної системи охорони суден і портових об'єктів відповідно до вимог ІМО. Саме це підвищить рівень захищеності портової інфраструктури від терористичних і диверсійних загроз. У всі часи, найважливішими, для розвитку транспортної інфраструктури були транспортні вузли – морські порти, значимість яких забезпечується залежністю добробуту та стабільності держави в цілому. Так, «здійснюючи портовий контроль, а також забезпечення запобігання аварійності суден або хоча б прагнення зменшити її

рівень, держави активно співпрацюють у сфері забезпечення безпеки мореплавства. При цьому, співробітництво здійснюється державами як безпосередньо через свої компетентні органи і національні організації та служби (наприклад співробітництво аварійно-рятувальних служб), так і в рамках численних міжнародних організацій, таких як: Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (МАКО) та ін» [6, с. 701].

Отже, «особливого значення набуває спеціальна регламентація юрисдикції прибережної держави щодо іноземних суден, які перебувають в портах цієї держави або віддалених від берега терміналах, тобто «юрисдикція держави порту». Держава порту здійснює державний портовий контроль за судами у порту та судами, що виходять у море, проводить перевірки, щоб перевірити наявність судових документів, для виявлення того, чи вони відповідають основним характеристикам суднових документів та відповідають відповідним вимогам безпеки мореплавства та захисту морського середовища від забруднення з суден» [6, с. 702].

Конвенція SOLAS 74 (п.а, правило 19, глава І), визначає процедури контролю суден державою порту. Так, «кожне судно, що знаходиться в порту іншого Договірного уряду, підлягає контролю посадовими особами, належним чином уповноваженими цим урядом, тією мірою, якою цей контроль має на меті перевірити, що Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, Свідоцтво про безпеку вантажного судна за конструкцією, Свідоцтво про безпеку вантажного судна з обладнання та постачання, Свідоцтво про безпеку вантажного судна з радіо обладнання, є дійсними» [7].

Але, система інспектування PSC позбавлена глобальної стандартизації і є роздробленою на регіони, кожен з яких діє відповідно до свого Меморандуму про взаєморозуміння [8, с. 241]: Європа та Північна Атлантика (Паризький меморандум); Азія та Тихий океан (Токійський меморандум); Латинська Америка (Acuerdo de Viña del Mar); Карибський регіон (Карибський меморандум); Західна та Центральна Африка (Абудханський меморандум); Середземне море (Середземноморський меморандум); Індійський океан (Меморандум для Індійського океану); і Перська затока (Меморандум про взаєморозуміння Ер-Ріяд), а Берегова охорона США утворює ще один режим PSC. Деякі країни приєдналися до кількох режимів PSC, а у свою чергу усі регіональні режими PSC набули статусу спостерігача

в ІМО як міжурядові організації. Їхні представники відвідують засідання ІМО і, зокрема, представляють інформацію про свою річну діяльність у формі документів, що подаються на кожну сесію Підкомітету з імплементації інструментів ІМО, та можуть впливати на оцінювання придатності та відповідності стандартам ІМО, а також сприяти процесу формування правил ІМО [9].

Стосовно України поки залишається діючим Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні 2000 р. та конкретизуючі його Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545 [10].

Перевірки (огляди) суден під іноземними прапорами в портах України здійснюються у таких випадках: 1) вибірково, згідно з процедурами Чорноморського меморандуму, беручи до уваги, що щорічною загальною кількістю перевірок мають охоплюватись, принаймні, не менш як 15 відсотків загальної кількості іноземних торговельних суден, що відвідують порти України; 2) на підставі інформації служби капітана морського порту про необхідність здійснення більш детальної перевірки; 3) при отриманні повідомлення від іноземної інспекції контролю держави порту про слідування до українського порту субстандартного судна або судна, на якому виявлені недоліки не були усунені в попередньому порту; 4) при отриманні інформації від членів екіпажу або інших осіб про невідповідність судна вимогам міжнародних конвенцій, про забруднення судном довкілля або про порушення умов перевезення вантажів і пасажирів тощо.

Дійсно, фактори ризику та проблеми, з якими стикається PSC є характерними практично для усіх регіональних систем. Для нашої держави, в умовах збройної агресії росії проти України, дуже важливим є забезпечення здійснення ефективного PSC на основі відстеження небезпек та управління загрозами. Що стосується процесу здійснення PSC, важливим є впровадження інноваційних інтелектуальних технологій, а не підвищення кількості проведення інспекцій заради статистичних показників. Саме такий принцип для проведення PSC має стати керівним для впровадження в українських морських та річкових портах. Крім того, «система є «відкритою» для впровадження сучасних технологій через використання безпілотних систем для стеження за станом морських акваторій і важко доступних суднових приміщень; покращення горизонтальної

та вертикальної взаємодії на міжнародному (глобальному, регіональному, двосторонньому рівнях) між інституціями PSC та на національному – між інспекторами та органами публічного адміністрування морської та портової діяльності, органами, що здійснюють різноманітні контрольні та наглядові повноваження (міжвідомча взаємодія); удосконалення практик роботи всередині національних систем PSC через навчання та підвищення кваліфікації інспекторів (проходження курсів в середині та поза межами країн, обмін досвідом з колегами, підвищення рівня відповідальності та перевірка набутих знань, внутрішній аудит та «робота над помилками», удосконалення практики та протоколів перевірок відповідно до рекомендацій ІМО та інших провідних адмініструючих суб'єктів у сфері мореплавства)» [11]. Але, питання щодо виявлення суден що не відповідають міжнародним стандартам, повинно вирішуватися не тільки перевіркою в порту PSC, це сфера відповідальності багатьох залучених суб'єктів: судовласників, компетентних органів держави прапору, класифікаційних товариств тощо. У більшості держав, в існуючій системі забезпечення безпеки у сфері морського транспорту, постає питання щодо підвищення ефективності контролю морських суден, що «потребує системного, комплексного підходу, що охоплює використання сучасних технологій, покращення координації та обміну даними, навчання інспекторів та оптимізацію процесів як всередині інспекційних організацій, так й у їх зовнішньому прояві. В Україні на теперішній час вжито необхідних заходів для оптимізації та спрощення оформлення суден, проте нові технології, кращі практики роботи та перегляд ставлення до контрольних механізмів у напрямку сприяючого, або доброго, урядування ще очікують на повноцінну реалізацію» [11, с. 100].

Необхідно константувати, що порти України є об'єктом критичної інфраструктури. Важливу роль у забезпеченні безпеки на морському транспорті є впровадження інноваційних технологій. Прийнятий в 2017 році Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» № 2163 – VIII від 05 жовтня 2017 року, визначає «правові та організаційні основи забезпечення захисту життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства та держави, національних інтересів України у кіберпросторі, основні цілі, напрями та принципи державної політики у сфері кібербезпеки, повноваження державних органів, підприємств, установ, організацій, осіб та гро-

мадян у цій сфері, основні засади координації їхньої діяльності із забезпечення кібербезпеки» [12]. Закон визначає порти, «об'єктами критичної інфраструктури», а це означає, що «координація діяльності у сфері кібербезпеки як складової національної безпеки України здійснюється Президентом України через очолювану ним Раду національної безпеки і оборони України» [12], тобто перехід питань кіберзахисту з рівня технічної підтримки у площину чітко визначених юридичних зобов'язань та контролю з боку держави. Крім того, положення Закону відповідають плану заходів на 2025 рік з реалізації Стратегії кібербезпеки України, у тому числі з урахуванням положень Директиви Європейського Союзу щодо мережевої та інформаційної безпеки NIS 2 Directive, що вимагає від порткових адміністрацій підвищення рівня відповідності міжнародним стандартам [12]. Закон також встановлює чітку відповідальність за реагування на кіберінциденти. Обов'язковим є невідкладне повідомлення про інциденти до CERT-UA та забезпечення функціонування механізмів оперативного реагування. Особливістю даного Закону є персональна відповідальність керівництва суб'єкта критичної інфраструктури за організацію належного рівня кіберзахисту, та притягуватися до кримінальної, адміністративної відповідальності за неправомірне розголошення, неправомірне розкриття, неправомірне використання та інші неправомірні дії з такою інформацією відповідно до Закону [12]. У випадку витoku даних через неналежний кіберзахист виникає подвоєна юридична відповідальність – за порушення обов'язків щодо захисту критичної інфраструктури та за захист персональних даних. Це стимулює порти впроваджувати практики, сумісні з європейським підходом GDPR, особливо в умовах міжнародних логістичних операцій. Отже, Закон формує правове середовище, що забезпечує запровадження нормативно-правового регулювання у сфері кібербезпеки, кіберзахисту з урахуванням ризик-орієнтованого підходу, чіткого розподілу ролей, завдань, функцій та відповідальності публічного сектору, операторів критичної інфраструктури та власників або розпорядників об'єктів критичної інформаційної інфраструктури, а також галузевої специфіки, гармонізації практик та стандартів з Європейським Союзом та НАТО [12].

Правовий аналіз юридичних ризиків у сфері цифрової трансформації у сфері морського транспорту призводить до відповідних висновків, а саме: Рішення Ради національної обо-

рони і безпеки України від 30 грудня 2021 року, яким було затверджено План реалізації Стратегії кібербезпеки України [13], є правовою основою для трансформації загальних технічних рекомендацій у конкретні юридичні зобов'язання. Так, морський транспорт а також порт з його інфраструктурою, національне законодавство визначає як об'єкти критичної інфраструктури. Отже, опиняються під пильною увагою держави, що вимагає забезпечення дотримання стандартів у сфері кіберзахисту. За таким твердженням, діяльність суб'єктів публічного адміністрування портової галузі, має забезпечити роботу своїх інформаційних систем, включаючи Port Community Systems та IoT-обладнання, у відповідність до національних вимог, використовуючи для цього лише сертифіковані засоби. Відступ від цих норм, надає можливість притягнення посадових осіб до адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Наведене положення дає підстави вважати, що План реалізації Стратегії кібербезпеки є важливим та необхідним документом. Але, на нашу думку, для забезпечення стійкої та безпечної цифрової трансформації морських портів України потрібна гармонізація законодавства у сферах відповідальності за AI та захисту даних. Але не можна забувати, що роль портів України у міжнародній торгівлі, а саме морських перевезеннях, є ключовим завданням для нашої держави. Це твердження, вимагає наявності чіткої стратегії та правових засад у сфері функціонування морського транспорту як у воєнний період, так і після закінчення війни, у мирний час.

З цією метою потрібно врегулювати національне законодавство України, яке має відповідає Регламенту ЄС щодо надання порткових послуг. Україні, як державі прапора, необхідно продовжувати заходи щодо поповнення свого флоту, надання судам право плавання під Державним Прапором України. Також важливо забезпечити виконання умов для визнання в ЄС дипломів та свідоцтв що підтверджують кваліфікацію моряка, до Директиви (ЄС) 2017/2397. Додаткове законодавче врегулювання функціонування ринку, доступу до професійної діяльності та систем обміну інформацією про річковий транспорт і небезпечні вантажі залишається актуальним і потребує впровадження.

Резюмуючи вище зазначене, можливо погодитися з О. П. Корнієнко, яка виділяє такі напрями відновлення українського морського судноплавства до стандартів ЄС у післявоєнний період, а саме: створення високошвидкісних багатоцільових

суден; розвиток технологій енергоефективності та використання альтернативних джерел енергії, зокрема відновлюваних; реалізація комплексного інноваційного проекту у рибпромисловій галузі та марікультурі, що передбачає заходи з попередження негативних наслідків неправильного управління водними біоресурсами, ефективно використання морських генетичних ресурсів, розвиток марікультури водоростей-макрофітів, глибоку переробку гідробіонтів, зокрема для отримання біоактивних речовин та добавок; розвиток складових сервісної економіки у сфері морекористування та морського туристично-рекреаційного бізнесу; застосування нанотехнологій та високотехнологічних матеріалів у морегосподарському комплексі України [14, с. 65].

Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах» передбачає впровадження національного єдиного морського вікна – цифрового інформаційно-комунікативного середовища для обміну даними між суднами, портами, агентами, митними та прикордонними органами, службами капітана порту й іншими учасниками портової діяльності. Безперечно, «післявоєнне відновлення портової галузі має бути не просто реконструкцією, а стратегічною та інноваційною трансформацією, юридично закріпленою в контексті європейської інтеграції та підвищення безпеки. Відновлення портів повинно поєднувати модернізацію інфраструктури, інтеграцію в європейські транспортні мережі та управління юридичними ризиками, створюючи правові гарантії для розвитку, інвестицій та цифрової трансформації» [15]. Законопроект «охоплює ряд системних змін щодо оновлення Кодексу торговельного мореплавства України та вперше системно планується врегулювати сфери, що досі не були охоплені законодавчо. Зокрема, визначено вимоги до безпечного судноплавства, організації руху суден у районах інтенсивного руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення, аварійно-рятувальної готовності та координації пошуково-рятувальних операцій на морі. Це створює єдині правила дій для всіх учасників морської діяльності та підвищує рівень захисту людського життя і морського середовища» [5].

Крім того, Кодекс торговельного мореплавства України встановлює вимоги до державної реєстрації та тимчасової реєстрації суден в Державному судновому реєстрі України та Судновій книзі України. Разом з тим необхідно відмітити,

оскільки реєстрація суден доволі прибуткова справа для країни реєстрації, то виникає своєрідна конкуренція. Для того, щоб залучити судновласників до реєстрації своїх суден саме у певній країні – деякі країни починають створювати більш спрощені умови для реєстрації та комерційної діяльності судновласників. Проблема українського торговельного флоту полягає у відсутності в Україні можливості включення до Державного суднового реєстру України тих суден, власниками яких є фізичні особи – не громадяни України або юридичні особи, які знаходяться у власності іноземців. Державний судновий реєстр України у нинішньому його стані є класичним внутрішнім (закритим) судновим реєстром. Це підтверджується існуючим жорстким обмеженням щодо визначення кола суб'єктів, які мають право реєструвати судна. У свою чергу, судна, які належать юридичним особам, зареєстрованим відповідно до законодавства України, але до складу засновників яких входять фізичні або юридичні особи, що є нерезидентами України, не можуть бути наділені правом плавання під державним прапором України, тобто такі юридичні особи не мають права зареєструвати судно і отримати право плавання під прапором України. Дане обмеження не тільки заважає збільшенню торговельного флоту України за рахунок іноземних судновласників, а також є одним із основних бар'єрів для залучення іноземного інвестування у розвиток вітчизняного судноплавства.

Таким чином, можна стверджувати, що морська галузь України вимагає змін, нагальною проблемою у врегулюванні цього питання є оновлення Кодексу торговельного мореплавства України, також створення в Україні Міжнародного реєстру морських і річкових суден України. Разом з тим, необхідно відмітити, що «державам необхідно об'єднувати зусилля не тільки в правотворчій, а й у правозастосовчій практиці на міжнародному рівні. Примітні й ефективні в цьому відношенні двосторонні міждержавні угоди. За допомогою таких документів може бути організовано взаємовигідне співробітництво між більш і менш розвиненими у сфері морського транспорту країнами. Також можливі спільні дії щодо навігаційної та іншої організаційної допомоги морякам, які перебувають у територіальних водах відповідних держав» [16, с. 184].

Слід зазначити, що Міністерство розвитку громад та територій України сформуло перелік пріоритетних законодавчих ініціатив у сфері морського та внутрішнього водного транспорту на

2026 рік, які спрямовані на імплементацію міжнародних конвенцій, оновлення галузевого законодавства, підвищення безпеки судноплавства, захист прав моряків та гармонізацію національних норм з європейськими й міжнародними стандартами. У 2026 році Міністерство зосередиться на супроводі та ухваленні низки ключових законопроектів, зокрема:

Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві та внесення змін до законодавчих актів України у зв'язку з її ратифікацією. Ці законодавчі ініціативи впроваджують єдині міжнародні стандарти праці моряків і стосуються гідних умов праці та життя на борту судна, охорону здоров'я і належне медичне обслуговування.

Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Метою є удосконалення законодавчих основ організації судноплавства, зокрема, державної системи забезпечення безпеки судноплавства на морі та на внутрішніх водних шляхах відповідно до міжнародних зобов'язань України та з урахуванням законодавства ЄС, усунення прогалини і колізії, а також спрощення умов ведення господарської діяльності у сфері морського та внутрішнього водного транспорту.

Про приєднання України до Міжнародної конвенції про контроль судового водяного баласту й осадів та поведження з ними 2004 року та внесення пов'язаних змін до законодавства України. Комплекс законодавчих ініціатив, що встановлюють вимоги до поведження з баластними водами, визначають особливості перевірки суден у морських портах, забезпечення морських портів приймальними спорудами для приймання водяного баласту й осадів.

Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання діяльності у сфері охорони життя та пошуку і рятування людей на морі». Метою є закріплення на законодавчому рівні положень, пов'язаних зі створенням, функціонуванням і розвитком національної системи пошуку і рятування на морі, ефективним функціонуванням морської пошуково-рятувальної служби, координацією та проведенням операцій з пошуку і рятування людей на морі, удосконаленням регламентації прав

і обов'язків капітанів і судновласників морських суден у випадку лиха на морі, а також консолідації відповідних законодавчих актів у сфері транспорту.

Про внесення змін до статті 284 Кримінального кодексу України щодо відповідальності капітанів суден за ненадання допомоги людям, які зазнають або зазнали лиха. Документ встановлює кримінальну відповідальність за невиконання капітанами українських суден обов'язків щодо надання допомоги під час лиха на морі.

Реалізація цих законодавчих ініціатив сприятиме подальшій інтеграції України до європейського та міжнародного транспортного простору, підвищенню конкурентоспроможності українського флоту та зміцненню позицій України як морської та судноплавної держави.

Висновки. Прагнення України до Європейської інтеграції, а також важливість проведення змін на цьому шляху, поставляє нові вимоги до сфери морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства, забезпечення морської безпеки та розвитку морегосподарського комплексу України, не зважаючи на умови воєнного часу. Приоритети законодавчої роботи у сфері морського та внутрішнього водного транспорту на 2026 рік спрямовані на імплементацію міжнародних конвенцій, оновлення галузевого законодавства, підвищення безпеки судноплавства, захист прав моряків та гармонізацію національних норм з європейськими й міжнародними стандартами. Важливим напрямом є також відновлення суднобудівної та судноремонтної галузі, розвиток морської освіти й науки, що сприятиме підготовці висококваліфікованих кадрів для оновленої морської галузі. Зміцнення міжнародного співробітництва у сфері торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах, впровадження європейських стандартів безпеки та екологічності стане фундаментом для сталого розвитку галузі. Успішна реалізація цих заходів можлива лише за умови впровадження прозорої системи управління, яка враховуватиме інтереси держави, бізнесу та суспільства. Післявоєнне відновлення українського морського судноплавства має стати не просто процесом реконструкції, а глибокою структурною трансформацією, що забезпечить Україні статус сучасної морської держави з високим рівнем інтеграції у світову економіку.

Список літератури:

1. Горбаченко С. А. Конкурентоспроможність менеджменту 99 морегосподарського комплексу України. *Вчені записки Таврійського національного університету ім. В. І. Вернадського*. 2019. № 4(1). С. 35–39. DOI: <https://doi.org/10.32838/2523-4803/69-4-7>
2. Корнійко Я. Р., Валявська Н. О., Ушацький Р. В. Перспективи розвитку та аналіз сучасного стану портової галузі України. *Економіка та суспільство*. 2025. №76. С. 40–48. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-76-46>
3. Траченко Л. А. Проблеми та можливості для розвитку бізнесу морської галузі України в повоєнний період. *Економіка та суспільство*. 2025. №71. С. 53–59. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-31>
4. Подцерковний О. П. Проблеми правового забезпечення портової галузі в умовах війни. *Право та державне управління*. 2023. №3. С. 205–212 DOI <https://doi.org/10.32782/pdu.2023.3.32>
5. Уряд підтримав Проект Закону Міністерства розвитку громад та територій України, який наблизить українське морське судноплавство до стандартів ЄС URL: <https://mindev.gov.ua/news/uriad-pidtrymav-zakonoprojekt-minrozvytku-i-akyi-nablyzyt-ukrainske-morske-sudnoplavstvo-do-standartiv-ies> дата звернення: 20.02.2026 р.).
6. Іванова А. В., Костиця О. В. Юрисдикція держави порту в системі заходів щодо захисту і збереження морського середовища *Юридичний науковий електронний журнал* № 10, 2022. С. 700–706 DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2022-10/176>
7. International Convention for the Safety of Life at Sea URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення: 21.02.2026 р.).
8. Knapp S., Franses P.H. A Global View on Port State Control: Econometric Analysis of the Differences across Port State Control Regimes. *Maritime Policy Management*. 2007. Vol. 34. P. 453–482. URL: <https://doi.org/10.1080/03088830701585217>.
9. Port State Control URL: <http://surl.li/wjalck> (дата звернення: 21.02.2026 р.).
10. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>. (дата звернення: 19.02.2026 р.).
11. Панчук А.О. Контрольні та сервісні механізми у морських портах: організаційно-правова характеристика та принципи «доброго урядування». *Правова позиція*. 2024. № 2(43). С. 93–101. DOI <https://doi.org/10.32782/2521-6473.2024-2.19>
12. Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України» від 05 жовтня 2017 № 2163-VIII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2163-19#Text> (дата звернення: 09.01.2026).
13. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 23.08.2023 № 1579 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80#Text> (дата звернення: 09.01.2026).
14. Корнієнко О. П. Морегосподарська діяльність України в умовах економічної кризи. *Економічний простір*. 2025. № 198. С. 63–68. DOI: <https://doi.org/10.30838/EP.198.63-68>
15. Проект Закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах» № 14344 від 30.12.2025 URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/59445> (дата звернення: 01.02.2026 р.).
16. Іванова А.В. Кубіцький Р.О. Морська безпека в системі національної і міжнародної безпеки. *Науковий вісник публічного та приватного права*. Випуск 5, 2024. С. 180–186 DOI <https://doi.org/10.32844/2618-1258.2024.5.31>

Ivanova A. V., Koroshchenko M. M. LEGAL BASIS FOR HARMONISING UKRAINIAN LEGISLATION IN THE FIELD OF MARITIME TRANSPORT WITH EU STANDARDS

The article examines the legal basis for harmonising Ukrainian legislation with European Union law in the field of maritime transport, which will enable a large-scale reform of the state management system in the field of maritime and inland water transport. In the context of the obligations under the Association Agreement between Ukraine and the European Union, attention is focused on specific issues for further systemic changes, namely: the preparation of a new edition of the Merchant Shipping Code, the restoration of scientific and methodological support for the industry, the deepening of cooperation with the International Maritime Organisation, the International Labour Organisation and the European Maritime Safety Agency, the preservation of maritime education and the integration of Ukraine into European systems for the control and monitoring of shipping. The article highlights some differences between the norms of Ukrainian maritime legislation and the provisions of international regulation, emphasising the need to adapt Ukrainian legislation

to international standards. The authors justify the importance of amending existing regulations to resolve specific issues in order to ensure maritime safety and further adapt Ukrainian legislation in the field of maritime transport to European standards. The article analyses national regulatory acts in relation to European Union legislation on maritime and inland waterway transport and navigation, confirming in practice, despite the conditions of wartime, the importance of making changes on the path to European integration. Based on the research, the authors conclude that improving the regulation of the maritime transport sector is a necessary step and consistently gives Ukraine priority in fulfilling its obligations under international agreements, namely those included in the legislative framework of the European Union.

Keywords: *maritime law, harmonisation of Ukrainian legislation with EU standards, maritime and inland water transport, shipping.*

Дата першого надходження статті до видання: 20.02.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 20.03.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 11.05.2026