

3. Lytvyn, I.I. (2016). Sutnist poniattia pravovoho statusu. [The essence of the concept of legal status]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Serii Pravo*. Vypusk 38. Tom. 1. 18–21. [in Ukrainian].
4. Kozynets, I. (2009). Porivnialnyi analiz normatyvnykh dzherel zarubizhnykh krain pro pravovyi status inozemtsiv ta osib bez hromadianstva. [Comparative analysis of normative sources of foreign countries on the legal status of foreigners and stateless persons]. Retrieved from: <http://ir.stu.cn.ua/bitstream/handle/123456789/12760/%D0%9F%D0%BE%D1%80%D1%96%D0%.pdf> [in Ukrainian].
5. Shemshuchenko, Iu.S., & Babyt, V.D. (1997). Politychnyi entsyklopedychnyi slovnyk. [Political encyclopedic dictionary]. Navchalnyi posibnyk. 400. [in Ukrainian].
6. Shemshuchenko, Iu.S. (ed) (2002). Yurydychna entsyklopediia v 6 t. [Legal encyclopedia in 6 volumes]. Kyiv. Ukr. Ekstsykl. T. 5 : P – S. 736. [in Ukrainian].
7. Horban, O.P. (2007). Pravovyi ta sotsialnyi status inozemtsia ta osoby bez hromadianstva. [Legal and social status of a foreigner and stateless person]. Retrieved from: https://dspace.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/2799/Pravovyi%20ta%20sotsialnyi%20status%20inozemtsia%20ta%20osoby_%20Horban_2007.pdf?sequence=2&isAllowed=y [in Ukrainian].
8. Kistanova, Ya.M. (2016). Pytannia vyznachennia ta realizatsii administratyvno- pravovoho statusu inozemtsiv v Ukraini. [The question of determining and implementing the administrative and legal status of foreigners in Ukraine]. *Pravova derzhava*. № 22. 26–31. [in Ukrainian].
9. Shaptala, N.K. (2012). Konstytutsiine pravo Ukrainy. [Constitutional law of Ukraine]. Navchalnyi posibnyk. 470. [in Ukrainian].
10. Konstytutsiia Ukrainy. (1996). [Constitution of Ukraine]. Vidomosti Verkhovnoi Rady. №30. 141. [in Ukrainian].
11. Pro pravovyi status inozemtsiv ta osib bez hromadianstva. (2011, September 22). [On the legal status of foreigners and stateless persons]. *Zakon Ukrainy* № 3773-VI. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. № 19-20. St.179. [in Ukrainian].
12. Konstantinov, S.V. (2002). Administratyvno-pravovyi status inozemtsiv v Ukraini ta mekhanizm yoho zabezpechennia. [Administrative and legal status of foreigners in Ukraine and the mechanism of its provision]. *dys... kand. yuryd. nauk*. 195. [in Ukrainian].
13. Alforov, S. M., & Vashchenko, S. V., & Dolhopolova, M. M., & Kupin, A.P. (2011). Administratyvne pravo. Zahalna chastyna. [Administrative Law. General part]. 216. [in Ukrainian].
14. Zemelnyi Kodeks Ukrainy. (2001, October 25). [Land Code of Ukraine]. *Zakon Ukrainy* № 2768-III. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy. 2002. № 3-4. 27. [in Ukrainian].
15. Svitlychnyi, O.P. (2021). Sudovyi zakhyst inozemtsiv ta osib bez hromadianstva. [Judicial protection of foreigners and stateless persons]. *Kyivskyi chasopys prava*. № 4. 205–210. [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 22.11.2022

УДК 347.799.1(477)

DOI: 10.36550/2522-9230-2022-13-195-199

Гусар Ольга Анатоліївна,

кандидат юридичних наук, доцент,

професор кафедри публічного та міжнародного права,

Київський національний економічний університет

імені Вадима Гетьмана

e-mail: Gusar_oa@ukr.net

<https://orcid.org/0000-0002-0005-7360>

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

У статті досліджуються міжнародно-правові акти, що становлять основу міжнародного співробітництва держав щодо забезпечення морської безпеки. Незважаючи на достатньо великий обсяг здобутків міжнародного співтовариства щодо правового регулювання морської безпеки, рівень аварійності світового морського флоту та шкідливих наслідків для людства та природного середовища все ще залишається дуже високим. Негативні наслідки аварій великих морських суден поширюються не тільки на безпосередніх учасників морського підприємства, судно, його екіпаж і пасажирів, судновласників, але і забруднюють та наносять збитки прибережним країнам та населенню, життя яких піддається небезпеці через морські аварії. Морська безпека є складовою державної безпеки, тому стратегічні завдання і пріоритети розвитку морської галузі повинні бути визначені в стратегічних документах на національному рівні кожної світової морської країни. Актуальним для морської безпеки є співвідношення національного морського законодавства і міжнародного морського законодавства.

Зазначено, що міжнародно-правове регулювання морської безпеки набуває великого значення в умовах стрімкого розвитку економіки та розвитку сфери високих технологій, коли збільшуються розміри морських суден, значно підвищується інтенсивність судноплавства в багатьох районах Світового океану та збільшується кількість морських аварій та катастроф. Автором визначено чинники, які впливають на необхідність створення правової бази щодо забезпечення морської діяльності та мінімізувати негативні наслідки для людства та природного середовища.

Важливу роль в прийнятті міжнародних норм (конвенцій, угод, правил, рекомендацій), відіграють ООН, Міжнародна морська організація та інші міжнародні урядові та неурядові організації, які співпрацюють з ними.

Реалізація національних правових заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства можлива за умов створення системи державної морської безпеки та спільної, ефективної роботи морської адміністрації і діяльності контролюючих та інспектуючих органів.

Ключові слова: міжнародне право, морське право, безпека, морський транспорт, правове регулювання.

Husar O. INTERNATIONAL LEGAL REGULATION OF MARITIME SAFETY

The article examines the international legal instruments which form the basis of international cooperation of States in ensuring maritime security. Despite a fairly large volume of achievements of the international community in the field of legal regulation of maritime safety, the level of accidents in the world's maritime fleet and the harmful consequences for humanity and the environment is still very high. The negative consequences of large ship accidents extend not only to the direct participants of the maritime enterprise, the ship, its crew and passengers, and shipowners, but also pollute and cause damage to coastal countries and the population whose lives are endangered by maritime accidents. Maritime security is a component of state security, so strategic tasks and priorities for the development of the maritime industry should be defined in strategic documents at the national level of each world maritime country. The correlation between national maritime legislation and international maritime legislation is relevant for maritime security.

It is noted that international legal regulation of maritime security is becoming increasingly important in the context of rapid economic development and development of the high-tech sector, when the size of ships increases, the intensity of navigation in many areas of the World Ocean increases significantly, and the number of maritime accidents and disasters increases. The author identifies the factors that influence the need to create a legal framework for the safety of maritime activities and minimize the negative consequences for humanity and the environment.

The UN, the International Maritime Organization and other international governmental and non-governmental organizations cooperating with them play an important role in the adoption of international norms (conventions, agreements, rules, recommendations).

The implementation of national legal measures to ensure maritime safety is possible provided that a system of state maritime security is established and that the maritime administration, as well as the activities of controlling and inspecting authorities, work together in a joint, effective manner.

Key words: international law, maritime law, security, maritime transport, legal regulation.

Постановка проблеми. У всі часи держави, розташовані на океанських і морських узбережжях, проголошували морську діяльність одним з головних пріоритетів своєї внутрішньої і зовнішньої політики. Прибережні води завжди були запорукою до стабільного економічного зростання, сприяли розбудові держави, мали велике оборонне значення і значною мірою визначали міць світових морських держав.

В той же час, протягом всієї історії людства море було важливим економічним маршрутом імпорту. Більшість торгівлі відбувається саме на морі, а рибальство є важливою галуззю промисловості. Світове судноплавство та рибальство розвивалися разом. Зростає комерційна цінність світового океану, і все дедалі більше переоцінюється через свій економічний потенціал, особливо у сфері викопного палива, морських ресурсів та видобутку корисних копалин. З розвитком економіки збільшується інтенсивність судноплавства. Все це є чинниками, які наполегливо вимагають підвищеної уваги міжнародного співтовариства щодо морської безпеки. Безумовно, сучасний перехід до інноваційної моделі соціально-економічного розвитку держав робить особливо важливими цілеспрямовані дії щодо забезпечення морської безпеки як складової економічної безпеки та безпеки її громадян, що базуються на єдиній міжнародній та національній стратегіях. Саме норми такої документації є тим важливим вектором розвитку міжнародної і національної морської могутності. Вони визначають стратегічні завдання та пріоритети розвитку національного торговельного флоту, а також військово-морського флоту морських сил і забезпечують реалізацію прав усіх держав світових морів.

Наприклад, Постановою Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» було затверджено другу – чинну на сьогодні – редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року [1]. Документ визначає стратегію та основні напрями розвитку України як морської держави, окреслює напрями морської політики держави та національні інтереси на морі, особливо в умовах тимчасової окупації української території Російською Федерацією. На сьогодні, внаслідок тимчасової окупації Російською Федерацією і веденням бойових дій, Україна позбавлена можливості здійснювати морську діяльність у водах, прилеглих до тимчасово окупованої української території, використовувати важливі частини морської транспортної та енергетичної інфраструктури на шельфі Чорного та Азовського морів і фактично постійно перебуває у небезпечі.

Мета статті – проаналізувати загрози, що спричиняють морську безпеку, визначити роль та стан міжнародно – правового регулювання морської безпеки в сучасному світі та динаміку розвитку правовідносин у галузі морського права.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питання правового регулювання морської безпеки досліджувалося в працях таких учених: А.О.Балобанової, В.О.Допілко, В.В.Демиденко, А.В.Іванової,

Л.А.Моджорян, Р.М.Короткого, С.С.Кузнецова, А.Н.Шемякіна. При написанні статті використовувалися публікації у фахових виданнях вітчизняних і зарубіжних учених, міжнародні конвенції та національне морське законодавство. Під час написання статті були опрацьовані праці зарубіжних учених-міжнародників.

Виклад основного матеріалу дослідження. Актуальним питанням є вирішення забезпечення безпеки на морі, оскільки воно має значення не лише щодо безпеки мореплавства, експлуатації суден, перевезень вантажів і пасажирів, але і для всіх інших видів людської діяльності: рибальства, морських наукових досліджень, розвідки і розробки морського дна тощо.

Дискусії про морську безпеку часто посилаються на «загрози», які переважають у морській сфері. Вони стосуються загроз між державами з приводу морських конфліктів, морського тероризму, піратства, контрабанди наркотиків, незаконне перевезення людей та товарів, розповсюдження зброї, незаконний вилов риби, екологічна злочинність, морські аварії та катастрофи. Морська безпека повинна бути визначена таким чином, щоб не було ніяких погроз.

Важливим чинником у системі забезпечення безпеки мореплавства є людський фактор. У багатьох випадках, як показують розслідування, головною причиною інцидентів та катастроф є людина: помилки командного складу, рядових моряків, лоцманів, берегових служб тощо. Низький правовий рівень в діяльності окремих суб'єктів управління, зокрема, капітанів суден і капітанів портів, на яких покладаються обов'язки управління цими об'єктами водного транспорту; відсутність цілісної ефективної та злагодженої правової системи регулювання діяльності на морському торговельному та внутрішньому водному транспорті, призводять до суперечностей у правозастосуванні та створюють комплекс проблем організаційно-правового характеру.

Початком формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства можна вважати початок ХХ століття. Поштовхом для врегулювання відносин морських безпечних перевезень пасажирів та вантажів стала аварія і загибель Титаніка в 1914 р., після чого була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, в яку згодом вносилися чотири поправки (1914 р., 1929 р., 1948 р., 1960 р.). Норми цієї Конвенції встановлюють вимоги до конструкції і устаткування суден і є найважливішим правовим документом з безпеки торгових суден.

1 листопада 1974 року на Міжнародній конференції з охорони людського життя на морі був прийнятий повністю новий текст Конвенції SOLAS.

Конвенція SOLAS набула чинності 28 травня 1980 року та у відносинах між договірними сторонами замінила Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (1960 р.) [2].

Важливу роль в убезпеченні морських перевезень відіграє система міжнародного регулювання перевезень небезпечних вантажів, яка включає велику кількість конвенцій та угод, основними з яких є: Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МКМПНВ, або IMDG CODE) [3], Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (Правила МАГАТЕ) [4]; Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74) [2]; Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ) [5].

Міжнародні нормативні акти (конвенції, угоди, правила, рекомендації), як правила поведінки щодо забезпечення морської безпеки приймаються під егідою і в рамках ООН та її спеціалізованих установ, Міжнародної морської організації (ІМО), Міжнародної організації праці (ІЛО), Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВОО) та міжнародними неурядовими організаціям. Вони також беруть активну участь у розробці проектів нормативних актів (Міжнародний морський комітет (СМІ), Консультативний комітет із запобігання забруднення моря нафтою (АСОПС), Об'єднання судновласників Європейського Союзу (ЕКСА), Комітет експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради ООН, Міжнародна палата судноплавства, Міжнародна федерація судновласників, Міжнародна організація зі стандартизації, Міжнародна торгова палата, Міжнародна Асоціація класифікаційних товариств, Міжнародна федерація асоціації капітанів та ін.

Вагома роль у створенні великого масиву міжнародно - правових актів щодо забезпечення безпеки мореплавства належить Міжнародній морській організації (ММО). Підвищення безпеки мореплавства здійснюється шляхом обов'язкового створення і застосування єдиних стандартів, які будуть застосовуватися як при керуванні суднами з берега, так і їх експлуатації екіпажами. ММО також співпрацює з відповідними урядовими і неурядовими міжнародними організаціями. Однак, проблема продовжує існувати, оскільки негативні наслідки аварій великих морських суден поширюються не лише на учасників морського підприємства, судно, його екіпаж і пасажирів, але і на прибережні країни. Однією з причин того, що це явище набуває все більш загрозливого характеру, є недостатня ефективність національних правових заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства, які мають відповідати сучасним нормам міжнародного морського права.

В морській практиці зафіксовані численні випадки аварійних нафтових забруднень, які спричиняють масштабні збитки морському середовищу і пов'язаним з нею інтересів прибережних держав. Норми, що регулюють питання морської безпеки містяться в Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (1969 р.) [6], у Міжнародній конвенції про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (1971 р.) [7], Міжнародній конвенції щодо запобігання забрудненню із суден (1973 р.) [5], Конвенції про обмеження відповідальності щодо

морських вимог (1976 р.) [8], Міжнародній конвенції про відповідальність і компенсацію за шкоду у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин (1996 р.) [9].

Непоодинокі випадки морського тероризму також загрожують безпеці торгового мореплавства. Однак прибережні держави не завжди можуть надати термінову й ефективну допомогу суднам, що піддалися нападу терористів. У цих випадках єдиним ефективним способом оперативного сповіщення таких суден і кораблів про небезпеку, що насувається, можуть служити засоби Автоматичної Ідентифікаційної Системи (АІС). Обов'язкова установка навігаційного устаткування АІС на судна передбачена Розділом 5 "Навігаційна безпека" Конвенції СОЛАС–74, з урахуванням вимог, викладених в Резолюції ІМО MSC.99(73) від 5 грудня 2000 р.

А.В. Іванова в своїй науковій праці наводить класифікацію міжнародних договорів як «лідера» із джерел міжнародного морського права, що встановлюють стандарти забезпечення безпеки на морі:

– багатосторонні договори загального характеру, в яких містяться норми щодо забезпечення безпеки на морі: Конвенція ООН з морського права 1982 року, Конвенція про відкрите море 1958 року, Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 року, Конвенція про континентальний шельф 1958 року;

– багатосторонні договори спеціального характеру, що регулюють правовідносини виключно у сфері забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року, Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

– багатосторонні договори спеціального характеру, що стосуються забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року, Конвенція МОП про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978/95 року, Паризький Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року;

– взаємні умови, серед яких особливий інтерес мають угоди з морського судноплавства і у сфері пошуку і рятування: Женевська конвенція про відкрите море 1958 року, Міжнародна конвенція про рятування 1989 року[10].

На брифінгу, присвяченому прийняттю Найробіської угоди про попередження морських аварій (2008 р.), генеральний секретар Міжнародної морської організації Е. Мітропулос закликав прибережні держави «за можливості швидше заповнювати прогалини в існуючих міжнародних конвенціях із метою уніфікації міжнародних норм і стандартів, націлених на забезпечення попередження аварій поза територіального моря, і тим самим надавати допомогу ІМО в забезпеченні навігації та захисту навколишнього (морського) середовища [11, с. 48].

Однак, не всі документи чітко встановлюють імперативні норми, наприклад Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року [12], не врегульовує усі питання безпеки у галузі водного транспорту, оскільки містить в основному декларативні норми.

Наразі простежується відсутність взаємозв'язку та неузгодженість у конвенціях та резолюціях, які приймалися в різні періоди часу, а подекуди вони суперечать одна одній; наявні прогалини в національному законодавстві держав через відсутність чіткої системи трансформації міжнародно-правових норм з міжнародного морського права в норми національного морського права, а також далеко не всі аспекти забезпечення безпеки на морі охоплюються створеними і нині діючими нормативно-правовими актами.

Висновки. Аналіз наявного масиву міжнародно-правових норм щодо морської безпеки свідчить про те, що питання врегулювання, а відповідно і забезпечення безпеки мореплавства, є багатоаспектним і залежить від напряму міжнародного співробітництва у цій сфері, від суб'єктів, що здійснюють ці правовідносини. Простежується недостатня ефективність національних правових заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства, які мають відповідати сучасним нормам міжнародного морського права. Вбачається, що морська безпека залежить від активної і конструктивної діяльності держав, які використовують водні простори. Наявність правових форм універсального і регіонального характеру не є запорукою безпечного мореплавства. Достатній рівень забезпечення безпеки можливий за умов створення системи державної морської безпеки та спільної, ефективної роботи морської адміністрації та діяльності контролюючих та інспектуючих органів. Для належного функціонування системи державної морської безпеки важливо створення національної правової бази у відповідності з вимогами міжнародних правових актів. Заходи із забезпечення морської безпеки можуть здійснюватися як безпосередньо державами, так і через міжнародні організації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року». Офіційна база законодавства. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-%D0%BF#Text>
2. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (1974 р.). Офіційна база законодавства України. URL: https://zakon.cc/law/document/read/995_251
3. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МКМПНВ, або IMDG CODE). Офіційна база законодавства. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/TM048178>

4. Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів (Правила МАГАТЕ). Офіційна база законодавства. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1313-20#Text>
5. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден. Офіційна база законодавства. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text
6. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (1992 р.). Офіційна база законодавства. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text
7. Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (1969 р.) Офіційна база законодавства. URL: https://ips.ligazakon.net/document/view/MU71010?ed=1971_12_18&an=2
8. Конвенція про обмеження відповідальності щодо морських вимог (1976 р.). Офіційна база законодавства. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU76K01U>
9. Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за шкоду у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин (1996 р.). Офіційна база законодавства. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU96651>
10. Іванова А. В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *Lex Portus : юрид. наук. журн; НВ "ОЮА", ГО "МА Святий Миколай"*. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2018. № 2. С. 21-30.
11. Netherlands signs Wreck Removal Convention. Briefing 50, 28 October 2008. P. 37.
12. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року. Офіційна база законодавства. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220

REFERENCES:

1. «Pro vnesennia zmin do Morskoj doktryny Ukrainy na period do 2035 roku». (2018, December 18). [On making changes to the Maritime Doctrine of Ukraine for the period until 2035]. Postanova Kabinetu Ministriv Ukrainy № 1108. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1108-2018-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
2. Mizhnarodna konventsiiia z okhorony liudskoho zhyttia na mori (1974, November 1). [International Convention for the Protection of Human Life at Sea]. *Ofitsiina baza zakonodavstva Ukrainy*. Retrieved from: https://zakon.cc/law/document/read/995_251 [in Russian].
3. Mizhnarodnyi kodeks morskoho perevezennia nebezpechnykh vantazhiv (MKMPNV, abo IMDG CODE). (1965). [International Code of the Sea Carriage of Dangerous Goods]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/TM048178> [in Ukrainian].
4. Pravyly bezpechnoho perevezennia radioaktyvnykh materialiv (Pravyly MAHATE). (2020). [Rules for safe transportation of radioactive materials (IAEA Rules)]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1313-20#Text> [in Ukrainian].
5. Mizhnarodna konventsiiia po zapobihanniu zabrudnennia z suden. (1973, November 2). [International Convention on the Prevention of Pollution from Ships]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text [in Ukrainian].
6. Mizhnarodna konventsiiia pro tsyvilnu vidpovidalnist za shkodu vid zabrudnennia naftoiu (1992, November 27). [International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_839#Text [in Ukrainian].
7. Mizhnarodna konventsiiia pro stvorennia Mizhnarodnogo fondu dlia kompensatsii zbytkiv vid zabrudnennia naftoiu (1969) [International Convention on the Creation of an International Fund for Oil Pollution Compensation]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: https://ips.ligazakon.net/document/view/MU71010?ed=1971_12_18&an=2 [in Russian].
8. Konventsiiia pro obmezhennia vidpovidalnosti shchodo morskyykh vymoh (1976). [Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/MU76K01U> [in Ukrainian].
9. Mizhnarodna konventsiiia pro vidpovidalnist i kompensatsiiu za shkodu u zviazku z perevezenniam morem nebezpechnykh i shkidlyvykh rehovyn (1996) [International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Dangerous and Noxious Substances by Sea]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: <https://ips.ligazakon.net/document/MU96651> [in Ukrainian].
10. Ivanova, A. V. (2018). Diialnist Ukrainy u zabezpechenni vprovadzhennia mizhnarodnykh norm u sferi riatuvannia na mori. [Ukraines activities in ensuring the implementation of international norms in the field of rescue at sea]. *Lex Portus: yuryd. nauk. zhurn; NU "OYuA", HO "MA Sviatyi Mykolai"*. Vydavnychiy dim «Helvetyka». № 2. 21-30. [in Ukrainian].
11. Netherlands signs Wreck Removal Convention. (2008, October 28). Briefing 50. 37. [In English].
12. Konventsiiia pro borotbu z nezakonnymy aktamy, spriamovanymy proty bezpeky morskoho sudnoplavstva. (1988). [Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation]. *Ofitsiina baza zakonodavstva*. Retrieved from: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220 [in Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції: 22.11.2022