

групи земельних ділянок. До першої належать ті, що використовуються як просторова база для розміщення морських портів з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуваннями, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту. Другу групу становлять землі, на яких розташовані будівлі та споруди, що обслуговують морський транспорт.

Правовою основою використання цих земель є приписи Земельного кодексу, Водного кодексу, Кодексу торговельного мореплавства України та інших нормативних актів. Земельні ділянки із земель морського транспорту можуть передаватися у власність або надаватися у постійне користування чи оренду підприємствам, які обслуговують потреби морського флоту (морським портам, суднобудівним і судноремонтним заводам, базам та ін.). Розміри ділянок та умови користування ними визначаються проектною документацією і закріплюються у рішеннях уповноважених органів, які надали ці ділянки.

#### *Література*

1. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 р. № 2768-III (із змін. та допов.) // Офіційний вісник України. – 2001. – № 46. – Ст. 2038.
3. Про державну спеціальну службу транспорту: Закон України від 5 лютого 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1449-15>
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80>
5. Земельне право: підручник / М. В. Шульга, В. У. Гордєєв; за ред. М. В. Шульги. – Х.: «Право», 2013 – 520 с.

УДК 656:32(043.2)

**Піденко Д. О.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник : Жмур Н. В., к.ю.н.

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОСОЮЗІ**

Морський транспорт використовується в міжнародному сполученні з давніх часів, але лише у ХХ ст. з'явилися універсальні конвенції економічного характеру. Поступово в міжнародному судноплаванні склалися дві форми організації перевезень — лінійна (регулярна) та

трампова (нерегулярна). Міжнародне лінійне перевезення почало оформлюватись коносаментом, який видавався морським перевізником вантажовідправнику в момент передавання вантажу перевізнику.

Перші спроби уніфікувати правила морських перевезень були зроблені у середині XIX століття. На початку XX століття приймаються багатосторонні міжнародні договори. До них належать декілька так званих Брюссельських конвенцій з морського права, що були прийняті з 1910 р. по 1968 р. Вони готувалися міжнародною неурядовою організацією, створеною у 1897 р., за назвою Міжнародний морський комітет. Для своєї діяльності він об'єднав національні асоціації морського права.

Однією з найважливіших є Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. Вона ґрунтується на засадах Гаазьких правил про морське перевезення вантажів, прийнятих у 1924 р. на неурядовому рівні. До сьогодні ця Конвенція, як і Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент 1968 р., використовується багатьма державами і має найбільший уніфікаційний ефект.

У рамках транспортної політики ЄС морський транспорт має спеціальний статус. Морський та повітряний транспорт є відокремленими у ДФЄС (ст. 100). Це пов'язано передусім з тим, що морський транспорт має довготривалу історію і так звану систематизовану історію на міжнародному рівні. Правове регулювання міжнародних морських перевезень передбачає також з'ясування питань, пов'язаних із визначенням, по-перше, режиму торговельних суден у відкритому морі та в територіальних водах і, по-друге, режиму торговельних суден у міжнародних протоках і каналах, а також у портах.

Відповідно до ст. 1 Конвенції з цього питання (Женева, 1958 р.) під «відкритим морем» слід розуміти всі частини моря, які не входять як до територіальних, так і до внутрішніх вод якої-небудь держави і якими можуть користуватися різні держави.

«Відкрите море» вільне для доступу всіх держав, і жодна з них не має права претендувати на підпорядкування якої-небудь його частини своєму суверенітету. Усі держави користуються у ньому свободою судноплавства, рибальства, прокладання підводних кабелів і трубопроводів, а також свободою польотів.

Велику кількість міжнародних договорів було укладено з метою врегулювання відносин у рамках морського транспорту, зокрема Конвенцію ООН про Кодекс поведінки лінійних конференцій (1974 року) та Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі (SOLAS) 1974 р. Регулювання відносин у сфері морського транспорту належить до компетенції держав-членів, а Євросоюз нині лише починає врегульовувати морські перевезення на наднаціональному рівні. До того ж, на відміну від інших видів транспорту, морський та повітряний

транспорт є міжнародним за своєю природою, тому Євросоюз не може одноосібно регулювати відносини, бо у процесі задіяні також треті країни.

Перед Євросоюзом постають дві найголовніші проблеми розвитку морського транспорту:

- перенавантаження (так звана «надпотужність» морського флоту) морських суден на світовому ринку, що призводить до необхідності запровадження протекціоністських заходів, особливо щодо країн, які розвиваються;

- судновласники реєструють морські судна у третіх країнах, через жорстке регулювання та великі розміри плати за реєстрацію обирають більш вигідне законодавство інших держав. Таким чином, регулювання відносин у сфері морського транспорту має стати конкурентоспроможним.

Завданнями морської політики Євросоюзу можна визначити такі:

- гарантувати вільний доступ до світового ринку міжнародних морських перевезень;

- запровадити справедливу конкуренцію на світовому ринку морських перевезень;

- сприяти соціальній підтримці моряків шляхом забезпечення їх роботою та належними умовами праці;

- запроваджувати та поліпшувати стандарти безпеки та заходи щодо захисту навколишнього середовища.

Отже, можна зробити висновок, що морський транспорт є ключовою ланкою у світовій торгівлі, що поєднує Європу з іншими учасниками світової торгівлі. Саме його відокремленість від інших видів транспорту і спеціальний статус надає йому особливий правовий режим регулювання відносин, що складаються у зв'язку з його експлуатацією і використанням.

#### *Література*

1. Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право: навч. посіб. / Н. В. Пронюк. – 2-е вид., змін. та допов. – К.: КНТ, 2010. – 344 с.

2. Тимченко Л. Д. Міжнародне право: підручник / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко. – К.: Знання, 2012. – 631 с.

3. Білорус І. О. Сучасне міжнародне морське право і морське право України / І. О. Білорус. – К.: Українська академія зовнішньої торгівлі, 2003. – 116 с.