

**НОРМАТИВНЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОГО ПРАВА: МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД****NORMATIVE REGULATION OF MARITIME LAW: INTERNATIONAL EXPERIENCE**

**Савчук О.О., к.ю.н., доцентка,  
доцентка кафедри екологічного права**

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

**Ковтуненко О.А., студентка I курсу магістратури факультету адвокатури**

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

**Дашко Д.С., студент I курсу магістратури факультету адвокатури**

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого*

Стаття присвячена аналізу основних викликів та стану правового регулювання морського права як підгалузі міжнародного права. Основну увагу приділено дослідженню та порівнянню окремих норм міжнародного морського права з правовим регулюванням даної сфери в Україні, що закріплює ключові положення та принципи у сфері морської діяльності, але потребує подальшого вдосконалення з огляду на важливість цього напрямку правового регулювання для забезпечення економічної безпеки суспільства, враховуючи національний безпековий показник та вступ України до ЄС.

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 екологічного захисту морського середовища та морської безпеки.

У статті проведено аналіз екологічних загроз, пов'язаних із забрудненням морського середовища нафтопродуктами. Негативний вплив на морське середовище та глобальні екологічні системи висвітлюється на прикладах катастроф танкерів.

У статті також порушується питання щодо доцільності виокремлення морського права в самостійну галузь права, що дозволило б забезпечити більш ефективне регулювання цієї сфери та сприяло б її інтеграції до світової економіки.

На основі проведеного дослідження автори доходять висновку, що вдосконалення регулювання морського права як підгалузі міжнародного права та модернізація законодавчого регулювання морської політики є необхідними кроками для забезпечення сталого розвитку морської галузі, посилення економічного потенціалу та зміцнення національної безпеки України в умовах європейської інтеграції.

**Ключові слова:** міжнародне морське право, українське морське законодавство, екологічне право, піратство, забруднення морської зони.

The article presents a detailed analysis of the principal challenges and the current state of legal regulation pertaining to the law of the sea as a sub-branch of international law. The study and comparison of certain provisions of international maritime law with the legal regulation of this area in Ukraine is of particular importance. Ukraine has enshrined key provisions and principles in the field of maritime activities, but there is a clear need for further improvement in this area of legal regulation. This is due to the importance of this area of legal regulation for ensuring the economic security of our society, taking into account the national security indicator and the expected accession of Ukraine to the EU.

The article identifies discrepancies between the provisions of Ukrainian maritime legislation and those of international regulation, underscoring the necessity to align Ukrainian legislation with international standards. The authors provide a rationale for amending existing legal instruments to regulate specific issues with a view to safeguarding the marine environment and enhancing maritime safety.

This article examines the environmental risks associated with marine pollution by oil products. The detrimental impact on the marine environment and global ecological systems is exemplified by the instances of tanker disasters.

Furthermore, the article posits the question of whether it would be prudent to establish an independent branch of law, namely the law of the sea, which would ensure more effective regulation of this area and facilitate its integration into the global economy.

In light of the aforementioned findings, the authors conclude that enhancing the governance of the law of the sea as a sub-branch of international law and modernising the legislative framework governing maritime policy are crucial steps towards ensuring the sustainable development of the maritime industry, the optimisation of economic potential and the reinforcement of Ukraine's national security in the context of European integration.

**Key words:** international maritime law, Ukrainian maritime law, environmental law, piracy, maritime pollution.

**Постановка проблеми.** Розгляд даного питання є важливим через відсутність його дослідження українськими науковцями в достатньому обсязі та недосконалості українського регулювання даної сфери, а також важливості адаптації українського законодавства до законодавства ЄС.

Розглядом питання регулювання морського права займалися такі науковці: Шипцов О.А., Анцелевич Г.О., Гіренко О.Т., Моцик О.Ф., Стефанов Г.С., Шипцов О.О., Стефанчишен Р., Гуцуляк В.М., Ключова Є.М., Юлдашев О.Х., Армаш Н.О., Серафимов В.В., Аверочкина Т.В. тощо.

**Виклад основного матеріалу.** Морське право це складна система правових норм, що охоплює відносини, які пов'язані з використанням Світового океану та морських ресурсів. Морське право, як підгалузь міжнародного права, регулюється як національними, так і міжнародними нормами, що визначають правовідносини держав і приватних осіб у морській сфері.

Важливо звернути увагу, що регулювання морських правовідносин, має важливе, стратегічне значення для України, як морської держави, оскільки воно регулює не лише питання судноплавства, але й екологічної безпеки, морського перевезення тощо.

На думку Письменної К.С., морська діяльність має значний вплив на розвиток економіки України та формує позицію країни у світовому розподілі праці. Україна має сприятливі географічні умови, багатий досвід роботи в морському секторі, кваліфіковану робочу силу та низку вищих навчальних закладів і науково-дослідних установ, які готують фахівців у цій галузі. Суднобудівна та судноремонтна галузь є важливою для бюджетних надходжень місцевої економіки. Портові комплекси України, в тому числі міжнародні порти, щодня активно обробляють великі обсяги вантажів і пасажирів. Однак сучасний стан розвитку морської галузі не є задовільним. Основними причинами цього є відсутність чіткої та послідовної дер-

жавної політики в морській галузі та відсутність системної нормативно-правової бази [1, с. 202].

Основним законом в Україні, що регулює морську галузь є постанова Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року», хоча як наголошує Письменна К.С., це скоріше стратегія, а не доктрина в звичному науковому розумінні цього слова [1, с. 203].

Хоча ми і маємо цю доктрину, але морське право в Україні не є повноцінно кодифікованим, що викликає складнощі не тільки в його застосування, а й в пристосуванні до міжнародного законодавства. У цьому контексті хочемо звернути увагу на такі основні міжнародні акти у цій сфері: Конвенція про територіальне море та прилеглу зону, Конвенція про відкрите море, Конвенція про рибальство та охорону біоресурсів відкритого моря, Конвенція про континентальний шельф, факультативний Протокол, який регламентував процедуру вирішення спорів.

Деякі вчені, як наприклад Майданевич С.Б. та Тимошук О.М. наголошують на тому, що з появою цих нормативно-правових актів, положення яких зобов'язані дотримуватися всі учасники міжнародних відносин, є становленням морського права як окремої галузі права, а не підгалузі міжнародного, як прийнято вважати [2, с. 40].

Тут слід вказати, що морське право є комплексним та охоплює багато сфер: судноплавство, екологічного захисту морського середовища, суднобудівної діяльності, морської безпеки тощо.

Для прикладу вважаємо необхідним висвітлити екологічний та безпековий аспекти:

Однією із глобальних проблем у боротьбі із забрудненням морського середовища є вилів нафтопродуктів у води Світового океану при їх перевезенні.

Світовий океан або ж «найбільш водний резервуар», який складає дві третини поверхні нашої земної кулі, є «виробником» кисню, водночас, й має здатність поглинати вуглекислоту. Зокрема, під час здійснення фотосинтезу планктоном, виробляється близько 70 відсотків кисню, який, в свою чергу, надходить у атмосферу планети. Захист вод Світового океану має бути пріоритетним напрямком у роботі, як на законодавчому рівні, з точки зору впровадження на міжнародній арені відповідних регуляторів, які можна імплементувати у норми національного законодавства, так й у продовольчого. Оскільки саме останній включає в себе великі ресурси прісної води, потреба у якій зростає з кожним днем.

Тож, повертаючись до зазначеної проблематики, а саме – викидів нафтопродуктів у море, варто відмітити, що внаслідок морських інцидентів, з кожним роком кількість нафти збільшується, в середньому вона вкладає 10 млн. тон у рік. Даний показник є досить високий. Також, враховуючи аерофотозйомки з супутників, наразі близько 30 відсотків поверхні Світового океану покрито нафтовою плівкою. Так, наявний ризик збільшення даного відсотка.

Станом на зараз, міжнародне нормативно-правове регулювання складається із таких нормативно-правових актів:

– Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 р. [4].

– Конвенція про відкрите море 1958 р. [10].

– Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р. та/або Конвенція MARPOL [11].

– Протокол 1978 р. (MARPOL-73/78), який набув чинності 2 жовтня 1983 р. та вніс зміни до Конвенції щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р. [12].

– Протокол 1997 р., яким також внесені зміни до Конвенції щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р. [13].

Тобто, MARPOL є Міжнародною конвенцією щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р., яка була змінена двома Протоколами від 1978 р. та 1997 р. (International

Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78). Зокрема, MARPOL 73/78 містить шість основних додатків, як Правила запобігання забрудненню нафтою та нафтовою водою, Правила запобігання забрудненню шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом, Правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упаковці, Правила запобігання забрудненню стічними водами із суден, Правила запобігання забрудненню сміттям із суден, Правила запобігання забрудненню атмосфери із суден [11].

– Конвенція про запобігання забрудненню моря в результаті затоплення відходів та інших матеріалів 1972 р. з Протоколом 1996 р. [14].

– Конвенція щодо втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 р. і Протокол про втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення речовинами іншими, ніж нафта 1973 р. [15].

– Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р., яка згодом була змінена Протоколом 1992 р. з поправками 2000 р., які набрали чинності 1 листопада 2003 р. [16].

– Міжнародна конвенція по запобігання забрудненню нафтою, готовності, реагування та співпраці 1990 р., яка набула чинності 13 травня 1995 р. та Протокол до неї від 2000 р. [17].

Даною Конвенцією передбачаються заходи, які є обов'язковими при аварії, зокрема, але не виключно повідомлення прибережним властям про випадки забруднення і вжити дії, наявність аварійного майна, розробка оперативних планів боротьби із нафтою тощо.

– Міжнародна конвенція про відповідальність і відшкодування збитків у зв'язку із морським перевезенням небезпечних і отруйних речовин 1996 р. [18].

– Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими протиоборостаючими системами, які використовуються на суднах 2001 р., яка набрала чинності 17 вересня 2008 р. [19].

– Регіональні угоди: Барселонська конвенція 1976 р. [20], Кувейтська конвенція 1978 р. [21], Гельсінська конвенція 1992 р. [22], Бухарестська конвенція 1992 р. [23] тощо.

Кожна із аварій на морі породжувала потребу у створенні нормативного підґрунтя по кожному інциденту. Одним із напрямків, які включаються у види збитків морському середовищу, а саме шляхи їх здійснення, представляють із себе аварії із танкерами, тобто, зокрема, але не виключно, самохідне паливне судно, яке здійснює перевезення рідкої продукції без тари, включаючи нафту. Оскільки популярність даного виду перевезень розвивається, то й ризик інцидентів також.

Світове споживання нафти і нафтопродуктів стає дедалі більше і становить нині понад 3150 млн. тон в рік. Майже 50 відсотків перевозиться морем. Обсяг міжнародних перевезень нафти зростає в середньому на 4,5 відсоток на рік. Відповідно зростає потреба в танкерах. Якщо раніше їх будували загальним дедвейтом менше 200 млн. тон, то до 2000 року ця цифра зросла майже до 300 млн. тон на рік. Збільшилася і дальність перевезень сирової нафти з 6,4 тис. до 10,5 тис. тис. км, а нафтопродуктів з 1,6 до 2,2 тис. км.

З ростом танкерного флоту збільшується число катастроф з нафтоналивними судами, відповідно зростають масштаби забруднення моря. Причому кожна катастрофа приносить зараз все більш важкі наслідки. Якщо в 1966 році експлуатувався всього один танкер дедвейтом 170 тис. тон, то зараз їх налічується понад 400.

У цьому контексті показовим є приклад однієї з найбільших морських катастроф, що сталася 18 березня 1967 року, коли танкер «Торрі Каньйон» дедвейтом 121 тис. тон під ліберійським прапором наскочив на рифи біля англій-

ського узбережжя і отримав пробіну майже на половину довжини корпусу 150 м. Це був розлив нафти безпрецедентного в світовій практиці масштабу. Зняти танкер з рифів за допомогою буксирів виявилось неможливим. Тим часом, гігантська нафтова пляма площею близько 260 кв. км стала наблизитися до узбережжя Англії і Франції. У Лондоні було прийнято рішення розбомбити залишки «Торрі Каньйон» з повітря. Протягом трьох днів бомбардувальники закидали бомбами танкер, який розломився, і практично вся нафта, що залишилась в танкері вигоріла.

19 грудня 1972 р. в Оманській затоці південнокорейський танкер «Сі Стар» дедвейтом 120300 т зіткнувся з іншим судном і вилів в затоку 115 тис. тон нафти.

1976 рік став найдраматичнішим за кількістю катастроф з танкерами. 24 січня «Олімпік брейвери» під ліберійським прапором «втрапив» у Атлантичного узбережжя Західної Європи 250 тис. т. нафти.

12 травня біля північно-західного узбережжя Іспанії, поблизу порту Ла-Корунья, на рифи сіл іспанський танкер «Іркійола» дедвейтом 111225 т потрапили за борт 101 тис. т. нафти створили серйозну загрозу узбережжю. В один і той же дні 15 грудня 1976 р. зазнали аварії танкери «Хевен» під прапором Кіпру в Середземному морі і «Арго Мечент» під ліберійським у Атлантичного узбережжя США. Обидва судна залишили за бортом близько 70 тис. т. нафти.

16 березня 1978 р. супертанкер «Амоко Кадіс» дедвейтом 237439 т під ліберійським прапором затонув неподалік від французького порту Брест, 220 тис. т. іранської нафти сплило на поверхню і утворило найбільшу нафтову пляму в історії іранської судноплавства. Було забруднено 360 кілометрів французького узбережжя, загинули тисячі птахів, морських тварин і риб.

31 грудня того ж року грецький танкер «Андрос Патриа» дедвейтом 122173 т. зазнав аварії біля північного узбережжя Іспанії, виникла пожежа, сталося кілька вибухів. Загублено 40 тис. т. нафти.

19 липня 1979 р. супертанкер «Атлантик Емпрес» дедвейтом 299666 т зіткнувся в Карибському морі, неподалік від Тринідаду, з іншим танкером – «Іджен Кептен». В результаті зіткнення з обох судів вилитося в море 300 тис. т. нафти.

1 листопада того ж року у американського порту Галвестон в Мексиканській затоці зіткнувся з іншим судном танкер «Бурма Агаті» під ліберійським прапором дедвейтом 62663 т. Загублено 37 тис. т.

23 лютого 1980 року на грецькому танкері «Іренес Серенаді» дедвейтом 105460 т в бухті Пілос (Греція) спалахнула пожежа, сталися вибухи. У море пішло 102 тис. т. близькосхідної нафти.

6 травня 1983 року іспанський танкер «Кастілло де Бельвер» дедвейтом 271540 т загорівся в 68 милях на північний захід від Кейптауна (ПАР). Танкер затонув, залишивши на поверхні Атлантичного океану 100 тис. т. газоліну.

24 березня 1989 року американський танкер «Екссон Валдиз» дедвейтом 214661 т наскочив на рифи біля узбережжя Аляски і отримав пробіну в днищі, з яких витекло 40 т. нафти. Згодом компанія «Екссон» була оштрафована на 5 млрд. доларів. [3, с. 129–131]

Окрім згаданого, варто відмітити інциденти на морі з такими танкерами, як «Сі Імпрес», «Мерск навігейтор», «Харк-5», «Іджініо Сі», «Браер» тощо.

Тож, враховуючи вищенаведене, кількість катастроф на морі сягає великої кількості. Тому вже законодавчо урегульований механізм має бути гармонізований у законодавство кожної країни задля зниження викиду нафтопродуктів у море. Оскільки даний факт впливає не тільки на відповідні організми у морському середовищі, а й також на міжнародну й локальну економіку, туризм й навколишнє середовище загалом.

Щодо морської безпеки, цікавим прикладом є морський тероризм та піратство.

Щодо піратства, то відповідно до ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р., яку ратифікувала Україна, піратством визнаються будь-які з зазначених дій:

а) будь-який з незаконних актів насильства, пограбування або затримання, здійснений екіпажем або пасажиром судна або повітряного судна, який належить на праві приватної власності третім особам з цілями особистого характеру і має наступні ознаки: 1) здійснюється у відкритому морі проти іншого судна чи осіб або їх майна, якщо особи або майно перебувають на такому судні; 2) здійснюється за межами юрисдикції будь-якої держави;

б) будь-яка дія, що передбачає свідоме використання судна або повітряного судна, яке відомо як піратське, за умови усвідомлення цього статусу;

с) будь-яка дія, що полягає у підбурюванні чи свідомій підтримці дій, згаданих у пунктах а) або б) [4].

Щодо українського регулювання, то піратство, як злочин, регулюється Кримінальним кодексом України в статті 446 та має наступний зміст: «1. Піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна, – карається позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років із конфіскацією майна.

2. Ті самі діяння, якщо вони вчинені повторно або спричинили загибель людей чи інші тяжкі наслідки, – караються позбавленням волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років з конфіскацією майна» [5].

Якщо порівнювати зазначені конструкції складу кримінального правопорушення, то можна дійти висновку, що українська норма немає істотних ознак саме піратства, які б дозволяли відокремити цей злочин від інших схожих. У статті 446 не вказано місце скоєння злочину, що є важливою, конструктивною ознакою піратства як самостійного злочину. З цього випливає, що піратством також буде вважатися напад на судно, навіть якщо воно в порту.

Таке положення суперечить міжнародному праву тому що в акваторії порту діє українська юрисдикція, як юрисдикція прибережної держави, і говорити про універсальну юрисдикцію в такому випадку ми не можемо, а міжнародне право своєю чергою, вважає піратством виключно такі діяння, які вчинені у відкритому морі.

Важливо зазначити, що в 1999 році конвенцію ООН з морського права було ратифіковано Верховною Радою України, а відповідно до статті 19 ЗУ «Про міжнародні договори України», якщо є колізія між нормами міжнародного договору, який набрав чинності в установленому порядку та нормами національного законодавства, застосовуються норми міжнародного договору [6].

Таким чином, українська норма про піратство є фактично фіктивною [3, с. 18].

Окрему увагу варто приділити такому поняттю, як «тероризм на морі», оскільки він не включає у себе «морське піратство». Останній виник раніше, тобто, ще з стародавніх часів, натомість, тероризм на морі розвивався у середині ХХ ст.

Відповідно Слушною, на думку, є запропоноване І.В. Лукушиним теза, за якою: «тероризм на морі є продовженням тероризму на суші» [7].

З огляду на думку вченого, формулювання уявлень про морський тероризм слід починати із визначення основних підходів до поняття тероризму в цілому. У науці існують два основних підходи:

– біологічний – метою даного підходу є інтерпретація агресивної поведінки людини, зокрема, яка пов'язана із насильством шляхом встановлення відповідних загроз суспільству, окремому індивіду будь-яким методом;

– соціальний – даний підхід представляє із себе відзеркалення різних критеріїв значень та вплив відповідного соціального середовища, яке, в свою чергу, безмежно сильно впливає на формування особистості, яка в подальшому може потенційно мати ухил до здійснення терористичних актів [8, с. 39].

Основний нормативний базис даного питання складається із Конвенції про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р., Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі. Дані нормативно-правові акти були ратифіковані Україною в 1993 р., але увійшли у дію в 1994 р. й Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів 2002 р.

Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 р.: аспект застосування. Особливу увагу потрібно зосередити на ст. 4, яка виокремлює сферу застосування даної Конвенції. Тобто, це міжнародне юридичне підґрунтя береться за вважливе, коли судно знаходить у плаванні або ж його шлях представляє із себе також плавання у/через/з води/вод, які, в свою чергу, знаходяться за зовнішньою межею територіального моря однієї держави (будь-якої) чи за боковими межами її територіального моря з сусідніми державами. Якщо дана Конвенція не була застосованою відповідно до вищевказаного, то наступну ситуаційну інтеграцію вона має, коли злочинець чи гаданий злочинець перебуває на території держави-учасниці іншої, ніж держава, яка наведена вище. Але потрібно за необхідне відмітити, що наявні випадки, коли дана Конвенція не застосовується, а саме її дія не розповсюджується на судна, що належать державі або експлуатуються нею, коли воно використовується як військово-допоміжне

або для митних, або поліцейських цілей; воєнні кораблі та/або судна, що виведене з експлуатації або поставлене на прикол [9].

Так, тероризм на морі не є розповсюдженим явищем, але приклади його здійснення наявні. Наприклад, напад терористичної організації «Аль-Каїда» на американський есминець «Коуел» біля узбережжя Ємену в 2000 р. (загибло 17 моряків та 30 було поранено), вибух танкера «Сілк Прайд» біля узбережжя Шрі-Ланки в 2001 р. через начинену вибухівкою човен, яким керував камікадзе, захоплення терористами італійського лайнера «Акілле Лаурі» в 1985 р. (було в заручниках близько 400 пасажирів та вбито громадянина США) тощо.

**Висновок.** Тож, враховуючи вищевказане, можемо констатувати, що морське право, з точки зору міжнародного досвіду, є комплексним. Воно містить розширену нормативну базу, яка регламентує окремі аспекти, зокрема, аварії та інциденти на морі, механізм їх дослідження, також відшкодування шкоди внаслідок їх виникнення тощо. Оскільки Україна на шляху гармонізації національного законодавства до норм законодавства ЄС, то важливо аналізувати згадані у статті нормативно-правові акти через призму відповідних ситуацій, та максимально знизити ризики повторення даних інцидентів на практиці. Нагальна потреба розвитку морського права зумовлена необхідністю підвищення рівня безпеки мореплавства в умовах сьогодення, гарантування прав моряків та пасажирів при морських перевезеннях та загалом охорони навколишнього середовища. Тобто, вдосконалення врегулювання морського права та модернізація законодавства в сфері морської політики є необхідними задля забезпечення стабільного розвитку морської галузі, посилення економічного потенціалу та зміцнення національної безпеки України в умовах її інтеграції до Європейського Союзу.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Письменна К.С., До питання про юридичну актуалізацію проблематики морської політики країни. *Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого* № 6/2011 (дата звернення: 23.10.2024).
2. Майданевич С. Б., Тимошук О.М. Суб'єкти та принципи міжнародного морського права. *Водний транспорт: Збірник наукових праць*. Випуск 3(34). 2021 ( дата звернення: 23.10.2024).
3. Гуцуляк В.М., Ключова Є.М. Українське та міжнародне морське право: навч. посіб. Київ : Видавництво Ліра-К, 2022. 268 с. (дата звернення: 23.10.2024).
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права : прийнята і проголошена 10 грудня 1982 р., ратифікована Україною 3 червня 1999 р. URL:<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A21998A0623%2801%29> (дата звернення: 30.10.2024).
5. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 № 2341-III / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> ( дата звернення: 30.10.2024).
6. Закон України «Про міжнародні договори України»: Закон України від 29.06.2004 № 1906-IV / Верховна рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15#Text>.
7. Лукшин І. В. Протиправні дії на морі : піратство і тероризм, та їх правове визначення. *Актуальні проблеми держави і права* : зб. наук. пр. 2000. Вип. 8. Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом. С. 155-162.( дата звернення: 24.10.2024).
8. Роман Стефанчишен. Правове регулювання боротьби з піратством та актами тероризму на морі : монографія / за ред. А.Ю. Бойчука. Одеса : Одеський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, 2022. 157 с. (дата звернення: 24.10.2024).
9. Конвенція про боротьбу із незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства : прийнята 10 березня 1988 р., ратифікована Україною 17 грудня 1993 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_220#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text) (дата звернення: 30.10.2024).
10. Конвенція про відкрите море : прийнята 29 квітня 1958 р. URL: [https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg\\_no=xxi-2&chapter=21](https://treaties.un.org/pages/viewdetails.aspx?src=treaty&mtdsg_no=xxi-2&chapter=21) (дата звернення: 02.11.2024).
11. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню із суден (МАРПОЛ) : прийнята 2 листопада 1973 р., набрала чинності 2 жовтня 1983 р. дата набрання чинності для України 21 вересня 1993 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
12. Протокол 1978 р. (МАРПОЛ-73/78) до Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден : прийнятий 17 лютого 1978 р., набрав чинності 2 жовтня 1983 р. дата набрання чинності для України 21 вересня 1993 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_829#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_829#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
13. Протокол 1997 р. до Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден : прийнятий 26 вересня 1997 р., набрав чинності 19 травня 2005 р. дата набрання чинності для України 29.01.2010 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_049#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_049#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
14. Конвенція про запобігання забрудненню моря в результаті затоплення відходів та інших матеріалів : прийнята 29 грудня 1972 р., змінена Протоколом 1996 р. набрання чинності для України 25 січня 1994 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_009#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
15. Конвенція щодо втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення нафтою : прийнята 29 листопада 1969 р. Протокол про втручання у відкритому морі у разі аварій, що призводять до забруднення речовинами, іншими, ніж нафта, 1973 р. набрання чинності для України 17 грудня 1993 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_049#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_049#Text) (дата звернення: 02.11.2024).

16. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою : прийнята 29 листопада 1969 р., змінена Протоколом 1992 р. з поправками 2000 р., що набрали чинності 1 листопада 2003 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_839#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
17. Міжнародна конвенція про готовність, реагування та співпрацю у випадку забруднення нафтою : прийнята 30 листопада 1990 р., набула чинності 13 травня 1995 р., змінена Протоколом 2000 р. URL: <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201891/volume-1891-i-32194-english.pdf> (дата звернення: 02.11.2024).
18. Міжнародна конвенція про відповідальність і відшкодування збитків у зв'язку із морським перевезенням небезпечних і отруйних речовин : прийнята 3 травня 1996 р. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A22002A1213%2801%29> (дата звернення: 02.11.2024).
19. Міжнародна конвенція про контроль за шкідливими протиобростаючими системами, які використовуються на судах : прийнята 5 жовтня 2001 р., набула чинності 17 вересня 2008 р. дата приєднання до Конвенції 21.04.2017 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896\\_051#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_051#Text) (дата звернення: 02.11.2024).
20. Барселонська конвенція про захист Середземного моря від забруднення : прийнята 16 лютого 1976 р. URL: [https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31970/bcp2019\\_web\\_eng.pdf](https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/31970/bcp2019_web_eng.pdf) (дата звернення: 02.11.2024).
21. Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво щодо захисту морського середовища від забруднення : прийнята 24 квітня 1978 р. URL: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/kuw47649.pdf> (дата звернення: 02.11.2024).
22. Гельсінська конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря : прийнята 9 квітня 1992 р. URL: <https://helcom.fi/about-us/convention/#:~:text=The%20Convention%20on%20the%20Protection,activities%20and%20that%20were%20having> (дата звернення: 02.11.2024).
23. Бухарестська конвенція про захист Чорного моря від забруднення : прийнята 21 квітня 1992 р. ратифікована Україною 04.02.1994 р. База даних «*Законодавство України*». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_065#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065#Text) (дата звернення: 02.11.2024).