АЛЬМАНАХ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Випуск 26

Видавничий дім
«Гельветика»
2021

Альманах міжнародного права включено до Переліку наукових фахових видань України (категорія Б) відповідно до Наказу Міністерства освіти і науки України від 24 вересня 2020 р. № 1188 (спеціальності: 081. Право, 293. Міжнародне право)

Засновник видання – Міжнародний гуманітарний університет

Рекомендовано до друку та поширення через мережу Internet Вченою радою Міжнародного гуманітарного університету (протокол № 4 від 12.11.2021 р.)

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ:

Головний редактор:

Губанова Тамара Олексіївна, доктор юридичних наук, професор, директор, Фінансово-правовий коледж.

Голова редакційної ради:

Крижановський Анатолій Федорович, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри державно-правових дисциплін, Міжнародний гуманітарний університет.

Члени редакційної колегії:

Манько Денис Григорович, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри державно-правових дисциплін, Міжнародний гуманітарний університет;

Тицька Яна Олександрівна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри державно-правових дисциплін, Міжнародний гуманітарний університет;

Громовенко Костянтин Вікторович, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства, Міжнародний гуманітарний університет;

Грушко Мальвіна Валеріївна, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри міжнародного та європейського права, Національний університет «Одеська юридична академія»;

Діденко Лариса Василівна, доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу, Міжнародний гуманітарний університет;

Подобний Олександр Олександрович, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри кримінального права, процесу та криміналістики, Міжнародний гуманітарний університет;

Андрейченко Світлана Сергіївна, доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри міжнародного права та порівняльного правознавства, Міжнародний гуманітарний університет;

Цибуленко Євген Миколайович, професор, Таллінська школа права, Естонія;

Крестовська Наталія Миколаївна, доктор юридичних наук, професор, професор кафедри державно-правових дисциплін, Міжнародний гуманітарний університет;

Кізлова Олена Сергіївна, доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри цивільного та господарського права і процесу, Міжнародний гуманітарний університет.

Партнер журналу

Фінансово-правовий коледж

Свідоцтво про державну реєстрацію ЗМІ: серія КВ № 16816-5488 Р від 25.05.2010 р.

Статті у виданні перевірені на наявність плагіату за допомогою програмного забезпечення StrikePlagiarism.com від польської компанії Plagiat.pl.

Адреса редакції:
Міжнародний гуманітарний університет
вул. Фонтанська дорога, 33, каб. 402, м. Одеса, 65009, Україна
www.intlawalmanac.net
Тел. +38 099 269-70-67

ISSN 2313-5174

© Міжнародний гуманітарний університет, 2021

ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

УДК 341
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.01

ПЕРЕПЬОЛКІН С. М.,
доктор юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри міжнародного права
Університету митної справи та фінансів

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ПРАВИЛ ПОВЕДІНКИ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА: ПЕРЕГЛЯД ПОНЯТІЙНО-КАТЕГОРІАЛЬНОГО АПАРАТУ

Анотація. У статті зосереджено увагу на необхідності здійснення перегляду понятійно-категоріального апарату, що використовується українськими науковцями у наукових і навчальних публікаціях під час розкриття правової природи імплементації правил поведінки міжнародного права. Проведений аналіз досліджень і публікацій, у котрих започатковано розв'язання досліджуваної проблеми, дозволив дійти висновку, що у сучасній доктрині міжнародного права проблематика імплементації правил поведінки міжнародного права потребує комплексного теоретичного вивчення. Передусім це стосується наукових категорій і понять, запропонованих ще представниками радянської школи міжнародного права, доктринальному обговоренню доцільності подальшого застосування яких сучасні українські науковці ще не приділили належної уваги. Із огляду на це у статті проаналізовано доктринальні підходи радянських і сучасних українських науковців до розуміння категорії «механізм імплементації міжнародно-правових норм» і пов'язаних із нею понять, зокрема «міжнародно-правовий механізм реалізації норм міжнародного права», «внутрішньодержавний механізм реалізації норм міжнародного права» тощо. За результатами проведеного дослідження доведено, що зазначені вище поняття активно використовуються і є фактично усталеними для представників української доктрини міжнародного права. Однак обґрунтуванню теоретичної цінності цих понять, як і їхньої важливості для практики правового регулювання міжнародних і внутрішньодержавних відносин, науковці не приділяють належної уваги. Із метою спрощення термінології, що використовується представниками української правничої науки у дослідженнях міжнародно-правових і національних аспектів імплементації правил поведінки міжнародного права, запропоновано відмовитися від використання у сучасній

теорії міжнародного права запозиченого із наукових праць представників радянських шкіл теорії держави і права, а також міжнародного права слова «механізм» і побудованих із його використанням понять, зокрема «механізм імплементації міжнародно-правових норм», «міжнародно-правовий механізм реалізації норм міжнародного права», «внутрішньодержавний механізм реалізації норм міжнародного права» тощо. Адже такі поняття не мають реального зв'язку із практикою правового регулювання міжнародних відносин, у наукових працях вони згадуються без належної аргументації і вкрай рідко визнаються актуальними для вивчення та обговорення, у навчальних виданнях їх найчастіше немає, а у разі наявності – пояснюються науковцями неоднозначно і непослідовно. Не отримала визнання зазначена вище термінологія і у науковій та навчальній літературі представників західної доктрини міжнародного права.

Ключові слова: імплементація, реалізація, міжнародне право держави, внутрішньодержавне право, засоби імплементація, механізм імплементації норм міжнародного права.

Постановка проблеми. В історії міжнародно-правового регулювання міжнародних відносин неодноразово відбувалися ситуації, коли ретельно опрацьовані і прийняті для досягнення чітко визначених мети і завдань правила поведінки міжнародного права виявлялися малоефективними або взагалі непридатними для цього. Здебільшого такі випадки виникали тоді, коли практичне здійснення визначених у принципах, нормах і стандартах чинних, новоприйнятих міжнародних договорах та актах міжнародних організацій правил поведінки потребувало вжиття від суб'єктів міжнародного права додаткових заходів на їхньому внутрішньому та/або міжнародному рівнях правового регулювання суспільних відносин. Рідше, коли згодом визначені у проєкті або чинному міжнародному договорі чи акті міжнародної організації мета і/або окремі завдання не були досягнуті загалом, виконані лише частково або еволюціонували. Водночас, залишаючись актуальними для учасників міжнародних відносин, погоджені мета і/або завдання спонукали останніх продовжити потрібну для їх досягнення діяльність на міжнародному та/або внутрішньому рівнях правового регулювання суспільних відносин. Згодом у правовій доктрині та практиці міжнародно-правового і внутрішньодержавного правового регулювання суспільних відносин така діяльність отримала назву «імплементація».

У другій половині XX століття термін «імплементація» міцно увійшов у науковий обіг, про що свідчить широка практика його використання у працях радянських юристів-міжнародників, зокрема А. С. Гавердовського, Р. Л. Боброва, Н. В. Захарової, Л. Н. Галенської, І. І. Лукашука, Л. Х. Мінгазова, Г. І. Тункіна та інших.

Використовують цей термін у наукових працях і сучасні українські юристи-міжнародники, такі як В. І. Акуленко, М. Антонович, В. Г. Буткевич, А. І. Дмитрієв, В. В. Максимов, В. М. Стешенко, Ю. С. Шемшученко та інші, а також представники зарубіжної міжнародно-правової доктрини (Е. Бінейкер, Е. Б. Вайс, В. Гоуллен-Деббас, Г. К. Джейкобсон, Т. О. Елаєс, А. Касейзі, К. Раустіала, А.-М. Слаутер та інші).

Аналіз останніх досліджень і публікацій, присвячених імплементації правил поведінки міжнародного права, свідчить про відсутність узгодженого наукового розуміння імплементації не лише науковцями різних країн, але і представниками правової доктрини України. Наявні відмінності проявляються як у підходах до характеристики імплементації як окремого виду діяльності держав, так і у підходах до тлумачення терміну «імплементація» і пов'язаного з ним понятійно-категоріального апарату. Зокрема, для багатьох українських дослідників є характерним ототожнення значення термінів «імплементація» та «реалізація» із наданням переваги останньому без будь-яких аргументів. Поширеною є інтерпретація імплементації як процесу введення (входження) норм міжнародного права у правову систему України. Усталеною є думка, що імплементацію правил міжнародного права на міжнародному і внутрішньодержавному рівнях забезпечують спеціально створені для цього і взаємопов'язані міжнародно-правовий і внутрішньодержавний механізми, які доповнюють один одного. Значна увага приділяється також характеристиці запозичених із теорії держави і права та адаптованих під міжнародне право засобів і форм реалізації його норм тощо.

Водночас зазначимо, що єдиного для всіх рекомендованого або імперативно визначеного переліку засобів і форм імплементації правил поведінки міжнародного права, як і встановленого порядку їх здійснення, не існує. У кожному конкретному випадку здійснення правила поведінки міжнародного права, якщо конкретні умови та засоби для цього прямо не були передбачені у тексті міжнародного договору або акта міжнародної організації, залежить від зацікавленості та волевиявлення його суб'єктів. Такими суб'єктами переважно виступають держави. Однак непоодинокими є випадки залучення до такої діяльності й інших суб'єктів міжнародного права, наприклад, міжнародних організацій. Важливо також наголосити на тому, що зазвичай імплементація правил поведінки міжнародного права не обмежується часовими межами, оскільки наперед неможливо передбачити всіх перешкод, які можуть виникнути під час їх упровадження у життя. Тому діяльність із імплементації правил поведінки міжнародного права може здійснюватися протягом досить тривалого періоду часу, який інколи може бути більшим за період часу, приділеного розробленню і прийняттю таких правил поведінки. Перегляду, на нашу думку, потребує і понятійно-категоріальний апарат, яким послуговуються науковці під час характеристики імплементації правил поведінки міжнародного права. Передусім це стосується категорії «механізм» і побудованих із його використанням понять, зокрема «механізм імплементації міжнародно-правових норм», «міжнародно-правовий механізм реалізації», «внутрішньодержавний механізм реалізації» тощо.

Отже, враховуючи важливість розроблення узгодженого наукового підходу до розуміння імплементації правил поведінки міжнародного права як для теорії, так і для практики правового регулювання суспільних відносин,

можна стверджувати, що проблематика імплементації правил поведінки міжнародного права потребує комплексного теоретичного вивчення. Охопити у межах однієї наукової статті всі дискусійні моменти теорії і практики її здійснення неможливо.

Із урахуванням вищезазначеного, **мета роботи** полягає у винесенні на обговорення українських юристів-міжнародників пропозиції щодо відмовлення від використання у сучасній теорії міжнародного права запозиченого із наукових праць представників радянських шкіл теорії держави та права, а також міжнародного права слова «механізм» і побудованих із його використанням понять.

Виклад основного матеріалу. У науковій і навчальній літературі з міжнародного публічного права проблематика прямого застосування правил поведінки міжнародного права і забезпечення належних умов для цього висвітлюється із використанням понять «механізм імплементації норм міжнародного права» або «механізм реалізації норм міжнародного права».

А. С. Гавердовський із цього приводу зазначав, що механізм імплементації міжнародно-правових норм містить певну сукупність правових та інституційних засобів, що використовуються суб'єктами міжнародного права на міжнародному і національному рівнях із метою здійснення приписів норм міжнародного права. Юридична категорія «механізм» означає у цьому випадку тісний органічний взаємозв'язок правових (міжнародно-правових і національно-правових) та інституційних засобів, які застосовуються під час імплементації норм міжнародного права, уточнював науковець.

У межах системи імплементації норм міжнародного права А. С. Гавердовський виокремлював дві підсистеми імплементації, які співвідносились із нею як частини та ціле: міжнародну та внутрішньодержавну. На його думку, функціонування цих підсистем забезпечують міжнародний організаційно-правовий і внутрішньодержавний організаційно-правовий механізми імплементації. Зі свого боку, міжнародний механізм імплементації норм міжнародного права становлять міжнародний правовий і міжнародний інституційний механізми імплементації норм міжнародного права, а внутрішньодержавний механізм імплементації норм міжнародного права – внутрішньодержавний правовий і внутрішньодержавний інституційний механізми імплементації норм міжнародного права. Водночас основна роль у реалізації норм міжнародного права належить національному механізму імплементації. Міжнародному ж механізму імплементації відводиться допоміжна роль [1, с. 92–97].

На відміну від монографії А. С. Гавердовського, у підручнику з міжнародного права за редакцією науковців із РФ Г. В. Ігнатенка та О. І. Тіунова, незважаючи на використане уточнення щодо тотожності слів «реалізація» та «імплементація», замість поняття «механізм імплементації міжнародно-правових норм» використовується поняття «механізм реалізації норм міжнародного права». Під цим поняттям автори пропонують розуміти

сукупність нормативних та інституційних (організаційно-правових) засобів, які використовуються суб'єктами міжнародного права на міжнародному і національному рівнях із метою реалізації норм. Зауважимо, що термін «механізм» активно використовується у тексті підручника щодо структури та інших правових категорій. Зокрема, його можна побачити у таких поняттях: «міжнародний конвенційний механізм реалізації»; «міжнародний інституційний механізм реалізації»; «внутрішньодержавний нормативний механізм реалізації»; «внутрішньодержавний організаційно-правовий механізм реалізації міжнародного права». Однак на відміну від А. С. Гавердовського, крім одного речення, автори підручника не пояснюють точного зв'язку між механізмом реалізації норм міжнародного права та іншими видами згадуваних ними механізмів реалізації, а саме: «Міжнародний механізм як комплекс засобів та інститутів, що використовуються державами для забезпечення реалізації міжнародно-правових норм, складається із двох взаємопов'язаних компонентів: міжнародного правового (насамперед конвенційного) механізму і міжнародного організаційно-правового (інституційного) механізму» [2, с. 166–167].

У схожий спосіб послуговуються наведеною вище термінологією і представники української науки міжнародного права. Зокрема, В. Г. Буткевич указує на існування двох механізмів реалізації, які взаємодіють і доповнюють один одного: а) міжнародно-правовий механізм реалізації; б) внутрішньодержавний механізм реалізації норм міжнародного права. У структурі міжнародно-правового механізму реалізації науковець розрізняє два основні компоненти: власне нормативно-правовий (або міжнародний конвенційний механізм реалізації), який полягає в юридичному забезпеченні реалізації норм міжнародного права, та інституційний компонент (або міжнародний інституційний механізм реалізації), головною функцією якого є сприяння такій реалізації. Щодо внутрішньодержавного (або національного) механізму реалізації норм міжнародного права, то його складовими елементами В. Г. Буткевич називає національне нормативно-правове забезпечення та інституційний (організаційно-правовий) механізм [3, с. 435, 439].

В. В. Мицик також визнає існування міжнародно-правового механізму реалізації норм міжнародного права, складниками якого є міжнародний правовий (конвенційний) механізм і міжнародний організаційно-правовий (інституційний) механізм, як і внутрішньодержавний механізм реалізації норм міжнародного права, який складається із національно-правового забезпечення та інституційного (організаційно-правового) механізму. Слід також акцентувати увагу на тому, що поряд зі словом «реалізація» науковець також активно використовує термін «імплементація». Наприклад, можна навести таку цитату з опублікованої В. В. Мициком праці: «За таких форм реалізації, як виконання і застосування, для своєчасного і повного здійснення міжнародних зобов'язань потрібні додаткові правові та організаційні заходи з боку держави, тобто

заходи, сукупність яких забезпечується механізмом імплементації норм міжнародного права» [4, с. 270–274].

Висновки. Узагальнюючи результати аналізу наукової і навчальної міжнародно-правової літератури з окресленої тематики, можна дійти висновку, що слово «механізм» активно використовується і є фактично усталеним для представників української доктрини міжнародного права. Науковці здебільшого послуговуються цим словом у межах поняття «механізм реалізації норм міжнародного права» (рідше – «механізм імплементації норм міжнародного права») та пов'язаних із ним понять його складових елементів, пояснюючи процес практичного здійснення правил поведінки міжнародного права через сукупність або систему засобів (інколи – заходів), що використовуються із цією метою суб'єктами міжнародного права на міжнародному і національному рівнях правового регулювання.

Водночас обґрунтуванню теоретичної цінності цих понять, як і їхньої важливості для практики правового регулювання міжнародних і внутрішньодержавних відносин, науковці належної уваги не приділяють. Натомість вони зосереджуються на загальнотеоретичній характеристиці видів правових засобів, які можуть використовувати суб'єкти міжнародного права на міжнародному і національному рівнях правового регулювання, а також на практичних прикладах їх застосування, залишаючи поняття «механізм реалізації норм міжнародного права» та похідні від нього поняття без розгляду, як несуттєві.

З огляду на це ми вважаємо за доцільне відмовитися від використання у сучасній теорії міжнародного права запозиченого із наукових праць представників радянських шкіл теорії держави та права, а також міжнародного права слова «механізм» та побудованих із його використанням понять, зокрема «механізм імплементації міжнародно-правових норм», «міжнародно-правовий механізм реалізації», «внутрішньодержавний механізм реалізації» тощо. Адже такі поняття не мають реального зв'язку із практикою правового регулювання міжнародних відносин, у наукових працях вони згадуються без належної аргументації і вкрай рідко визнаються актуальними для вивчення та обговорення; у навчальних виданнях їх найчастіше немає, а в разі наявності – пояснюються науковцями неоднозначно і непослідовно. Не отримала визнання зазначена вище термінологія і у науковій та навчальній літературі представників західної доктрини міжнародного права.

Отже, виходячи із вищезазначеного, вважаємо більш правильним здійснювати правову характеристику імплементації принципів, норм і стандартів міжнародного права на міжнародному та/або внутрішньодержавному рівнях (у разі залучення інших суб'єктів – на їхньому внутрішньому рівні) правового регулювання, зосередившись на її реальних засобах та особливостях, а не на уявних механізмах. Подальше наукове обговорення зазначеного питання вважаємо актуальним як для представників внутрішньодержавних галузевих правових наук, так і для представників науки міжнародного права.

Література:

1. Гавердовский А. С. Имплементация норм международного права : монография. Киев : Вища школа, 1980. 320 с.
2. Беляева Н. Г. и др. Международное право : учебник для вузов / отв. ред. Г. В. Игнатенко и О. И. Тиунов. Изд. 3-е перераб. и доп. Москва : Норма, 2003. 624 с.
3. Буткевич В. Г., Мицик В. В., Задорожній О. В. Міжнародне право. Основи теорії : підручник / за ред. В. Г. Буткевича. Київ : Либідь, 2002. 608 с.
4. Мицик В. В. Міжнародне публічне право : підручник : у 2 т. / за ред. В. В. Мицика. Харків : Право, 2019. Т. 1 : Основи теорії. 416 с.

Perepolkin S. Implementation of the rules of conduct of international law: revision of the conceptual and categorical apparatus

Summary. The article focuses on the need to review the conceptual and categorical apparatus used by Ukrainian scholars in scientific and educational works during the reveal of the legal nature of the implementation of the rules of conduct of international law. The analysis of research and publications, which initiated the solution of the researched problem, allowed us to conclude that in the modern doctrine of international law the issue of implementation of the rules of conduct of international law requires comprehensive theoretical research. First of all, attention should be paid to scientific categories and concepts that were proposed by representatives of the Soviet school of international law, the doctrinal discussion of the feasibility of further application of which modern Ukrainian scholars have not yet paid due attention. Therefore, in the article has been analyzed the doctrinal approaches of Soviet and Ukrainian scholars to the understanding of the category «mechanism of implementation of international law» and related concepts, in particular, «international legal mechanism for implementing international law», «domestic mechanism for implementing the norms of international law», etc. According to the results of the study, it is proved that the above concepts are actively used and established for the representatives of the Ukrainian doctrine of international law. However, scientists do not pay due attention to substantiating the theoretical value of these concepts, as well as their importance for the practice of legal regulation of international and domestic relations. In order to simplify the terminology used by representatives of Ukrainian legal science in the study of national and international aspects of the implementation of the rules of conduct in international law, it is proposed to stop using in modern theory of international law word «mechanism» and concepts constructed with use of it, in particular, «mechanism of implementation of international legal norms», «international legal mechanism of implementation of norms of international law», «domestic mechanism of implementation of norms of international law», etc. borrowed from the scientific works of Soviet theory and law schools. After all, such concepts have no real connection with the practice of legal regulation of international relations, in scientific works, they are mentioned without proper argumentation and are rarely considered relevant for study and discussion, in educational publications they reasoning is often inconsistent. The above-mentioned terminology has not been recognized in the scientific and educational literature of the representatives of the Western international law doctrine.

Key words: implementation, realization, international law, states, domestic law, means of implementation, mechanism of implementation of norms of international law.

УДК 341.01
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.02

ШУМСЬКИЙ І. К.,
кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри публічного управління,
адміністрування та права
Національного університету «Полтавська політехніка
імені Юрія Кондратюка»

ЗНАЧЕННЯ ВЕСТФАЛЬСЬКОГО МИРУ 1648 РОКУ В ФОРМУВАННІ СИСТЕМИ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН

Анотація. Статтю присвячено дослідженню Вестфальського миру 1648 р. Розглянуто різноманіття споріднених понять «Вестфальський мир», «Вестфальська система», «Вестфальський договір», «Вестфальський трактат» і їхнє значення як у юридичній, так і в інших науках. Проаналізовано значення Вестфальського миру (норм Мюнстерського та Оснабрюцького договорів 1648 р.) в якості фундаменту для принципів міжнародного права і розкрито їхні прояви у статтях договорів. Серед принципів згадуються, зокрема, принципи державного суверенітету, рівності сторін, мирного розв'язання міжнародних конфліктів та інші.

Насамперед зроблено акцент на формулюванні принципу суверенітету у тексті договорів Вестфальського миру. Підкреслено, що у тексті договорів відсутнє безпосереднє використання терміну «суверенітет», формування якого почалося ще задовго до 1648 року, однак саме із тексту Вестфальського миру почалося розуміння державного суверенітету і його ознак, які і нині мають значення у міжнародному публічному праві.

Зазначено про унікальність норм Вестфальського миру як джерела, яке містить як норми міжнародного права, так і норми конституційного права Священної Римської Імперії; наведено окремі статті, присвячені регулюванню відносин в імперії, та норми, що урівнюють у політичних правах представників різних релігійних груп (католиків і протестантів). Проаналізовано значення Вестфальської системи для подальшої руйнації імперської моделі. Йдеться про конфлікт імперської системи і системи суверенних держав та зазначається, що міжнародні відносини можуть існувати лише у другій моделі, тоді як імперська модель органічно відкидає принцип суверенної рівності сторін у міжнародних відносинах. Досліджено питання про використання терміну «держава-нація» стосовно періоду після 1648 року.

Указано на унікальність ролі Вестфальського миру, який, по суті, став першим міжнародним конгресом із вирішення найважливіших питань, а формат зустрічі одночасно представників багатьох держав пізніше започаткував скликання міжнародних конгресів у Європі XIX та XX століття.

У висновку наголошено значення Вестфальського миру під час остаточного ослаблення імперської моделі міжнародних відносин в Европі для формування норм міжнародного права, визначення принципу суверенітету, а також для встановлення системи міжнародних відносин, починаючи від Нового Часу і донині.

Ключові слова: Вестфальський мир, історія міжнародних відносин, історія дипломатії, державний суверенітет, Мюнстерський договір 1648 р., Оснабрюцький договір 1648 р.

Постановка проблеми. Дослідження історії Тридцятирічної війни і договорів, які її завершили, є надзвичайно важливим, оскільки укладення Вестфальського миру (назва, під якою найчастіше розуміють положення Мюнстерського та Оснабрюцького договорів) призвело не тільки до вирішення тогочасних наболілих питань територіального поділу і врегулювання багатьох політичних і релігійних проблем. Основні принципи, сформовані тоді, лягли в основу подальшого розуміння архітектури міжнародних відносин, фактично ставши її базисом і відправною точкою. Тому залишається актуальним усебічне розкриття значення основних принципів Вестфальського трактату для формування системи міжнародних відносин Нового Часу і у подальші періоди розвитку міжнародного права.

Аналіз останніх наукових досліджень. Наукові дослідження, присвячені аналізу подій Тридцятирічної війни, представлені великим обсягом публікацій закордонних і вітчизняних науковців (С. В. Веджвуд, Г. Кіссінджер, Б. Тешке, В. Є. Сафонов, М. П. Беляєв, Р. С. Зуйков, А. Ю. Прокопьєв, Л. Ю. Грінін та інші). Окремо варто згадати праці українських дослідників, серед яких В. Г. Ціватий, А. І. Дмитрієв, С. М. Задорожна, Я. О. Федорук.

Мета роботи – аналіз основних положень Вестфальського миру, які надалі стали визначальними для формування системи міжнародних відносин, визначення її основних принципів, а також з'ясування значення Вестфальского миру для формування міжнародного права.

Виклад основного матеріалу. Розкриття теми потребує кількох попередніх зауважень.

По-перше, варто зазначити, що поняття «Вестфальський мир», «Вестфальський трактат», «Вестфальский договір» використовуються у двох значеннях: в історичному і політичному розумінні як явище світової історії та у суто правовому значенні. Окрім того, цей понятійний апарат використовують і в політологічних, культурологічних та інших дослідженнях гуманітарного циклу.

Друге значення є за своєю суттю номінальним і полягає у термінології і співвідношенні термінів «Вестфальський трактат», «Вестфальський мир», «Вестфальський договір». Під цими поняттями здебільшого розуміють низку договорів, укладених у Вестфалії, які поклали кінець Тридцятилітній війні. Це насамперед договір, укладений між Іспанією і Нідерландами у Мюнстері (Мюнстерський мир). Як зазначає А. Купріянов, Мюнстерський мир між Іспанією і Нідерландами формально не входить до складу двоєдиної системи Вестфальського договору, проте дослідники-політологи зазвичай відносять його до загальної системи Вестфальських мирних договорів [1, с. 40].

Сюди ж відносять і договір між Францією та її союзниками зі Священною Римською Імперією, укладений також у Мюнстері (Мюнстерський договір), і договір Священної Римської Імперії зі Швецією та її союзниками, укладений у місті Оснабрюк (Оснабрюцький договір). Цю низку договорів поєднують як мета укладення (врегулювання територіальних спорів,

вирішення релігійних питань і встановлення миру), так і сторони укладання. Тому цю органічно поєднану систему договорів в історіографії та юридичній науці часто іменують загальною назвою – Вестфальський мир (трактат, договір, система).

У нашому дослідженні перелічені поняття використовуватимуться як синоніми.

Переходячи до висвітлення питання про значення Вестфальського миру, насамперед варто вказати на його суто доктринальне значення для теорії міжнародних відносин. Саме 1648 рік (рік укладання Мюнстерського та Оснабрюцького договорів) наділив теорію міжнародних відносин як дисципліну власною спрямованістю, тематичною єдністю та історичною легітимністю [2, с. 23].

Наступним і, напевно, найважливішим є значення Вестфальського миру з погляду на встановлення принципів міжнародних відносин. Прообраз правових принципів системи міжнародних відносин намітився саме унаслідок його укладення. Ці принципи розвивались упродовж наступних двохсот років. Особливо слід відзначити принципи суверенітету і легітимності верховної влади, втілені у внутрішній політиці, передусім у праві вирішення питань про війну і мир [3, с. 24–25]. Серед найважливіших принципів також варто вказати на принцип мирного вирішення спорів, що підтверджують § 5 статті XVII Оснабрюцького договору і відповідний йому § 115 Мюнстерського договору. Принцип заборони застосування сили зафіксований у § 7. Як справедливо зазначає С. Задорожна, можна стверджувати, що сучасні принципи міжнародного права беруть свої нормативні витоки в європейському правопорядку, встановленому Вестфальським миром [4, с. 244].

Окремо варто наголосити ту роль, яку відіграв Вестфальський мир у встановленні релігійної толерантності на теренах Європи. Це також знайшло своє вираження у нормах статей Вестфальського миру: наприклад, відповідно до § 51 статті V Оснабрюцького договору «на черговому засіданні рейхстагу кількість депутатів від станів обох віросповідань має бути однаковою, але питання про осіб і про залучених імперських чинів має бути вирішеним на наступному засіданні рейхстагу» [5, с. 60]. У цьому випадку маємо приклад зрівняння у політичних правах представників обох конфесій (католиків і протестантів) під час засідань імперського парламенту, а відтак, і гарантування представництва різних за релігійною ознакою верств населення під час прийняття рішень.

У договорі також містилися норми захисту прав громадян незалежно від їхнього віросповідання, зокрема на території Сілезії та Австрії. У § 39 статті V Оснабрюцького договору підкреслювалося, що всі піддані, які проживають у зазначених сілезьких князівствах, не повинні через своє віросповідання примушуватися до відмови від місця проживання або до еміграції.

За слушним твердженням О. Сіваш, міжнародно-правова концепція суверенітету вперше отримала договірно-правову основу саме

у Вестфальському мирі 1648 р. [6, с. 375]. Дійсно, Вестфальський мир став поштовхом для розвитку понять «національна держава» і «державний суверенітет». Останнє поняття як політико-правову категорію розкрито у працях видатних представників доби Відродження і Нового часу: варто згадати бодай твори Н. Макіавеллі, Т. Гоббса, Б. Спінози, Г. Гроція та інших. Окремо варто згадати праці Ж. Бодена та Ф. Отмана, які зробили вагомий внесок у розроблення поняття суверенітету. Як зазначає Г. Баязітова, поняття «суверенітет» входить до політичного лексикону інтелектуалів XVI століття [7, с. 65].

В. Сафонов доводить, що ідея суверенітету існувала і до 1648 року, тобто до укладання договорів Вестфальскої системи. Аналізуючи текст Оснабрюцького договору, він констатує, що у тексті не зустрічається термін «суверенітет», але натомість параграф § 1 статті VIII Оснабрюцького договору вказує, що імперські чини отримали територіальну владу (Jus territorial), або, як інтерпретували це право у більш пізні часи, – територіальний суверенітет [8, с. 115].

Підводячи проміжний підсумок, варто визнати, що, як стверджує І. Троян, до моменту підписання Вестфальського договору державного суверенітету як такого у міжнародній політиці не існувало [9, с. 34]. Однак важко погодитись із тезою про те, що від часів Вестфальського миру основною формою політичної організації суспільства стає «держава-нація», а домінуючим принципом міжнародних відносин виступають засади державного суверенітету [9, с. 38]. Говорячи про концепт «держава-нація» у контексті періоду після Тридцятилітньої війни, варто робити суттєві уточнення стосовно того, що саме ми будемо тут розуміти під «нацією».

Нація у загальноприйнятому нині сенсі має свої витоки лише у XIX столітті. Вестфальська система створила сотню нових державних утворень у межах Священної Римської Імперії, і навряд чи ми можемо говорити про формування такої ж кількості націй. Можливо, слід лише говорити про націю у вузькому політичному розумінні: про націю як панівну верству суспільства (аристократію, буржуазію, представників церкви, міську верхівку), які почали сприймати себе як єдиного політичного а́ктора, відокремленого від владних кіл інших держав, не пов'язаного династично-матримоніальними зв'язками монархів та об'єднаного навколо певної території, яка має свою політичну організацію і власні міжнародні інтереси. Тут можна говорити про «політичну націю», як то шляхетство в Речі Посполитій чи козацтво доби національно-визвольної війни під проводом Б. Хмельницького.

Щодо другої тези про державний суверенітет як основну засаду міжнародних відносин, то треба зважати на те, що і під час, і після підписання Вестфальського договору поняття «суверенітет» ще потерпало трансформацій від політичної (ідеальної) конструкції до реальної системи ознак, що надає певному суб'єкту міжнародних відносин статусу суверенності. Тут вимальовується таке важливе значення Вестфальского миру, як

момент протистояння двох моделей політичного (отже, і державного, правового) устрою: універсалістського імперського і національно-державного (суверенного).

Як зазначає Р. Зуйков, перша модель є моделлю внутрішньополітичного устрою, яка охоплює країни (держави), залучені до універсальної «імперії», а друга модель є міжнародно-політичною. Як влучно зазначає автор, існування системи міжнародних відносин було можливим тільки у межах другої моделі, заснованої на принципі юридичної рівності суверенних держав (національних і територіальних) [10, с. 14].

Систему міжнародних відносин за Вестфальською моделлю Р. Зуйков визначає як «систему міждержавних відносин, об'єктом яких є розподіл міжнародно-політичного впливу (могутності), а властивістю – взаємодія у формі взаємного стримування держав, що забезпечує збереження силової рівноваги з метою підтримання збалансованого розподілу впливу (могутності) між державами, і це слугує умовою дотримання принципу їхньої суверенної рівності» [10, с. 18].

Вестфальський мир має своєю ознакою унікальне поєднання норм як міжнародного права, так і норм права конституційного, оскільки саме нормами Оснабрюцького договору регулювалися питання внутрішньої організації Священної Римської Імперії; саме тому ми можемо говорити і про конституційний характер Вестфальського миру. Конституційний характер Вестфальських мирних договорів випливає не тільки з аналізу різноманітних норм, а також із тексту § 2 статті XVII Оснабрюцького договору: «Для підтвердження і забезпечення всіх положень цей договір як постійний *конституційний закон* Імперії, як і всі інші закони та основні закони Імперії, має бути схвалений черговим рішенням рейхстагу і скріплений черговою виборною капітуляцією імператора, та для всіх теперішніх духовних і мирських осіб, чи є вони імператорськими чинами, чи ні, рівною мірою обов'язковий. Окрім того, цей договір має бути представлений імперським радникам, радникам і службовцям міст, суддям і головуючим усіх судів як інструкція, якої завжди варто дотримуватися».

Конституційну роль договорів підтверджують також їхні положення щодо правового статусу князівств у складі Священної Римської Імперії. Відповідно до статті LXV Мюнстерського договору вони мали право укладати союзи із зовнішніми а2кторами «для власного збереження і безпеки» за умови, що такі альянси не будуть спрямовані ані проти імперії, ані проти імператора і не заважатимуть збереженню миру в імперії або суперечити положенням Вестфальського договору. Аналогічне положення міститься у § 1 статті VIII Оснабрюцького договору [1, с. 39].

Проте імперські чини не стали суверенними державами. Імператор відмовився визнавати їхній суверенітет, оскільки цей суверенітет був несумісним із перебуванням імператора на чолі Імперії. Саме тому після 1648 року імперія не стала ані союзною державою із федеративним устроєм, ані союзом держав, оскільки жоден із суб'єктів не отримав повного суверенітету.

Щодо ролі, яку відіграв Вестфальський мир для Священної Римської Імперії, то більшість дослідників погоджуються з тим, що державна імперська конструкція тоді ослабла настільки, що потім перетворилася на майже декоративний елемент на політичній мапі Європи. Б. Тешке зазначає, що стаття VIII.II Оснабрюцького мирного договору (ius foederis та ius belli ac pacis) – право вступати у союзи і право починати війну та укладати мир, як і раніше, розглядається як юридична кодифікація переносу суверенітету на германський імперський стан, що означало кінець Священної Римської Імперії германської нації [2, с. 14].

Окрім того, можна погодитись із тезою, що значення Вестфальського миру полягає у тому, що він остаточно встановив внутрішній устрій Німеччини і закріпив її політичне розпорошення, фактично покінчивши з Імперією [11, с. 211].

Однак для імперії Вестфальський мир мав на той час не лише негативні наслідки. Як зазначає Я. Федорук, Тридцятилітня війна 1618–1648 рр. досить сильно потрясла імперію, і Вестфальський договір був тим дипломатичним актом, який додав Фердинандові III можливості розпочати зміцнення армії та охорони кордонів, поліпшити фінансове становище та економіку імперії [12, с. 59–60]. Тому навіть у 1655 році питання збереження і підтвердження непорушності Вестфальського миру були одними із найважливіших завдань, що стояли перед імператорськими дипломатами [12, с. 182].

Тому логічним буде зазначити ще одне важливе значення Вестфальського миру як явища, що докорінно змінило формат дипломатичних відносин. Ще раз можна переконатися у тому, що норми Вестфальських договорів впливали як на сферу внутрішньої (відносно Священної Римської Імперії), так і зовнішньої політики і зносин. Саме у XVI–XVIII століттях формуються усталені суспільно-політичні уявлення про застосування мирних засобів для вирішення конфліктів і суперечок міждержавного рівня навіть між містами [13, с. 220].

Як зазначає В. Ціватий, результатами укладення Вестфальського договору і встановлення Вестафальської системи стало вдосконалення політико-дипломатичної системи [14, с. 42]. Процес укладення Вестфальських договорів змусив шукати нові способи і методи провадження дипломатії, породив нові її форми і започаткував традицію дипломатичних «самітів» представників багатьох держав. Самі переговори, що передували укладенню Мюнстерських та Оснабрюцького договорів, тривали досить довго. Водночас саме це дає нам змогу вивчити функціонування дипломатичних місій різних держав упродовж багатомісячних переговорів, дослідити зміну дипломатичних інструкцій, політики урядів, а також деякі питання внутрішньої організації цих дипломатичних місій на місцях, що, у свою чергу, є цікавим з погляду на дослідження історії дипломатії і міжнародних відносин [15].

Окрім того, не можна не згадати про культурну роль Вестфальського миру. Саме він провіщав крах культурних основ, які формували латинське християнство, особливо ідеал імперської єдності, як політичної, так

і релігійної: саме в епоху Просвітництва ми спостерігаємо зародження новаторських роздумів, які формували культурні уявлення про мир у наступні епохи [16, с. 3].

Висновок. Результати нашого дослідження можна сформулювати у шести пунктах, які підводять риску і висвітлюють мету дослідження – визначення особливостей і ролі Вестфальського миру для формування міжнародного права:

1) Вестфальський мир 1648 року був унікальним явищем для свого часу і нині залишається унікальним як подія, що започаткувала формування фундаменту сучасної системи міжнародних відносин і міжнародного права, сформулювала основні його принципи. Саме під час укладення Вестфальських договорів були відпрацьовані принципи міждержавного діалогу, використання інститутів постійної дипломатії, елементів та основ норм дипломатичного протоколу, етикету і церемоніалу, які лягли в основу дипломатичної практики в усьому світі [17, с. 98];

2) унікальність Вестфальського миру полягає у його міжнародно-конституційній природі. Норми Вестфальських договорів є одночасно і нормами міжнародного права, які регулюють відносини між державами, вирішують питання кордонів, визнання інших держав, а також містять норми суто конституційного характеру щодо Священної Римської Імперії та органічно стають частиною її «конституційного права»;

3) закріплення у статтях Вестфальського миру положень, які потім сформулювались у сучасний принцип державного суверенітету, стало початком довгого процесу розпаду Священної Римської Імперії – імперії, яка була останнім Колосом Середньовіччя;

4) вестфальська система стала поворотним моментом у розвитку дипломатії і дипломатичної служби. Із цього часу зовнішні відносини набули своєї самостійності і перетворились із «довгої руки» монархів у прагненні розширити свої володіння у повністю окрему інституцію, а міжнародне право набуває своєї легітимної «міжнародності», остаточно відмежувавшись від середньовічних феодальних норм і матримоніальної політики [18, с. 83];

5) Вестфальський мир став першим прикладом, по суті, міжнародної конференції, яка мала вирішити нагальне коло найважливіших міжнародних питань та укласти відповідні угоди. Саме Вестфальським миром історія дипломатії починає історію європейських дипломатичних конгресів [11, с. 210];

6) наостанок можна навести цитату із праці відомого дипломата, дослідника історії міжнародних відносин, колишнього державного секретаря Сполучених Штатів Америки Генрі Кіссинджера: «Вестфальський мир став поворотним пунктом в історії народів, оскільки його умови були одночасно надзвичайно простими і всеохоплюючими. Відтепер саме національна держава, а не імперія, династія або релігійна конфесія визнавалася «цеглинкою» європейського світопорядку» [19, с. 24].

Література:

1. Куприянов А. В. «Вестфальский миф»: история и критика. *Анализ и прогноз. Журнал ИМЭМО РАН*. 2019. № 3. С. 37–50.
2. Тешке. Б. Миф о 1648 годе: класс, геополитика и создание современных международных отношений. Москва, 2019. С. 414.
3. Гринин Л. Е. Мировой порядок в прошлом, настоящем и будущем. *История и современность*. 2016. № 1. С. 20–63.
4. Задорожна С. М. Загальні принципи у класичному міжнародному праві: Вестфальський мир. *Право і суспільство*. 2018. № 6. С. 241–245.
5. Беляев М. П. Правовое регулирование конфессиональных отношений в Священной Римской империи в Раннее Новое время. *Российский юридический журнал*. 2020. № 1. С. 54–65.
6. Сіваш О. М. Еволюція змісту суверенітету: причини і фактори. *Форум права*. 2013. № 4. С. 374–380. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/FP_index.htm_2013_4_64
7. Баязитова Г. И. О понятии «République» у Франсуа Отмана и Жана Бодена. Философия. *Журнал Высшей школы экономики*. 2017. Т. 1. № 1. С. 57–71.
8. Сафонов В. Е. Вестфальский трактат 1648 года и его влияние на формирование принципов международного права. *Гражданин. Выборы. Власть*. 2021. № 2(20). С. 110–117.
9. Троян І. Трансформація ідеї державного суверенітету в системі міжнародних відносин XV–XVII ст. *Українська національна ідея: реалії та переспективи розвитку* : зб. наук. пр. Вип. 21. С. 33–39.
10. Зуйков Р. С. Вестфальская система межгосударственных отношений: критерии и трансформация. *Мировая экономика и международные отношения*. 2010. № 3. С. 13–27.
11. История дипломатии / под ред. В. П. Потёмкина. Т. 1. Москва, 1941. 566 с.
12. Федорук Я. О. Віленський договір 1656 року: Східноєвропейська криза і Україна у середині XVII століття. Київ, 2011. 623 с. + 80 с. іл.
13. Ціватий В. Г. Міжнародні відносини доби раннього модерного часу (XVI–XVII ст.): концепт Європи в дихотомії «війна-мир» інституціональний дискурс. Матеріали Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «*Міжнародні відносини: історія, теорія та практика*» (28 лютого 2019 року). Суми, 2019. С. 219–222.
14. Ціватий В. Г. Європейська система міжнародних відносин і дипломатична практика в період Тридцятилітньої війни (1618–1648 рр.): інституціональний та конгуентний дискурс. *Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Історичні науки*. Том 30. С. 39–49.
15. Беляев М. П. Французская делегация на Вестфальском мирном конгрессе. *Proslogion: Проблемы социальной истории и культуры средних веков и раннего Нового времени*. 2016. № 2. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/frantsuzskaya-delegatsiya-na-vestfalskom-mirnom-kongresse (дата звернення: 14.10.2021).
16. Ghervas S., Armitage D. A Cultural History of Peace in the Age of Enlightenment. 1648–1815. London, 2020. P. 1–18.
17. Ціватий В. Г. Дипломатія і зовнішня політика європейських держав у добу раннього Нового часу: метаморфози та інституціональні традиції Вестфальської системи міжнародних відносин. *Die wichtigsten Vektoren für die Entwicklung der Wissenschaft im Jahr 2020*: der Sammlung wissenschaftlicher Arbeiten «ΛΌΓΟΣ» zu den Materialien der internationalen wissenschaftlich-praktischen Konferenz (B. 2).

2020. Luxembourg, Grand Duchy of Luxembourg. P. 95–99.
18. Шумський І. К. Вестфальська система як виток Новомодерної системи міжнародних відносин. *Альманах міжнародного права*. 2020. № 23. С. 81–86.
19. Киссинджер Г. Мировой порядок. Москва, 2015. 512 с.

Shumskiy I. The significance of the Peace of Westphalia in 1648 in the formation of the system of international relations

Summary. The article is devoted to the study of the Peace of Westphalia in 1648. The variety of related concepts "Peace of Westphalia", "Westphalian system", "Treaty of Westphalia", "Treaty of Westphalia" and their significance in both legal and other sciences are considered. The significance of the Peace of Westphalia (norms of the Munster and Osnabrück Treaties of 1648) as a foundation for the principles of international law is analyzed and their manifestations in the articles of the treaties are revealed. Among the principles mentioned, in particular, the principles of state sovereignty, equality of the parties, peaceful resolution of international conflicts and others.

First of all, the emphasis is on the formulation of the principle of sovereignty in the text of the Treaties of the Peace of Westphalia. It is emphasized that the text of the treaties does not directly use the term "sovereignty", the formation of which began long before 1648, but it is from the text of the Peace of Westphalia began understanding the state sovereignty and its features, which are still relevant in public international law.

The uniqueness of the norms of the Peace of Westphalia is noted as a source that contains both the norms of international law and the norms of the constitutional law of the Holy Roman Empire; There are separate articles on the regulation of relations in the empire, and norms that equalize the political rights of representatives of different religious groups (Catholics and Protestants).

The significance of the Westphalian system for the further destruction of the imperial model is analyzed. It speaks of the conflict between the imperial system and the system of sovereign states and notes that direct international relations can exist only in the second model, while the imperial model organically rejects the principle of sovereign equality of the parties in international relations. The use of the term "nation-state" in relation to the period after 1648 is investigated.

The uniqueness of the role of the Peace of Westphalia, which, in fact, became the first international congress to address the most important issues, and the format of meeting representatives of many countries later formed the basis for convening international congresses in Europe in the XIX and XX centuries.

In conclusion, the importance of the Peace of Westphalia in the process of final weakening of the imperial model of international relations in Europe, in the formation of international law, in defining the principle of sovereignty, and in establishing a system of international relations from modern times to the present.

Key words: The Peace of Westphalia, the history of international relations, the history of diplomacy, state sovereignty, the Treaty of Münster in 1648, the Treaty of Osnabrück in 1648.

ПРАВО МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

УДК 341.1-044.247(045)
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.03

КРАСНІКОВА О. В.,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

BSEC: ВІД РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНІЦІАТИВИ ДО БАГАТОСТОРОННЬОЇ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ІНСТИТУЦІЇ

Анотація. У статті проаналізовано генезис формування Організації Чорноморського економічного співробітництва (BSEC) як своєрідної моделі регіонального інтеграційного утворення. Зокрема вказується, що різні траєкторії розвитку держав-членів BSEC пов'язані із їхнім етнічним і культурним розмаїттям, розмірами територій і чисельністю населення, обраним політичним курсом, моделлю господарювання та багатьма іншими факторами. Членство деяких держав в інших інтеграційних організаціях або союзах, таких як ЄС і НАТО, накладає помітний відбиток на взаємини учасників усередині Чорноморського об'єднання. У найближчому майбутньому експерти прогнозують зміну балансу сил на користь одного або декількох провідних держав. Автором досліджено закріплені у Статуті основні напрями діяльності BSEC, організаційну структуру, а також органи, пов'язані із названою регіональною установою. Останні становлять особливий інтерес. Серед них Парламентська Асамблея BSEC, Банк реконструкції і розвитку, Ділова Рада і Міжнародний центр чорноморських досліджень. Названі інститути допомагають об'єднанню здійснити інтеграційні проєкти і досягати поставлених у Статуті цілей. Головна концепція діяльності BSEC була розроблена у період проведення самітів, які проходили протягом 1995–1998 років. Серед основоположних документів BSEC виділені Босфорська заява 1992 року, Статут BSEC 1998 року, Економічний порядок денний 2012 року і Декларація Саміту з нагоди 25-річчя BSEC 2017 року. Важливим результатом діяльності BSEC стало формування великих затребуваних ініціатив. Із огляду на це автором проаналізовано Меморандуми за окремими напрямками співпраці у галузі транспортного сполучення, зокрема питання полегшення міжнародних автомобільних вантажних перевезень (2002 р.), розвитку морських магістралей у регіоні Чорного моря (2007 р.), скоординованого розвитку швидкісної Кільцевої Чорноморської автомагістралі (2007 р.). Окрім того, у статті приділено увагу головуванню

України у BSEC у період із липня по грудень 2017 року, окреслено головні заходи, здійснені протягом зазначеного періоду. Серед нормативних перетворень цього періоду відзначено зміни у Правилах процедури і фінансових Правилах BSEC і розроблені зміни до Правил персоналу BSEC, а також Технічні завдання/повноваження робочих груп із організаційних і правових питань. Питання реформування BSEC піднімалися на неформальній зустрічі міністрів закордонних справ країн-членів.

Ключові слова: Організація Чорноморського економічного співробітництва, інтеграційний процес, ЄС, регіональна інституція, міжнародна організація, НАТО, Чорноморський регіон, спостерігач, ООН.

Постановка проблеми. У сучасних умовах суспільного розвитку регіональна інтеграція є однією зі світових тенденцій, яка трансформує державно-правові і соціально-економічні моделі держав. Наявними прикладами таких регіональних організацій можуть слугувати СНД, ГУАМ, Рада держав Балтійського моря, НАФТА, АСЕАН та багато інших.

Чорне море є природним центром тяжіння, найважливішою транспортною артерією, великим природно-матеріальним ресурсом і джерелом формування у регіоні власної незалежної ідентичності. Чорноморський регіон – це унікальна територія, що стала самостійною геополітичною зоною після розпаду радянської системи. У межах регіону моделюються і розвиваються інтеграційні процеси, спрямовані на зближення і взаємодію національних господарств, на формування локальних економічних об'єднань, здійснюється пошук політичних компромісів і забезпечення колективної безпеки.

Але зазначена унікальність генерує не тільки сприятливі умови для успішної політичної та економічної інтеграції у сучасний геополітичний простір, але і породжує низку складнощів стосовно входження держав регіону у світову політику.

За останні роки BSEC зіткнулась із цілою низкою факторів, які суттєво вплинули на перспективи цього проєкту. Конфлікти між країнами-учасницями (Греція і Туреччина, Вірменія та Азербайджан, РФ і Україна), поширення інфекційних захворювань, кліматичні зміни, виснаження природних ресурсів, зростаюча соціальна нерівність, потік мігрантів, тероризм і шалені темпи контрабанди зброї у регіон поставили перед регіональним утворенням нові виклики, яким потрібно вчитися протистояти.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вітчизняними і зарубіжними науковцями досліджені деякі теоретичні і практичні питання економічної інтеграції у межах Чорноморського економічного співробітництва. Серед них такі дослідники, як R. Aliboni, P. Manoli., F. Proedrou, О.О. Алексєєва, Л.Н. Велічко, О. Гніліченко, А. Гончарук, Т.І. Єфименко, О. Кушнир, І.А. Ліпкан, А.Р. Нікіфоров, Н.Є. Скоробогатова, І.А. Троян, В.А. Хоманець та інші.

Мета дослідження – аналіз особливостей процесу формування Організації Чорноморського економічного співробітництва (Organization of the

Black Sea Economic Cooperation, далі – BSEC) як моделі регіональної інтеграційної інституції на території Чорноморського басейну.

Виклад основного матеріалу дослідження. Передусім потрібно відзначити, що етнічне і культурне розмаїття на території басейну Чорного моря зумовили різні траєкторії розвитку держав-членів. У цьому сенсі відіграє значення не тільки різниця у чисельності населення і розмірах територій, але і обраний політичний курс, модель господарювання, оснащеність військових сил тощо.

Слід звернути увагу на те, що чорноморський регіон завжди був і залишається ареною для політичного суперництва великих країн, що, у кінцевому підсумку, виливається у регіональні міждержавні конфлікти, які підігріваються маніпуляціями навколо транспортування енергетичних ресурсів і вигідності транзитного положення цієї території.

За таких умов деякі науковці прогнозують негативні сценарії розвитку чорноморської регіональної інтеграції. Як стверджує науковець із Уельського університету F.Proedrou, така ситуація може призвести до так званої «бігемонії» [1], коли одна або кілька держав матимуть провідне положення і зможуть диктувати векторність розвитку інших учасників об'єднання. У таких умовах про успіхи інтеграції навряд чи йдеться.

Окрім того, важливою особливістю BSEC, що також створює додаткові труднощі для об'єднання, є те, що деякі його учасники мають дотримуватися правил організацій, до яких вони приєднались у недавньому минулому. Справа в тому, що на цей момент три країни регіону є членами Європейського Співтовариства, а п'ять країн входять до НАТО. Відтак, не має сенсу спрямовувати регіональні сили та ресурси на оборону чи військово-політичні проєкти. Міжнародне економічне співробітництво – це єдина основа для надійної і неконфліктної взаємодії у межах досліджуваної організації, оскільки приналежність чорноморських держав до інших міжнародних інституцій може змінити крихкий баланс сформованої рівноваги у BSEC на будь-якому рівні відносин. Стосовно України деякі аналітики наполягають на тому, що один із засобів підвищення добробуту та авторитету України полягає у тому, щоб зробити її зовнішню політику більш послідовною, зокрема за рахунок посилення української присутності у чорноморському регіональному об'єднанні [2].

Отже, точкою відліку у створенні організації, якій судилося стати платформою для розвитку співпраці, стабільності, миру і процвітання у басейні Чорного моря, вважається виступ у 1990 році президента Туреччини з ініціативою про створення «Чорноморської зони процвітання і співпраці». У цьому діалогу, крім Туреччини, прийняли участь Румунія, Болгарія та Радянський Союз.

Через два роки, 25 червня 1992 року, глави одинадцяти держав Причорномор'я, Закавказзя і Балкан підписали у Стамбулі Декларацію Саміту про Чорноморське економічне співробітництво (далі – Стамбульська декларація). Серед держав, які заснували це регіональне об'єднання, були

Україна, Вірменія, Болгарія Албанія, Греція, Грузія, Азербайджан, Росія, Молдавія, Туреччина та Румунія. Пізніше, у 2004 році, до них приєдналася Сербія, а у 2020 році – Північна Македонія. Щорічно у тринадцяти країнах об'єднання 25 червня відзначається як День Організації Чорноморського економічного співробітництва.

У Стамбульській декларації були визначені сфери міжнародних відносин, які сторони домовилися заохочувати, а саме: співпраця у галузі торгівлі і промисловості, охорони здоров'я і фармацевтики, у сфері сільського господарства та агропромислового комплексу, боротьби з організованою злочинністю, у митних питаннях, надзвичайної допомоги, банківської справи і фінансів, у галузі охорони навколишнього середовища, туризму, екології, транспорту, зв'язку, а також у сфері інформаційних і комунікаційних технологій, науки, освіти, культури, техніки та енергетики [3].

Як стверджують експерти, привабливість Чорноморського регіону навіть для більш розвинених інтеграційних об'єднань закладена у багатих природних і людських ресурсах та колосальній виробничій базі. Наприклад, BSEC взаємодіє з Євросоюзом. Про привабливі перспективи організації свідчить той факт, що статус спостерігачів у ній мають Австрія, Єгипет, Ізраїль, Італія, Німеччина, Польща, Словаччина, Туніс, Франція, а також деякі міжнародні неурядові та міжурядові організації (наприклад, у роботі Чорноморського співробітництва беруть участь представники Європейської економічної комісії ООН, Комісії із захисту Чорного моря від забруднення, Європейської конференції міністрів транспорту). Сама BSEC у 1999 році отримала статус спостерігача у Генеральній Асамблеї ООН.

Головний Статутний документ організації був підписаний 5 червня 1998 року в Ялті під час проведення Саміту глав держав країн-співзасновників BSEC, а з 1 травня 1999 р. він набув чинності. Тим самим Чорноморське економічне об'єднання трансформувалось із міжурядового регіонального механізму співробітництва у повноцінну міжнародну інтеграційну організацію.

У преамбулі Статуту BSEC вказується, що її завданням є сприяння розвитку і зміцнення взаємовигідної і тісної економічної співпраці між державами у Чорноморському регіоні, що сприятиме досягненню прогресу і формуванню більш високого ступеню інтеграції держав-засновників у світову економіку, оскільки їхнє регіональне співробітництво є частиною інтеграційного процесу в Європі [4].

Задля «досягнення сталого розвитку національних економік і соціального добробуту своїх народів» члени аналізованого міжнародного об'єднання в установчому документі закріпили основні напрямки взаємного співробітництва, а саме: економічні, торгові; сфери енергетики, транспорту, сільського господарства; охорона здоров'я та охорона навколишнього природного середовища; туризм; наука і техніка; боротьба з організованою злочинністю, незаконною торгівлею наркотиками, зброєю та радіоактивними матеріалами, з усіма актами тероризму та нелегальною міграцією

«…або у будь-яких інших, пов'язаних із ними напрямках за рішенням Ради» (ст. 4 Статуту). Однак остання фраза із приводу «... інших, пов'язаних із ними напрямках за рішенням Ради» свідчить про те, що цей список відкритий і у перспективі можливе будь-яке розширення сфер співробітництва.

Вищим органом BSEC, згідно із Розділом V Статуту, є Рада міністрів закордонних справ, яка виступає головним постійним органом співтовариства, що приймає основні та важливі рішення від імені BSEC (ст. 11). Рада може створювати допоміжні органи, які розробляють і забезпечують виконання спільних проєктів у своїх областях та виконують накази Ради (ст. 12)

Очолює організацію Голова, який забезпечує її належну роботу, виконання прийнятих нею рішень і резолюцій, а також координує всі заходи в межах BSEC; ним є міністр закордонних справ тієї держави-члена, яка головує у BSEC протягом півроку. На зазначену вищу посаду може призначатися міністр іншого міністерства, але тільки від головуючої держави. Ротація Голови і, відповідно, головуючої держави здійснюється за чергою відповідно до англійської абетки кожні півроку. Нестандартним «органом», а точніше системою в межах організації є так звана «Трійка», до якої належать діючий, попередній і наступний голови або їхні представники. «Трійку» скликають із метою обміну думками із приводу поточної або майбутньої діяльності об'єднання, взаємовідносин з іншими міжнародними акторами (ст. 13, 14 Статуту).

Відповідно до ст. 15 Статуту кожна країна – член BSEC направляє свого міністра закордонних справ до Комітету найвищих посадових осіб, а також одного із головних органів співтовариства, який оцінює виконання рішень Ради міністрів, розглядає діяльність допоміжних органів, подає до Ради для схвалення річний бюджет BSEC і виконує іншу координаційну роботу.

Секретарські послуги BSEC, як і в кожній міжнародній організації, надаються секретаріатом, що має назву Постійний міжнародний секретаріат, якій очолює Генеральний секретар. Однак Постійний секретаріат функціонує під керівництвом діючого Голови BSEC (ст. 16 Статуту). Окрім того, у структурній організації виокремлюють допоміжні робочі групи, кожна з яких створена за напрямками статутного співробітництва.

Отже, інституційне наповнення BSEC надає організації весь арсенал інструментів для того, щоб стати успішним гравцем у глобальному міжнародному просторі, а також сприяє підвищенню ефективності її діяльності.

Окрім названих структурних елементів самої BSEC, в організаційній системі створені органи, пов'язані із BSEC. Вони мають самостійні бюджети, а свої обов'язки виконують відповідно до їхніх статутних документів і дотримуються принципів спільноти.

Процес інтеграції доволі часто супроводжується внесенням змін і гармонізацією національного законодавства учасників цього процесу. Тому

для сприяння процесу інтеграції була утворена Парламентська Асамблея BSEC, яка представляє національні парламенти держав-членів, прямо співпрацює з об'єднанням та на консультативній основі «…забезпечує постійну підтримку процесу Чорноморського співробітництва» (ст. 20 Статуту). Правовим підґрунтям такої співпраці є Стамбульська Декларація 1992 року, Декларація про створення Парламентської Асамблеї BSEC (прийнята у лютому 1993 року) та рішення зустрічей на високому рівні.

Органом координації підприємницьких ініціатив є Ділова Рада BSEC, яка є міжнародною неурядовою організацією та об'єднує представників ділових кіл держав-учасниць. Ділова Рада може надавати доповіді до Ради міністрів для інформації або для прийняття відповідних дій останньою (ст. 21 Статуту).

Розвиток великих проєктів вимагає необхідного фінансового інструментарію. Тому потреба у заснуванні Чорноморського банку торгівлі та розвитку була зафіксована у Стамбульській декларації. Але у перші роки існування BSEC дефіцит фінансових коштів став перешкодою на шляху до здійснення позначених завдань. Допомога ЄС, який виділив тисячі екю на розроблення бізнес-плану банку, дозволила створити названу фінансову установу. Угода про створення Чорноморського банку була підписана у 1994 році та 24 січня 1997 року набрала чинності після ратифікації її всіма учасниками. Але реально Банк почав працювати лише через 2 роки.

Важливим кроком на шляху сприяння розвитку співробітництва між освітніми спільнотами і науковцями держав-членів стало ухвалення поправки до статті 24 Статуту організації, за якою органом, пов'язаним із BSEC, визнано Міжнародний центр чорноморських досліджень (далі – Центр), а точніше, останній був створений новою редакцією статті 24. Відповідно до Звіту спеціальної сесії Ради міністрів закордонних справ BSEC від 25 червня 2004 року Міжнародний центр – «…це міжнародна організація, яка виступає в якості аналітичного центру Організації… та знаходиться під керівництвом Ради директорів, члени якої є громадянами держав-членів BSEC» (п.6.3). На Центр покладено виконання важливих цілей щодо «… вивчення практичних шляхів розширення і поглиблення регіональної співпраці між державами-членами BSEC, відносин між BSEC та ЄС, а також сприяння застосуванню досягнень науки і техніки у конкретних галузях багатостороннього співробітництва…» [5]. До речі, на тій самій Спеціальній сесії Рада міністрів встановила 25 червня як День BSEC.

Отже, відмічені органи, пов'язані із BSEC, допомагають спільноті здійснювати інтеграційні проєкти і досягати цілей, для яких держави-учасниці об'єднали свої зусилля.

Кількість документів, вироблених у BSEC, прийнятих і затверджених державами-учасниками, є порівняно невеликою. Умовно можна виділити два типи таких актів: насамперед це базові документи, такі як Стамбульська декларація 1992 р., Статут 1998 р., Правила процедури, Економічний порядок денний для BSEC 2012 р., Додатковий Протокол

про імунітети і привілеї від 30 квітня 1999 р., Декларація Саміту з нагоди 25-річчя BSEC 2017 р., а також документи із питань галузевого співробітництва (угоди про співробітництво і меморандуми про взаєморозуміння в окремих конкретних галузях). Серед останніх – Угода між урядами держав-учасниць про співробітництво у наданні надзвичайної допомоги і ліквідації надзвичайних ситуацій, які виникли внаслідок лих природного і техногенного характеру (1998 р.) та Додатковий протокол до неї; Угода про співробітництво у боротьбі зі злочинністю, зокрема організованою (1998 р.), а також Додатковий протокол до Угоди 2002 року та Додатковий протокол про боротьбу із тероризмом (2004 р.) та інші.

Окрім того, підписані чотири Меморандуми у галузі транспортного сполучення, зокрема Меморандум про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів у регіоні ЧЕС (2002 р.), спрямований на розвиток у Чорноморському регіоні міжнародних автомобільних вантажних перевезень шляхом полегшення і гармонізації національних процедур та поступового усунення адміністративних обмежень у цій сфері [6]; другий – Меморандум про взаєморозуміння щодо розвитку морських магістралей у регіоні Чорного моря (2007 р.), спрямований на розвиток морських магістралей і розширення наявних морських комунікацій. В основу документу держави заклали співпрацю адміністрацій портів причорноморських країн в окремих напрямках (вдосконалення безпеки на морському транспорті, підтримка ініціатив ділових кіл, захист добросовісної конкуренції у сфері міжнародного судноплавства, навчання персоналу портів та інше) [7].

Третім документом є Меморандум про взаєморозуміння стосовно скоординованого розвитку Чорноморської окружної автомагістралі (2007 р.), головною метою якого є створення кільцевої швидкісної автомобільної дороги територією причорноморських держав, тобто навколо Чорного моря, задля забезпечення сполучення Чорноморського регіону із найближчими міжнародними транспортними мережами [8].

Останнім документом є Меморандум про взаєморозуміння у співробітництві між дипломатичними академіями та інститутами при міністерствах закордонних справ країн-членів BSEC (2007 р.), у межах якого Туреччиною у 2010 р. та у 2012 р. були організовані програми навчання для молодих дипломатів держав-членів BSEC. Окрім того, у 2018 році та у жовтні 2021 року Постійний міжнародний секретаріат у співпраці із дослідницькою фундацією – Фондом Конрада Аденауера – організували семінари для молодих дипломатів держав-членів спільноти [9].

Однак поряд із перевагами, які забезпечує для причорноморських країн здійснення цих та деяких інших міждержавних домовленостей у галузі транспорту в межах Чорноморського співтовариства, існують фактори, що перешкоджають розвитку регіонального транспортного потенціалу. Зокрема, далеко не всі автомобільні дороги країн BSEC знаходяться у задовільному стані і відповідають міжнародним стандартам; виникають

затримки вантажоперевезень під час перетину кордонів; на просторі Чорноморського регіону є важкі для освоєння гірські ділянки та інші. Отже, здійснення Чорноморських транспортних проєктів вимагає комплексної інфраструктурної модернізації і, відповідно, значних інвестицій, оскільки в межах одного інтеграційного об'єднання не спостерігається такого комплексного вирішення проблем транспортного співробітництва у регіоні.

Деякі експерти одним із майбутніх сценаріїв розвитку подій у Чорноморському регіоні пропонують бачення BSEC, як «..міжнародної організації інтеграційного типу на взірець ЄС або АСЕАН, із розвиненими внутрішніми схемами кооперації і взаємодії, яка, крім економічних питань, значну увагу приділятиме проблемам регіональної безпеки і матиме узгоджені позиції держав-членів у низці питань міжнародної політики» [10]. Але, можливо, саме наявний нині нейтралітет BSEC до конфліктів між деякими її членами, відхід від військово-політичної спрямованості дозволив організації зберегти рівновагу сил для економічних перетворень і прогресу інтеграційних заходів.

У баченні майбутнього BSEC економісти наполягають на тому, що створення інтернаціональних рамок інтеграційних процесів у регіоні вимагає створення і впровадження єдиних норм для попередження «…загроз конфліктних ситуацій шляхом пошуку консенсусу інтересів… під час проведення спільних…інфраструктурних проєктів матеріального та інтелектуального забезпечення зростання добробуту громадян…» [11, с. 9–10].

Згідно із визначеним у Статуті BSEC порядком ротації із липня по грудень 2017 р. проходило головування України на 26-му саміті організації. Близько семи десятків заходів були визначені у календарі головування, серед яких заплановані міністерські зустрічі, засідання робочих, експертних і спеціальних груп та органів, засідання керівних комітетів, заходи щодо поглиблення співпраці з органами, пов'язаними із BSEC, та іншими міжнародними організаціями.

Серед конкретних заходів треба відмітити семінар, проведений за участю Союзу асоціацій міжнародних автомобільних перевізників і Міжнародного союзу автомобільного транспорту в галузі спрощення торгівлі і транспортних перевезень у Чорноморському регіоні, а також Чорноморський контейнерний саміт і Міжнародний транспортний форум. У межах проведеної неформальної зустрічі міністрів закордонних справ країн-членів обговорювалися питання реформування BSEC і здійснення ініціатив Постійного міжнародного секретаріату, а логічним продовженням цього стало засідання робочої групи з організаційних питань, під час якого були розглянуті питання щодо внесення змін до статутних документів. Результати головування були високо оцінені учасниками заходів [12]. Нині Україна є координатором Робочої групи із транспорту (з 1 січня 2021 р. по 31 грудня 2022 р.).

За підсумками «українського півріччя» експерти відмітили, що офіційно BSEC визнає територіальну цілісність України, але висунуту на

початку роботи пропозицію про визнання Росії агресором було відхилено. Незалежний експерт А. Филипенко у цьому контексті відмітив, що: «… Політична нейтральність BSEC зменшує привабливість цієї організації як інструмента захисту національних інтересів України» [13]. Такий стан речей ускладнив роботу України у цій організації і зробив неможливим виконання деяких пріоритетних проєктів.

Висновки. Отже, Чорноморський регіон є одним із унікальних геополітичних регіонів, в якому здійснюються різні інтеграційні форми. Співпрацю у його межах можна назвати зменшеною копією євразійських інтеграційних процесів, які бурхливо і швидко розвиваються. Підвищений інтерес країн регіону до співпраці за останні майже три десятиліття створив працездатну модель субрегіонального співробітництва. Незважаючи на те, що низка країн, які входять до BSEC, мають взаємні територіальні претензії, спільні економічні інтереси і чорноморська ідентичність об'єднує та позитивно впливає на відносини цих держав. Публічна дипломатія посприяла розвитку різних форм взаємодії між державами, бізнес-структурами та академічною спільнотою країн – учасниць BSEC.

В основних документах, створених BSEC, підтверджено прагнення країн-членів розширювати регіональну співпрацю, забезпечувати економічний розвиток і зміцнювати роль та значення організації на регіональному і глобальному рівнях у системі господарських відносин.

Нині актуалізується необхідність розроблення механізму регулярних консультацій і координації між BSEC та іншими регіональними організаціями, ініціативами (урядовими та неурядовими), а також із «позарегіональними» партнерами, що дозволить уникнути дублювання у здійсненні конкретних проектів.

Нова позитивна тенденція, що намітилась у сучасних чорноморських відносинах, стосується внесення добровільних внесків на проєктні цілі і технології. Їхня реалізація, зокрема на умовах співфінансування, відкриває додаткові можливості для економічних і ділових контактів, торгових операцій, інвестиційної співпраці.

Нині Чорноморський регіон, як і світ загалом, переживає важкі часи, проходить через етап всеосяжної трансформації, стикається із низкою нових викликів і загроз. Міжнародний масштаб цих проблем, які не можуть ефективно вирішуватися у межах національних кордонів, вимагає зміцнення координації і солідарності країн – членів BSEC, спільного прийняття ними адекватних заходів реагування. Це завдання стає абсолютним пріоритетом унаслідок збитку, нанесеного світовій економіці пандемією. У таких умовах особливо важливо скористатися тими перевагами, які властиві регіону BSEC.

Література:

1. Proedrou F. In quest of governance: the failures of regionalism, a pan-European security architecture and 'bigemony' in Black Sea Politics. *Journal Southeast European and Black Sea Studies*. 2018. No 18(3). P. 439–456. DOI: 10.1080/14683857.2018.1470743. URL: https://www.researchgate.net/publication/

325001484_In_quest_of_governance_the_failures_of_regionalism_a_pan-European_security_architecture_and_%27bigemony%27_in_Black_Sea_Politics
2. Kushnir O. Ukrainian policies in the Black Sea littoral: history, current trends and perspectives. *Journal of Contemporary European Studies*. 2017. V. 25, iss. 2. P. 163–179. URL: https://doi.org/10.1080/14782804.2016.1219845
3. Summit Declaration on Black Sea Economic Cooperation, 25.06.1992 / Statutory Documents/Agreements. Official site BSEC. URL: http://www.bsec-organization.org/bsec-at-glance
4. Статут Організації Чорноморського Економічного Співробітництва від 05.06.1998 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text
5. Звіт Спеціальної сесії Ради міністрів закордонних справ ОЧЕС від 25 червня 2004 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/969_001-04#Text
6. The BSEC Memorandum of Understanding on Facilitation of Road Transport of Goods in the BSEC region. [dr. Padideh Gutzkow, Nina Nesterova, Klaas Westerkamp]. Zoetermeer. 2008. URL: http://www.bsec-urta.org/content/files/bsec%20permit/NEA%20STUDY.pdf
7. Меморандум про взаєморозуміння стосовно розвитку морських магістралей регіону ОЧЕС від 19.04.2007 Затверджено Постановою КМ № 1391 від 05.12.2007. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/969_002 #Text
8. Меморандум про взаєморозуміння стосовно скоординованого розвитку Чорноморської окружної автомагістралі від 19.04.2007. Меморандум ратифіковано Законом № 511-VI від 16.09.2008. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/969_003#Text
9. Workshop for Young Diplomats. Official site BSEC. URL : http://www.bsec-organization.org/news/33548workshop-for-young-diplomats
10. Парахонський Б.О. Щодо перспектив Чорноморської системи співробітництва (BSEC) у формуванні системи регіональної безпеки. Аналітична записка. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: http://old2.niss.gov.ua/articles/1155/
11. Єфименко Т.І. Координація протидії процесам дестабілізації в економічному просторі Чорноморського регіону. *Наука та інновації.* 2019. № 15(5). С. 5–23. URL: http://doi.org/10.15407/scin15.05.005
12. Підсумки головування України в ОЧЕС. Офіційний сайт МЗС України. URL: http://old.mfa.gov.ua/ua/about-ukraine/international-organizations/ obsec
13. Филипенко А. Щодо перспектив участі України в діяльності Організації Чорноморського економічного співробітництва. *Портал зовнішньої політики*. URL: http://fpp.com.ua/shhodo-perspektyv-uchasti-ukrayiny-v-diyalnosti-organizatsiyi-chornomorskogo-ekonomichnogo-spivrobitnytstva/

Krasnikova O. BSEC: from the regional initiative to the multilateral integration institution

Summary. The article analyzes the genesis of the formation of the Organization of the Black Sea Economic Cooperation (BSEC) as a specific model of the regional integration establishment. In particular, it is pointed out that various development trajectories of the BSEC Member States are associated with their ethnic and cultural diversity, size of territories and population, chosen political course, economic model and many other factors. The membership of some states in other integration organizations or alliances, such as the EU and NATO, leaves a noticeable imprint on the mutual relations of the participants within the BSEC. In the near future, experts predict a change in the balance of power in favor of one or more leading states.

The author investigated the goals, objectives and main directions of BSEC activities, the organizational structure, as well as the bodies that are associated with this regional organization and fixed in the Charter. The latter are of particular interest. Among them are the BSEC Parliamentary Assembly, the Bank for Reconstruction and Development, the Business Council and the International Center for Black Sea Studies. These institutions help the association to implement integration projects and achieve the goals set in the Charter.

The General Strategy for the Black Sea Economic Cooperation was developed during the summits held during 1995–1998 in Bucharest, Moscow and Yalta. The Bosphorus Declaration of 1992, the BSEC Statute of 1998, the 2012 Economic Agenda and the Summit Declaration on the occasion of the 25th anniversary of the BSEC 2017 are among the basic BSEC documents that should be highlighted.

An important result of the BSEC's activity was the formation of large demanded initiatives. In this regard, the author analyzed the Memorandums on certain areas of cooperation in the field of transport communications, in particular on the issue of facilitating international road freight transport (2002), on the development of sea routes in the Black Sea region (2007), on the coordinated development of the high-speed Black Sea Ring Highway (2007).

The article also focuses on Ukraine's chairmanship of the BSEC, which lasted from July to December 2017. The main activities that were carried out within the specified period were outlined: the regulatory transformations such as changes in the BSEC Rules of Procedure and Financial Rules should be noted; BSEC Staff Rules and Terms of Reference/Powers of Working Groups on organizational and legal issues were also supplemented. The issue of reforming BSEC was raised at an informal meeting of the foreign ministers of the member states.

Key words: Organization of the Black Sea Economic Cooperation, integration process, EU, regional institution, international organization, NATO, Black Sea region, observer, UN.

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

УДК 341.1:614.84(045)
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.04

КОСТИРЯ О. В.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ІВАНОВА А. В.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

СТАНДАРТИ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЩОДО ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ НА СУДНАХ МОРСЬКОГО ФЛОТУ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

У статті розглянуто вимоги Міжнародної морської організації та національного законодавства України щодо протипожежної безпеки на морських суднах.

На початку 2021 року страхові компанії TT Club і UK P & I Club висловили свою стурбованість кількістю пожеж, що збільшується на морських суднах. Пожежа є однією із найнебезпечніших аварійних ситуацій на судні, яка призводить до катастрофічних результатів, зокрема до втрати майна і життя.

Міжнародна морська організація (IMO), висловлюючи стурбованість аваріями, пов'язаними з вибухами та пожежами на морі, внаслідок яких гинуть люди та які негативно впливають на навколишнє середовище, розробила комплекс заходів із протипожежного захисту судна, який регламентується Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74).

Глава II-2 конвенції СОЛАС «Конструкція, протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі» встановлює стандарти конструктивного протипожежного захисту, застосування різних технічних і хімічних засобів для локалізації пожежі, вимоги до стаціонарних систем пожежогасіння.

У грудні 2000 р. на 73-й сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародна морська організація резолюцією MSC.99 (73) переглянула Розділ II-2 Міжнародної конвенції з охо-

рони людського життя на морі. Унаслідок роботи було вирішено винести із Конвенції СОЛАС-74 вимоги щодо протипожежної безпеки в окремий Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки (FSS Code).

Міжнародна Морська Організація до цього часу не виробила стандартного і детально розробленого керівництва із поведінки екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту судна. Положення резолюції А.1138(31) «Процедури щодо державного контролю порту» 2019 року вказують на необхідність контролю суден та їхніх екіпажів Державою порту під час знаходження цих іноземних суден у їхніх портах. Окрім того, ці процедури регламентують перевірку і готовність екіпажів до дій у надзвичайних обставинах та їхню відповідність стандартам з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього середовища.

Додатково Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків, про несення вахти 1978 року (з манільськими поправками) вимагає від членів екіпажу мати достатні теоретичні знання і практичну підготовку для боротьби з пожежами на борту суден.

Резолюцією А.741 (18) Асамблея Міжнародної морської організації 4 листопада 1993 року прийняла Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню.

Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню (ISM Code) вимагає від кожної Компанії створення і впровадження системи управління безпекою, розроблення процедур і керівництв щодо дій екіпажу в аварійних ситуаціях і надзвичайних обставинах.

Пожежна безпека на морському і річковому транспорті в Україні регламентується згідно з вимогами міжнародних конвенції, кодексів, рекомендацій і стандартів.

Проте на суднах, як і раніше, трапляються нещасні випадки. Тому не виникає сумнівів, що одних інструкцій на борту судна не досить, а треба забезпечити постійну готовність екіпажу до дій під час надзвичайних і аварійних ситуацій.

Ключові слова: Міжнародні конвенції, кодекси, резолюції, контроль держави порту, безпека мореплавства, надзвичайні обставини.

Постановка проблеми. Пожежі на суднах – відносно рідкісне явище (близько 5% від усіх аварій), однак це лихо зазвичай має важкі наслідки. Із досвіду встановлено, що критичний термін боротьби з вогнем на судні становить 15 хвилин: якщо протягом цього часу пожежу не вдалося локалізувати і взяти під контроль – судно гине [1, с. 63].

Актуальність теми зумовлена постійною інтенсифікацією міжнародного морського судноплавства і посилюється проблемою забруднення Світового океану внаслідок аварійності суден, зокрема аварій, пов'язаних із пожежами.

Наприклад, зареєстрований у Сінгапурі контейнеровоз «Експрес Перл», який вийшов із індійського порту Хазір, почав терпіти лихо під час стоянки неподалік від берегів шрі-ланкійської столиці Коломбо. Судно загорілося 20 травня 2021 року і затонуло у перших числах червня. На узбережжя Шрі-Ланки викинуло сотні мертвих морських тварин після того, як судно, що перевозило небезпечні хімікати, загорілось і затонуло біля берегів країни. Але лише зараз, як стверджують екологи, стають зрозумілими справжні масштаби катастрофи [2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На жаль, нині бракує системних досліджень із питання правового регулювання пожежної безпеки на суднах торговельного морського флоту. У своїх працях деякі аспекти правового регулювання пожежної безпеки мореплавства розглядали Топалов, В.Г. Торський, Л.А. Позолотін, Б.М. Іванов, М.О. Колегаєв, Ю.І. Касілов, П.М. Єрмолаєв, Д.І. Лукичев, Л.М. Склярова та інші.

Метою дослідження є комплексний аналіз вимог Міжнародної морської організації, міжнародних конвенцій і кодексів до правового регулювання пожежної безпеки на суднах морського флоту, а також імплементації міжнародно-правових норм щодо пожежної безпеки у судноплавстві у законодавство України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Пожежа є однією із найнебезпечніших аварійних ситуацій на судні, яка призводить до катастрофічних наслідків, зокрема до втрати майна і життя.

25 червня 2021 року на відстані близько 790 кілометрів від порту Блер на Андаманських островах в Індійському океані у машинному відділенні контейнеровоза «Messina» сталася пожежа, унаслідок якої загинув громадянин України. Пожежу вдалося загасити силами екіпажу і за допомогою декількох суден, що знаходилися у районі інциденту [3].

На початку 2021 року страхові компанії TT Club і UK P&I Club висловили свою стурбованість кількістю пожеж, яка збільшується на морських суднах, і провели серію вебінарів, присвячених проблемі пожеж на контейнеровозах, і причинам, які можуть призвести до пожежі. На цих вебінарах розглядалися питання безпеки, з якими стикаються члени екіпажу під час виникнення пожежі на борту на відкритій воді, а також такі питання, як відмінність навчання членів екіпажу судна від навчання вогнеборців на суші, потрібне обладнання на борту та особливості суднових конструкцій [4].

Міжнародна морська організація, висловлюючи стурбованість аваріями, пов'язаними з вибухами та пожежами на морі, унаслідок яких гинуть люди і які негативно впливають на навколишнє середовище, розробила комплекс заходів із протипожежного захисту судна [5, с. 34].

Комплекс заходів із протипожежного захисту судна регламентується Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Глава II-2 конвенції СОЛАС «Конструкція-протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі» встановлює стандарти конструктивного протипожежного захисту, застосування різних технічних і хімічних засобів для локалізації пожежі, вимоги до стаціонарних систем пожежогасіння [6].

Метою протипожежної безпеки на суднах морського флоту є:

– запобігання виникненню пожежі та вибуху;

– зниження ризику для людського життя у разі пожежі;

– зниження ризику пошкоджень судна, вантажу і шкоди, спричиненої довкіллю пожежею;

– перешкоджання поширенню, контроль і ліквідація пожежі та вибуху у відсіку, де вони виникли;

– забезпечення пасажирів та екіпажу постійно готовими до використання засобами виходу назовні у достатній кількості.

Задля досягнення цієї мети до глави II-2 конвенції СОЛАС були додані такі функціональні вимоги:

– розподіл судна на головні вертикальні та горизонтальні зони конструктивними елементами із тепловою ізоляцією та без неї;

– відділення житлових приміщень судна від інших приміщень конструктивними елементами із тепловою ізоляцією та без неї;

– обмеження застосування горючих матеріалів;

– виявлення пожежі в зоні її виникнення;

– захист засобів виходу назовні та доступів для боротьби з пожежею;

– постійна готовність засобів пожежогасіння до швидкого застосування;

– зведення до мінімуму можливості займання парів вантажу.

Із метою обмеження поширення пожежі у кожному приміщенні судна повинні виконуватися такі вимоги:

– забезпечення засобів управління надходженням повітря до приміщення;

– забезпечення засобами контролю за займистими рідинами у приміщеннях;

– обмеження використання горючих матеріалів.

Із метою оповіщення екіпажу про пожежу на суднах має бути передбачена загальна суднова система аварійно-попереджувальної сигналізації і система гучномовного зв'язку. Остання забезпечується в усіх житлових приміщеннях, на постах керування і відкритих палубах.

Для підтримання ефективних заходів із протипожежної безпеки повинні виконуватися такі вимоги:

– системи протипожежного захисту, системи та засоби пожежогасіння мають належним чином використовуватися і перевірятися;

– системи протипожежного захисту, системи та засоби пожежогасіння мають підтримуватися готовими до використання.

У грудні 2000 р. на 73-й сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародна морська організація резолюцією MSC.99 (73) переглянула Розділ II-2 Міжнародної конвенції із охорони людського життя на морі. Унаслідок роботи було вирішено винести із Конвенції СОЛАС-74 вимоги до систем пожежної безпеки в окремий Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки (FSS Code) [7].

З 1 липня 2002 року Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки має обов'язкову силу та охоплює:

• міжнародний береговий зв'язок – це особливості підключення до берегів і портів для заправляння і гасіння пожеж у доці;

• індивідуальний захист – протипожежний одяг і дихальний апарат;

• гасіння:

– вогнегасники і специфікація портативних вогнегасників;

– стаціонарні системи газового пожежогасіння;

– стаціонарні системи пінного пожежогасіння;

– фіксований тиск води і системи розпилення води;

– автоспринклер, системи виявлення пожежі та пожежної сигналізації;

– стаціонарні аварійні пожежні помпи;

– фіксована пінна система;

– система інертного газу;

• системи виявлення та оповіщення про пожежу;

• система виявлення диму для відбору проб;

• система освітлення низького місця розташування – для нижніх частин судна;

• засоби втечі.

Нові поправки до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі набрали чинності 1 січня 2020 року, серед яких є такі:

– поправки до правила глави II-2/3 СОЛАС стосовно визначення «судна для перевезення транспортних засобів»;

– поправки до правила глави II-2/9 СОЛАС, які уточнюють вимоги до вогнестійкості вікон на пасажирських суднах, що перевозять не більше 36 пасажирів, і на суднах спеціального призначення, на борту яких перебуває понад 60 (але не більше 240 осіб);

– поправки до правила глави II-2/10 СОЛАС про гасіння пожеж;

– поправки до глави 8 Міжнародного кодексу із систем пожежної безпеки стосовно запобігання внутрішній корозії і засмічення спринклерів;

– додавання нової глави 17 до Міжнародного кодексу із систем пожежної безпеки, яка встановлює обов'язкові вимоги до засобів пінного пожежогасіння для пристроїв гелікоптерів [8].

Пожежна безпека на морському і річковому транспорті в Україні регламентується згідно з вимогами міжнародних конвенції, кодексів, рекомендацій і стандартів.

Основні вимоги і принципи щодо технічного удосконалення всіх засобів боротьби з аваріями та пожежами на суднах викладені у чинних Правилах Регістра України, розроблених відповідно до вимог Міжнародної конвенції із охорони людського життя на морі (SOLAS-74), Міжнародного кодексу із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню (ISM Code 94, МКУБ-94), Міжнародної конвенції і кодексу про підготовку, дипломування моряків і несення вахти (STCW – Code 78/95, ПДМНВ 78/95).

Міжнародна Конвенція і Кодекс про підготовку, дипломування моряків і несення вахти (STCW – Code 78/95, STCW 78/95) вимагає від членів екіпажу морських суден знання:

– міжнародних і національних нормативних документів із протипожежної безпеки суден;

– засобів і систем пожежогасіння;

– організації навчальної пожежної тривоги;

– видів і хімічної природи загоряння;

– проходження затвердженого курсу протипожежної підготовки;

– дій екіпажу судна в аварійних ситуаціях [9].

Окрім того, потрібно також ураховувати вимоги Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню моря із суден (МАРПОЛ 73/78), шостий Додаток до якого містить «Правила запобігання забруднення повітряного середовища із суден», що забороняє навмисне виділення в атмосферу субстанцій, які руйнують озон [10, с. 319].

У статті 2 пункті 33 Кодексу цивільного захисту України надається визначення терміну «пожежна безпека» - це відсутність неприпустимого ризику виникнення і розвитку пожеж та пов'язаної із ними можливості завдання шкоди живим істотам, матеріальним цінностям і довкіллю [11].

Основні вимоги і принципи щодо технічного удосконалення всіх засобів боротьби з аваріями та пожежами на морських суднах викладені у чинних Правилах Регістра, які враховують зміни до міжнародних конвенцій і кодексів, прийнятих відповідними резолюціями Міжнародною морською організацією, уніфікованих вимог і рекомендацій Міжнародної асоціації класифікаційних товариств, резолюцій Європейської економічної комісії ООН і директив Європейського Парламенту та Ради, змін і доповнень, прийнятих за результатами аналізу Правил інших Класифікаційних товариств, а також із досвіду їхнього застосування.

У Правилах класифікації та побудови морських суден Регістра судноплавства України, який набрав чинності 01.01.2020 року, згідно із міжнародними стандартами були внесені зміни. У томі 3 Правил класифікації та побудови морських суден міститься частина VI «Протипожежний захист», до якої були внесені зміни щодо Правил класифікації і побудови придатних для життя підводних апаратів, суднових водолазних комплексів і пасажирських підводних апаратів. Уведені нові підрозділи: «Риболовецькі судна валовою місткістю менш як 500 регістрових тон», «Судна, які експлуатуються тривалий час за низьких температур», «Судна, які експлуатуються у полярних водах». Уведені нові пункти: «Спеціальні електричні приміщення», «Керівництво щодо принципів мінімізації рівня і наслідків аварій» [12].

У наказі Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна» від 10.11.2014 № 575 зі змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства інфраструктури № 158 від 24.04. 2016 р. та № 399 від 16.07.2020 р., визначаються принципи і критерії, які враховуються під час визначення мінімального складу екіпажу [13].

Одним із критеріїв під час визначення мінімального складу екіпажу морського судна є здатність і можливість експлуатувати суднове протипожежне та аварійне обладнання, рятувальні засоби, виконуючи всі потрібні регламентні роботи із їхнього технічного обслуговування і ремонту.

У доповіді, представленої відділом організації розслідування аварійних подій Морської адміністрації України «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті за перше півріччя 2021 року» указано, що капітанам морських портів під час оформлення приходу суден

у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту запропоновано:

– звертати увагу на їхній обов'язок повідомляти капітану морського порту або службі капітана морського порту про будь-які несправності пристроїв, вузлів і механізмів, які виникли на судні під час попереднього рейсу або стоянки у морському порту;

– звертати увагу на дотримання екіпажами суден вимог до Правил пожежної безпеки на морських суднах України, затверджених наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 24.02.2007 № 159 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12.07.2007 за № 806/14073;

– звертати увагу на відповідний стан електромереж та електрообладнання, безпечне використання електронагрівальних приладів і належного нагляду з боку екіпажів суден за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, нагрівальними приладами, зокрема зарядними пристроями для мобільного телефону тощо.

У разі виявлення порушень вимог до технічної експлуатації судна, відповідних правил плавання та інших правопорушень з боку екіпажу судна в межах компетенції слід вживати заходи, передбачені чинним законодавством, зокрема у встановленому порядку відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків [14].

Міжнародна Морська Організація донині не виробила стандартного, детально розробленого керівництва із поведінки у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту судна. Положення резолюції A.1138 (31) «Процедури щодо державного контролю порту» 2019 року вказують на необхідність для держав порту під час знаходження в їхніх портах іноземних суден контролювати їхню відповідність стандартам із безпеки і запобігання забрудненню навколишнього середовища. Слід звернути увагу на те, що Додаток 7 цієї резолюції, який має назву «Вказівки щодо контролю експлуатаційних вимог» у пункті 1.5, указує, що інспектор контролю держави порту повинен оцінювати здатність суднових екіпажів виконувати свої обов'язки щодо експлуатаційних вимог згідно з вимогами Конвенції ПДНВ [16].

За резолюцією A.741 (18) Асамблея Міжнародної морської організації 4 листопада 1993 року прийняла Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню [17].

Згідно з вимогами Міжнародного кодексу безпечної експлуатації суден Компанія повинна мати систему управління безпекою, розроблені процедури щодо дій екіпажів в аварійних ситуаціях, а також:

– плани устаткування судна спеціальними засобами;

– плани теоретичної і тренажерної підготовки капітанів, суднових офіцерів і членів суднових команд;

– суднові розклади за тривогами;

– процедуру суднових повідомлень про аварійні ситуації та випадки і процедуру їхнього оброблення у Компанії;

– порядок дій посадових осіб і підрозділів Компанії під час отримання аварійних повідомлень.

Відповідальною за готовність суден та екіпажів до дій в аварійних ситуаціях є призначена особа Компанії.

Висновки і пропозиції. Отже, стандарти Міжнародної морської організації щодо протипожежного захисту на суднах морського флоту можна поділити на такі групи:

– конструктивний протипожежний захист, який містить вимоги щодо розподілу судна на головні вертикальні та горизонтальні зони, відділення житлових приміщень судна від інших приміщень конструктивними елементами із тепловою ізоляцією або без неї;

– технічний протипожежний захист, який містить вимоги щодо обмеження застосування горючих матеріалів, забезпечення засобів управління надходженням повітря до приміщення, забезпечення засобами контролю за займистими рідинами у приміщеннях;

– організаційний протипожежний захист, який вимагає від Компаній створення і впровадження системи управління безпекою, розроблені процедури щодо дій екіпажів в аварійних ситуаціях.

Проте на суднах, як і раніше, трапляються нещасні випадки. Тому не виникає сумнівів, що одних інструкцій на борту судна не досить. Постійна готовність екіпажу до дій під час надзвичайних та аварійних ситуацій забезпечується шляхом:

– постійної наявності на борту встановленої кількості екіпажу, здатного забезпечити ефективні дії у разі виникнення надзвичайних ситуацій;

– високої професійної кваліфікації екіпажу, попередньої тренажерної підготовки, регулярних навчань і тренувань;

– ефективної системи та організації дій, включаючи «Розклад за тривогами», аварійні партії, суднові оперативні плани дій (Vessel Response Plans), контрольні листи рекомендованих дій (Check Lists) для всіх виявлених ризиків із урахуванням специфіки і конструктивних особливостей судна, особливостей і властивостей вантажів;

– постійної готовності засобів боротьби за живучість судна;

– постійного контролю і спостереження за основними елементами безпеки, виявлення пожеж на більш ранній стадії, а також швидких, рішучих та ефективних дій членів екіпажу.

Література:

1. Топалов В. П., Торський В. Г. Конвенція СОЛАС-74. Основні положення та коментарі. Одеса : Астропринт, 2002. 288 с.
2. Екологічна катастрофа біля берегів Шрі-Ланки: на лаві підсудних російський капітан. URL: https://www.bbc.com/russian/news-57696516 (дата звернення 19.09.2021).
3. Пожежа на судні поблизу Шрі-Ланки: у МЗС підтвердили загибель українця, інші моряки не постраждали. URL: https://hromadske.ua/ru/posts/pozhar-na-sudne-vblizi-shri-lanki-v-mid-podtverdili-gibel-ukrainca-drugie-moryaki-ne-postradali (дата звернення 19.09.2021).

4. TT клуб і UK P&I club запустили серію вебінарів про пожежі на судах. URL: https://www.panditrans.com/news/tt-club-i-uk-p-i-club-zapustil-seriyu-vebinarov-o-pozharah-na-sudah/ (дата звернення 19.09.2021).
5. П. М. Єрмолаєв. Д. І. Лукичев. Л. М. Склярова. Нормативне забезпечення пожежної безпеки на внутрішніх водних шляхах та територіальному морі Російської Федерації. *Технології громадянської безпеки*. 2020. Т. 17, № 3(65). С. 34–37. URL: https://cyberleninka.ru/article/n/normativnoe-obespechenie-pozharnoy-bezopasnosti-na-vnutrennih-vodnyh-putyahi-territorialnom-more-rossiyskoy-federatsii/viewer (дата звернення 19.09.2021).
6. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text (дата звернення 19.09.2021).
7. International Code for Fire Safety Systems. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements/English/QQB155E_122019.pdf (дата звернення 19.09.2021).
8. Резолюція MSC.403(96) Поправки до Міжнародного кодексу з систем пожежної безпеки (кодекс СПБ) URL: http://rise.odessa.ua/texts/MSC403_96.php3 (дата звернення 19.09.2021).
9. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (доступ 19.09.2021).
10. Іванов Б. М., Колегаєв М. О., Касилов Ю. І., Іванов О. І. Основи охорони праці на морському транспорті. Одеса : Компас, 2003. 416 с.
11. Кодекс цивільного захисту України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text (доступ 19.09.2021).
12. Регістр судноплавства України правила класифікації та побудови морських суден. Київ. 2020. URL: http://shipregister.ua/books/PCBSSt3_2020.pdf (доступ 19.09.2021).
13. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна» від 10.11.2014 № 575 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text (дата звернення: 19.09.2021).
14. Комаров О. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/06072021/Zvit_1pivrich_2021.pdf (дата звернення: 19.09.2021).
15. Resolution A.1138(31) adopted on 4 december 2019 (agenda item 10) Procedures for Port State Control, 2019. URL: https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/A.113831.pdf (дата звернення: 19.09.2021).
16. Резолюція A.741(18) Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text (дата звернення: 19.09.2021).

Kostyria O., Ivanova A. Standards of The International Maritime Organization On Fire Safety On Commercial Vessels: Legal Aspect

Summary. Early in the year 2021 the TT Club i UK P & I Club Insurance Companies expressed their concern over the increasing number of the fire accidents on marine vessels. The fire accident is one of the most dangerous emergencies on vessel having devastating impacts; the loss of property and life are among them.

International Maritime Organization (IMO), being concerned over the emergencies due to explosions and fire accidents at sea resulting in loss of people's lives and negative environmental

impact has developed a range of vessel fire protection measures being governed by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-74).

Chapter II-2 of the SOLAS Convention «Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction» provides the standards for the construction fire protection, application of the technical and chemical means to confine the fire, and enforces requirements for the steady-state fire extinction systems.

In December 2000 at the 73rd session of the Maritime Safety Committee, the International Maritime Organization by the Resolution MSC.99 (73) reviewed the Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea. Based on the revision it was decided to set apart the SOLAS-74 Fire Safety Requirements as a separate International Code for the Fire Safety Systems (FSS Code).

International Maritime Organization has not still developed the standard and detailed guideline for the crew behavior in emergencies on board. Provisions of the Resolution A.1138 (31) "Procedures for Port State Control", 2019, indicates the need to control the vessels and the crew by the port State upon calling their ports by the foreign vessels. These procedures further provide for the audit and the crew readiness, emergency preparedness and their compliance with the standards for the navigation safety and prevention of the environmental pollution.

Additionally, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping, 1978, including the Manila amendments, sets the requirements for the crew to possess theoretical knowledge and practical training in firefighting on the board of the ship.

By Resolution A.741 (18) on November 4, 1993 the Assembly of the International Maritime Organization adopted the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Prevention of Pollution.

As stipulated by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Prevention of Pollution the Company is obliged to have the safety management system, the developed emergency procedures for vessel crew.

Fire safety on inland water and maritime transport of Ukraine governed in accordance with the international conventions, codes, recommendations and standards.

However, same as before, the emergencies still happen. Consequently, there is no doubt that onboard instructions are not sufficient, it is necessary to ensure the instant readiness of the crew to emergency and accidental situations.

Key words: International conventions, codes, resolutions, port state control, maritime safety, emergencies.

МІЖНАРОДНЕ ГУМАНІТАРНЕ ПРАВО

УДК 342.4
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.05

ПРИПОЛОВА Л. І.,
кандидат юридичних наук,
провідний науковий співробітник науково-дослідного відділу
проблем військового законодавства
Центру воєнно-стратегічних досліджень
Національного університету оборони України
імені Івана Черняховського

ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ОБОРОНИ ПІД ЧАС ІНТЕГРАЦІЇ ДО НАТО

Анотація. У статті представлено огляд чинників, які зумовлюють зміцнення юридичного складника функціонування і діяльності Збройних Сил України в умовах адаптації до нових викликів і загроз, оголошеного курсу до євроатлантичної інтеграції, а також перспективи розвитку законодавства у сфері оборони. Акцентовано увагу на тому, що для сучасного безпекового середовища характерні ознаки «правової війни», що, власне, також є рушійною силою для здійснення заходів щодо удосконалення законодавства у сфері оборони. Здійснено аналіз вивченості представленої проблематики науковцями. Окремо згадано про характерні властивості, притаманні зарубіжному законодавству, а саме про систематизацію законодавства про застосування (використання) Збройних Сил в операціях із протидії збройним конфліктам і можливим загрозам. Зокрема, результатом такої тенденції стала поява у провідних країнах світу так званого «операційного права» (Operational Law), в якому поєднуються як норми міжнародного гуманітарного права, так і норми інших застосовних галузей права.

Представлено позиції фахівців, спеціалістів та окремих нормативних актів щодо питань здійснення реформаторських заходів у сфері оборонного законодавства, зокрема наведено позицію очільника Генерального штабу Збройних Сил України, представників Національного інституту стратегічних досліджень, положення Об'єднаної оперативної концепції сил оборони 2030, дорожньої карти реформ Міністерства оборони України, Плану виконання Програми Президента України у сфері оборони на період із лютого 2021 року до травня 2024 року за проєктом № 1 «Професійні Збройні Сили», проєктом Переліку заходів досягнення Цілей партнерства у системі МО України, Стратегічного оборонного бюлетеня України.

Автор дійшов висновку, що безпековий складник в Україні має деструктивні фактори у його нормативно-правовому аспекті. За результатами огляду доктринальних позицій і нормативно-правових актів виокремлено проблемні питання, що вимагають змін у законодавстві у сфері оборони, серед яких, зокрема, визначено такі: потреба конкретизації норм Конституції України щодо унормування правового статусу ЗС України; розмежування повноважень Міністра оборони України та Головнокомандувача Збройних Сил України; взаємна узгодженість і чітка визначеність норм, які визначають умови, підстави, порядок прийняття Президентом України рішення про введення воєнного стану в Україні або в окремих її місцевостях; внесення подання про оголошення стану війни, а також низки інших питань, пов'язаних із запровадженням такого режиму.

Ключові слова: законодавство у сфері оборони, інтеграція до НАТО, реформування законодавства, безпекове середовище, трансформаційні процеси.

Постановка проблеми. Нині Збройні Сили України (далі – ЗС України) поступово набувають ознак, які дозволять відповідати стандартам НАТО, водночас продовжуючи черговий рік відстоювати незалежність і територіальну цілісність держави, стримуючи агресію у районі проведення Операції об'єднаних сил і на наших кордонах. Сам процес адаптації до нових викликів і загроз зумовлює зміцнення юридичного складника функціонування і діяльності ЗС України, адже стан безпеки є темпоральним, тобто ситуативним, що передбачає безперервне вивчення та аналіз чинників забезпечення безпеки держави від потенційних та наявних загроз.

Сучасне безпекове середовище більшість фахівців оцінює як окуте невоєнними засобами ведення війни. Досить часто саме до невоєнних засобів відносять і так звані «правові війни». Зокрема, доктрина «необмеженої війни» або «війни без кордонів», розроблена представником Китайської народно-визвольної армії генералом-майором Цяо Ляном і полковником Ван Сянсуєм, передбачає ведення «правової війни», яка полягає у використанні міжнародного і внутрішнього законодавства держави з метою послаблення її обороноздатності, протидії її національним інтересам, підриву її економіки тощо [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Огляд науково-теоретичних праць свідчить про значний внесок науковців у розвиток проблематики регламентації діяльності сил сектору безпеки та оборони, зокрема і ЗС України. Зазначена проблематика є доволі складною та багатоаспектною. Деякі проблеми функціонування суб'єктів забезпечення національної безпеки та оборони загалом та окремі аспекти правового статусу ЗС України зокрема перебували постійно у полі зору науковців, таких як А.Н. Артеменко, Г.М. Артюшин, Б.С. Левик, С.Ф. Вакулов, Л.В. Волкотруб, Г.І. Вісич, С.М. Возняк, Г.П. Воробйов, А.М. Іващенко, М.М. Лобко, В.Й. Пашинський, А.М. Сиротенко, О.В. Скрипнюк, С.І. Субот, О.І. Сухонос, В.П. Тютюнник, О.В. Устименко, В.С. Чорний, В.В. Чумак, О.Г. Шаталов, В.В. Ягупов, А.О. Янчук та інших. Окремі питання, пов'язані із проблематикою використання ЗС України, розглядались у роботах таких вітчизняних науковців,

як А.Н. Артеменко, Г.І. Вісич, С.М. Возняк, Г.П. Воробйов, В.К. Горовенко, О.І. Затинайко, А.М. Іващенко, М.М. Лобко, В.Й. Пашинський, П.П. Скиба, О.І. Сухонос, В.С. Чорний та інших. Водночас такими, що потребують подальшого наукового дослідження, є питання правового регулювання застосування ЗС України, повноважень Президента України та Верховного Головнокомандувача, особливо у контексті організації діяльності ЗС України під час оголошення і дії воєнного стану та особливого періоду; питання конституційно-правового регулювання статусу ЗС України з акцентуацією уваги на зарубіжному досвіді поряд із трансформаційними процесами в оборонній сфері та заявленим переходом до євроатлантичних стандартів.

Зважаючи на викладене, для формування уявлення про передумови і перспективи змін законодавства у сфері оборони в межах інтеграції до НАТО **метою роботи** є загальний огляд стану військового законодавства із виокремленням проблемних питань і подальших кроків для їх вирішення.

Виклад основного матеріалу. Завдання щодо запровадження стандартів НАТО у діяльність Міністерства оборони України, ЗС України та інших складових сил оборони містяться у Законі України «Про національну безпеку України» і у стратегічних оборонних документах України (у Стратегії національної безпеки України, Стратегічному оборонному бюлетені тощо).

Нещодавно начальник Управління стандартизації, кодифікації і каталогізації Міністерства оборони України заявив про першочерговість запровадження стандартів НАТО, яке визначається пакетами Цілей партнерства Україна-НАТО. Відповідно до цього пакета Цілей партнерства, опрацюванню підлягають 219 стандартів і керівних документів НАТО. Стандарти НАТО, яких близько 1200 одиниць — це лише невелика частина документів НАТО, спрямована виключно на забезпечення досягнення оперативної і технічної сумісності сил оборони. Наприклад, Річні національні програми під егідою Комісії Україна-НАТО містять лише два розділи, присвячені оборонним, військовим і безпековим питанням. Усі інші розділи розкривають політичні, економічні, ресурсні і правові питання (демократичний цивільний контроль над силами оборони, забезпечення прозорості під час ухвалення управлінських рішень на всіх рівнях, підвищення ефективності наявних антикорупційних органів, запровадження процесу оборонного планування у сфері оборони відповідно до євроатлантичних принципів і підходів, гендерні питання тощо) [2].

Важливим кроком на цьому шляху став прийнятий Верховною Радою 6 червня 2019 р. Закон України «Про внесення змін до деяких законів України щодо військових стандартів». Цей закон вносить зміни до законів «Про оборону України» і «Про стандартизацію відносно приведення національних військових стандартів до стандартів НАТО». Новий закон «Про внесення змін до деяких законів України щодо військових стандартів» став юридичним унормуванням можливостей співпраці України з Північноатлантичним Альянсом, оскільки реалізація його положень має забезпечити сумісність ЗС України зі ЗС країн-членів НАТО. Названий закон доповнює

Закон України «Про оборону України» низкою нових термінів: «військова стандартизація», «військовий стандарт», «стандарт НАТО» та «стандарт у сфері оборони держави-члена НАТО». Слід зазначити, що стандарт НАТО – це стандарт, розроблений, прийнятий та опублікований Організацією Північноатлантичного договору. Стандарт у сфері оборони держави – члена НАТО – стандарт, розроблений, прийнятий та опублікований державою – членом НАТО. Новацією законодавства виступає і надання Міністерству оборони повноважень щодо забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері військової стандартизації, а також визначення спеціального органу військової стандартизації, основними функціями якого буде розроблення, прийняття, скасування, відновлення дії, поширення і застосування військових стандартів, зокрема тих, які прийматимуться на основі стандартів НАТО і стандартів у сфері оборони держав – членів НАТО [3].

Розширений аналіз Основного Закону дозволяє зробити висновок про виключно конституційний характер діяльності ЗС. Водночас, зважаючи на безперевну восьмирічну участь ЗС України в операціях, які з 2014 року здійснюються на тимчасово окупованих територіях Донецької та Луганської областей, не втрачають актуальності питання про нормативне врегулювання застосування ЗС України. Порядок застосування ЗС України, інших військових формувань і правоохоронних органів держави в Операції об'єднаних сил регламентований Законом України «Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях». По суті названий закон є актом для врегулювання конкретної ситуації на території Донецької та Луганської областей, тому норми його є тимчасовими, вони не можуть міститись у нормах права постійної дії, що залишає відкритим питання нормативного врегулювання подібних вірогідних ситуацій, які можуть виникати у майбутньому.

Слід зазначити, що для зарубіжного досвіду характерна тенденція до систематизації законодавства про застосування (використання) ЗС в операціях для протидії збройним конфліктам та можливим загрозам. Тому результатом такої тенденції стала поява у провідних країнах світу так званого «операційного права» (Operational Law), в якому поєднуються як норми міжнародного гуманітарного права, так і норми інших застосовних галузей права (права міжнародної безпеки, морського, повітряного, інформаційного, господарського/договірного права тощо).

Нині для України актуальним є здійснення заходів щодо удосконалення законодавства у сфері оборони. Підтвердженням тому є також і позиція очільника Генерального штабу ЗС України (семінар ОБСЄ, лютий 2021 року), який стверджував, що «… досі не внесено змін до низки законодавчих актів, передусім до законів у сфері національної безпеки та оборони, зокрема до Закону «Про національну безпеку України» та ще до 10 основних законів. Для їхньої реалізації потрібно також внести зміни до низки постанов Кабінету міністрів і наказів Міністерства оборони. Зміни

нормативно-правової бази дадуть змогу запровадити такі самі принципи функціонування системи управління, як у державах – членах НАТО. Передусім це стосується завершення розмежування функцій із формування державної політики у сфері оборони та її реалізації. Головний ідейний задум цього принципу полягає у тому, що Міноборони відповідає за формування державної політики у сфері оборони, а Збройні Сили – за її реалізацію і делегування міністром оборони повноважень до керівництва Збройними Силами головнокомандувачу» [4].

Утілення реформування є довготривалим процесом, який потребує здійснення низки заходів, зокрема наукових, нормотворчих, організаційних тощо. За останні роки відбулися трансформаційні процеси і у військовому законодавстві зокрема, які продовжуватимуться і надалі. Зокрема, в Об'єднаній оперативній концепції сил оборони – 2030 установлено пріоритети розвитку сил оборони, відповідно до яких виокремлено низку напрямів спрямованості для подальшої роботи. Серед зазначених напрямів є такі:

– урядування в оборонній сфері (Defence Governance), яке передбачає «вдосконалення нормативно-правової бази із питань створення нової системи об'єднаного керівництва силами оборони та управління ЗС України, стратегічного (оборонного) планування, підготовки, застосування, забезпечення і планування розвитку сил оборони, дозволить систематизувати низку нормативно-правових актів (законів, доктрин, концепцій, стратегій, статутів, настанов, дорожніх карт, планів тощо);

– застосування (Engage), що передбачає «розвиток функціональних структур Збройних Сил, удосконалення територіальної оборони (зокрема шляхом удосконалення нормативно-правової бази)» тощо [5].

У нещодавно представленій Міністерством оборони України (далі – МО України) дорожній карті реформ міститься схематична перспективна інституційна модель оборони України. Серед основних проблем, які ускладнюють вироблення і здійснення ефективної політики, є неузгодженість законодавчих актів у сфері оборони України між собою. Відповідно до представленої схеми моделі оборони України відбудеться уточнення командних та адміністративних повноважень Міністра оборони України, Головнокомандувача ЗС України, начальника Генерального штабу, Командувача об'єднаних сил, командувачів видів Збройних Сил України та окремих родів військ (сил); розмежуються функції генерування сил і функції їхнього застосування; остаточно розподіляться повноваження із забезпечення формування і здійснення політики у сфері оборони (Міністерство оборони України), здійснення визначених цілей політики у сфері оборони (ЗС України), стратегічне (перспективне) планування (Генеральний штаб ЗС України), генерування сил (командування видів Збройних Сил України, командування окремих родів військ), управління застосуванням військ (сил) на всій території України (Командування об'єднаних сил) [6, с. 17].

У листі від імені генерал-лейтенанта Кі Дейтона (Defence Reform Advisory Board. Консультативно-дорадча група високого рівня) щодо імпле-

ментації та інституалізації Євроатлантичних принципів у відповідь на запит Головнокомандувача зроблено огляд і надано пропозиції і рекомендації щодо розмежування функцій і повноважень у системі військового управління, зокрема зазначено про наявність невизначеності між МО України та ЗС України, особливо у питаннях демократичного цивільного нагляду і контролю: «Передусім названу проблематику можна вирішити завдяки прийняттю нового законодавства, адже фундаментальною засадою успішності України у прагненні до закладеної у Конституції України євроатлантичної інтеграції є успішна подальша нормотворча робота та політичне урядування сектору безпеки та оборони. Досягнення відповідності принципам і кращим практикам Альянсу провокує потребу у здійсненні нагальних зусиль щодо законодавчого узгодження задля дієвої імплементації цього основоположного принципу у керівну нормативну базу». Серед основних проблемних питань, зазначених у листі, виокремлено, що поточний підхід і пропозиції передбачають підпорядкування Головнокомандувача ЗС України як Президенту України, так і Міністру оборони України, що не відповідає основним принципам військового управління (G2), реалізованим у країнах – членах НАТО. У такому варіанті Міністр оборони є підзвітний не тільки Президенту України, але і Кабінету Міністрів та Верховній Раді України [7].

Ураховуючи принцип НАТО щодо забезпечення єдиноначальності під час застосування і військового управління (командування), фахівці Національного інституту стратегічних досліджень пропонують цю функцію покласти виключно на Головнокомандувача ЗС України, тоді як на Міністра оборони України доцільно покласти відповідальність за здійснення контролю над застосуванням ЗС України [8].

Під час здійснення адаптації законодавства у сфері безпеки та оборони було оновлено План виконання Програми Президента України у сфері оборони на період із лютого 2021 року до травня 2024 року за проєктом № 1 «Професійні Збройні Сили» [9]. Згідно із названим документом триває робота щодо погодження проєкту Доктрини застосування сил оборони держави в межах необхідності її оновлення. До того ж на виконання доручення Президента України – Верховного Головнокомандувача ЗС України (№06-01-294т від 30.12.2020 року) Генеральним штабом ЗС України розпочато новий цикл стратегічного планування, згідно з яким розробляється Стратегічний замисел і Стратегічний план застосування ЗС України, інших складових сил оборони за визначеними у Стратегії воєнної безпеки країни ймовірними сценаріями, згідно з якими застосовуватимуться сили безпеки та оборони.

Слід згадати, що згідно з наказом МО України № 354 від 28.08.2020 року «Про організацію виконання завдань у Процесі планування та оцінки сил міжнародної програми НАТО «Партнерство заради миру» Дирекотратом політики у сфері оборони МО України розроблено проєкт Переліку заходів досягнення Цілей партнерства у системі МО України [10]. Відповідно до напрямку G 0003 (Оборонна реформа і трансформація) передбачається:

– визначення повноважень Міністра оборони України над ЗС України, завдяки чому передбачається результат зі створення нормативно-правового поля із визначенням таких повноважень на основі норм і принципів держав – членів НАТО;

– уточнення повноважень керівництва МО України, ЗС України, інших складових сил оборони (із поданням пропозицій до Закону України «Про національну безпеку України» та інших пов'язаних законів);

– чітке визначення відносин між Міністром оборони України, Головнокомандувачем ЗС України та начальником Генштабу ЗС України (за результатами планується розробити відповідні проєкти нормативно-правових актів) тощо.

Про необхідність подальшого удосконалення законодавства у сфері оборони, попри вдало виконані завдання оборонної реформи (2016–2020 рр.), згадано також у Стратегічному оборонному бюлетені України 2021 року [11]. Зокрема у тексті документу вказано, що для «реалізації оборонної реформи та оборонного огляду визначено низку проблем функціонування сил оборони в умовах наявних і потенційних загроз, таких як недосконалість законодавства України у сфері оборони; незавершеність створення системи об'єднаного керівництва силами оборони і військового управління у Збройних Силах України». Слід позитивно відзначити зміст п. 3.4, в якому передбачено у перспективі надавати більше автономії командирам у разі прийняття рішень, що власне перегукується з позитивним досвідом деяких країн НАТО.

Висновки. Безпековий складник в Україні, як не прикро, але таки має деструктивні фактори у його нормативно-правовому аспекті. Відсутність якісної нормативної бази, адаптованої до виникнення загроз воєнного характеру станом на 2014 рік, зіграла свою негативну роль. Нині впевнено триває процес адаптації безпекового законодавства через намір долучитися до ЄС та НАТО. З огляду на це майбутня нормативна база має, безумовно, бути адаптованою до вимог євроатлантичного альянсу і нерозривно пов'язаною з ним. Огляд доктринальних позицій і нормативно-правових актів дозволяє виокремити проблемні питання, які вимагають перспективних змін у законодавстві у сфері оборони та його удосконалення, серед яких є такі:

– у межах гармонізації законодавства у сфері оборони доцільно конкретизувати норми Конституції України щодо унормування правового статусу ЗС України;

– для відповідності вимогам і принципам НАТО потребує завершення процес розмежування повноважень Міністра оборони України та Головнокомандувача ЗС України;

– механізм підготовки і внесення проєктів наказів та директив Верховного Головнокомандувача ЗС України вимагає визначеності і фіксації;

– взаємної узгодженості і чіткої визначеності бракує нормам, які визначають умови, підстави, порядок прийняття Президентом України рішення про введення воєнного стану в Україні або окремих її місцевостях, внесення подання про оголошення стану війни, а також низки інших питань, пов'язаних із запровадженням такого режиму.

Література:

1. Данилюк О. Що таке «правова війна» та як вона ведеться. 10.10.2016. URL: https://glavcom.ua/columns/odanylyuk/shcho-take-pravova-viyna-ta-yak-vona-vedetsya-376980.html
2. Стандарти НАТО механізм і темпи впровадження, адаптація до українських реалій. URL: https://www.mil.gov.ua/news/2021/02/12/standarti-nato-mehanizm-i-tempi-vprovadzhennya-adaptacziya-do-ukrainskih-realij/
3. Закірова С. Український шлях до запровадження військових стандартів НАТО. URL: http://nbuviap.gov.ua/index.php?option=com_content&view=
4. article&id=4484:ukrajinskij-shlyakh-do-zaprovadzhennya-vijskovikh-standartiv-nato&catid=71&Itemid=382
5. Корнійчук С. ЗСУ впевнено набувають рис армії за зразками НАТО. 24.02.2021. URL:https://www.zsu.gov.ua/new_page/603617dd0520557939aad756
6. Об'єднана оперативна концепція сил оборони 2030: затверджена Начальником Генерального штабу Збройних Сил України 18 березня 2021 року. Адміністративне управління генерального штабу Збройних Сил України від 19.03.2021. 34 с.
7. Політика України у сфері оборони: дорожня карта реформ : Міністерство оборони України, 2021. 29 с.
8. Імплементація та інституалізація Євроатлантичних принципів – Демократичний нагляд та цивільний контроль за Збройними Силами України: Лист Defence Reform Advisory Board. Консультативно-дорадча група високого рівня. 11 квітня 2021 року до Національного університету оборони України ім. І. Черняховського від 23.04.2021 р.
9. Пропозиції щодо вирішення деяких проблемних питань трансформації системи об'єднаного керівництва силами оборони та військового управління у ЗС України з урахуванням реалізації принципів і стандартів командування та управління, прийнятих державами-членами НАТО. Національний інститут стратегічних досліджень. березень 2021 р. від 02.03.2021 р.
10. Узагальнені матеріали звіту про виконання заходів Плану виконання програми Президента України у сфері оборони на період з лютого 2021 року до травня 2024 року за проєктом № 1 «професійні Збройні Сили» (станом на 01.10.2021). Головне оперативне управління Генерального штабу Збройних Сил України від 17.09.2021 року.
11. Проєкт Переліку заходів досягнення Цілей партнерства в системі МО України. Директорат політики у сфері оборони Міністерства Оборони України від 18.08.2021 р. 116 с.
12. Стратегічний оборонний бюлетень України, затверджений Указом Президента України від 17 вересня 2021 року № 473/2021. URL: https://www.president.gov.ua/documents/4732021-40121

Prypolova L. Some aspects of development of legislation in the field of defensive in the process of integration in NATO

Summery. The review of factors that stipulate strengthening of legal constituent of functioning and activity of the Armed Forces of Ukraine within the framework of adaptation to the new calls and threats is presented in the article, declared course inside Europeanatlantic integration and also prospect of development of legislation in the field of a defensive. Attention is accented on that to the modern safety environment characteristic signs of «legal war» that actually

also is motive force for realization of measures in relation to the improvement of legislation in the field of a defensive. The analysis of investigationalness of the presented range of problems is carried out by scientists. It is separately mentioned about characteristic properties inherent for a foreign legislation, namely about systematization of legislation about application (use) of the Armed Forces in operations for counteraction to the armed conflicts and possible threats. Appearance became the result of such tendency in the leading countries of the world of the so-called «operating right» (Operational Law), the norms of international humanitarian law combine in such, so norms of other applicable fields of law.

Positions of specialists, specialists and separate normative acts are presented in relation to the questions of realization of reformative measures in the field of a defensive legislation. Yes, in particular, position over of head of the General staff of a the Armed Forces of Ukraine, representatives of the National institute of strategic researches, position of Incorporated operative conception of forces of defensive is brought 2030, to the travelling map of reforms of Department of defense of Ukraine, Plan of implementation of Program of President of Ukraine in the field of a defensive on a period from February, 2021 to May, 2024 on a project № 1 the «Professional Armed Forces», to the project of List of measures of achievement aim partnership in system Ministry of Defense of Ukraine, strategic defensive bulletin.

It is summarized, that a safety constituent in Ukraine has destructive factors in her normatively-legal constituent. On results the review of doctrine positions and normatively-legal acts, vitally problematic nutrition that require changes in a legislation in the field of a defensive. Among that in particular certainly: necessity of specification of norms of Constitution of Ukraine in relation to setting of norms of legal status of Armed Forces of Ukraine; differentiation of plenary powers of Secretary of defense of Ukraine and Commander-in-chief of the Armed Forces of Ukraine; interconsistency and clear definiteness to the norms, that determine terms, grounds, order of acceptance of Ukraine of decision about introduction of martial law to Ukraine or her separate localities, bringing of idea President about announcement of belligerency, and also to the row of other questions related to the input of such mode.

Key words: legislation in the field of a defensive, integration in NATO, reformation of legislation, safety environment, transformation processes.

МІЖНАРОДНЕ КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО

УДК 341.322.5
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.06

САДОВА Т. С.,
аспірантка 4 року навчання
кафедри загальноправових дисциплін та міжнародного права
Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

ОБ'ЄКТИВНА СТОРОНА ЯК ЕЛЕМЕНТ СКЛАДУ МІЖНАРОДНИХ ВОЄННИХ ЗЛОЧИНІВ ПРОТИ ДОВКІЛЛЯ

Анотація. У статті досліджено положення про об'єктивну сторону міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. Розглянуто характерні ознаки об'єктивної сторони, а також джерела міжнародного кримінального права, в яких міститься характеристика об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. Автором проаналізовано низку міжнародних документів: Римський Статут Міжнародного кримінального суду, Елементи злочинів, передбачені у Римському статуті Міжнародного кримінального суду, Женевські конвенції про захист жертв війни 1949 року та Додаткові протоколи до них 1977 року. Виявлено причини, через які виснаження або руйнування екологічних об'єктів перешкоджає поверненню до нормального життя після закінчення збройного конфлікту. Згадано ситуації, за яких ускладняється втілення програм відновлення довкілля після завершення збройного конфлікту. Доведено причини, чому саме особлива увага в аналізі положень стосовно об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля приділяється Римському статуту Міжнародного кримінального суду (на відміну від інших джерел міжнародного кримінального права). Зазначено, чому саме шкода навколишньому середовищу, заподіяна під час збройного конфлікту, зазвичай посилює цикли збройного насильства. Виокремлено діяння, наслідки і причинний зв'язок між діяннями і наслідками як основні елементи об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. У статті схарактеризовано обстановку як факультативний елемент об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. У межах дослідження авторкою проаналізовано дві форми обстановки, серед яких здійснення міжнародних воєнних злочинів проти довкілля відбувається під час міжнародних збройних конфліктів і під час збройного конфлікту неміжнародного характеру. Наведено рішення за справами Міжнародного

кримінального суду «Прокурор проти Лубанго» від 14.03.2012 № ICC-01/04-01/06, «Прокурор проти Жермена Катанги» від 7.03.2014 № ICC-01/04-01/07 як приклади застосування міжнародно-правових положень у контексті збройних конфліктів неміжнародного характеру. За результатами дослідження зроблено пропозиції щодо розширення положень Римського статуту Міжнародного кримінального суду у трактуванні обстановки як елементу об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. Цей підхід урівноважить застосування норм міжнародного гуманітарного права до ситуацій озброєних конфліктів внутрішнього характеру, у межах яких останнім часом усе частіше завдається значна шкода навколишньому середовищу, котра, як наслідок, впливає на загальнопланетарний стан довкілля. Така пропозиція є особливо актуальною з огляду на ситуацію в Україні.

Ключові слова: об'єктивна сторона, міжнародні воєнні злочини проти довкілля, міжнародний збройний конфлікт, збройний конфлікт неміжнародного характеру.

Постановка проблеми. У міру того, як у всьому світі продовжують розпалюватися збройні конфлікти, загроза нанесення значної шкоди довкіллю є повторюваною і зростаючою. Наявність збройного конфлікту є характерною ознакою об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. У Римському статуті Міжнародного кримінального суду велика увага приділяється опису обстановки здійснення міжнародних воєнних злочинів проти довкілля. У Римському статуті Міжнародного кримінального суду згадується про серйозні порушення законів і звичаїв, застосовних у міжнародних збройних конфліктах у встановлених межах міжнародного права [1, ст. 8]. Проте зовсім не згадується здійснення подібних протиправних дій під час збройного конфлікту неміжнародного характеру, який підриває та часто не дозволяє працювати органам державної влади та органам місцевого самоврядування, які зазвичай регулюють відносини у сфері забезпечення охорони довкілля. На тлі того, що національне право не завжди здатне забезпечити умови притягнення до відповідальності за скоєння злочинів проти довкілля, більшої значущості набуває міжнародне кримінальне право. Саме тому наукові дослідження із цієї теми набувають особливої актуальності.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Важливим елементом складу міжнародних воєнних злочинів проти довкілля є об'єктивна сторона злочину. Деякі питання, пов'язані із дослідженням об'єктивної сторони воєнних злочинів проти довкілля, розглядалися у працях таких науковців, як А. Б. Блага, С. В. Виноградов, І. В. Загороднюк, Т. Р. Короткий, А. В. Кукушкіна, О. А. Мартиненко, М. О. Медведєва, В. В. Пархоменко, Л. В. Сперанська та інших.

У дисертаційному дослідженні «Імплементація норм міжнародного кримінального права про воєнні злочини у Кримінальний кодекс України» М. В. Піддубна приділяє увагу характеристиці воєнних злочинів загалом; невелике місце займає у дослідженні характеристика об'єктивної сторони воєнних злочинів проти довкілля. Досліджуючи міжнародно-пра-

вові аспекти міжнародного гуманітарного права та охорони довкілля у період збройних конфліктів, А. В. Кукушкіна відмічає важливі обмеження ведення війни, які встановлюються концепцією пропорційності. Науковець згадує вказану концепцію як характеристику об'єктивної сторони воєнних злочинів проти довкілля і тлумачить її як дозвіл лише на ті акти війни, які пропорційні законній задачі військової операції і дійсно потрібні для виконання подібного завдання. Але у доктрині міжнародного кримінального права наразі не вистачає наукових робіт, присвячених більш детальному дослідженню об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля.

Мета роботи полягає у дослідженні основних елементів об'єктивної сторони воєнних злочинів проти довкілля у міжнародному кримінальному праві, виокремленні та аналізі їхніх ключових ознак. Особлива увага приділятиметься обстановці як факультативній ознаці об'єктивної сторони зазначених злочинів.

Виклад основного матеріалу. В Елементах злочинів, передбачених у Римському статуті Міжнародного кримінального суду (далі – Елементи злочинів), вказується характеристика окремих елементів складу воєнних злочинів, зазначених у п. b. iv ч. 2 ст. 8 Римського статуту Міжнародного кримінального суду, у вигляді заподіяння непропорційної випадкової загибелі, каліцтва або збитку. Остання характеристика стосується саме злочинів проти довкілля. Беручи до уваги, що у міжнародному кримінальному праві серед форм злочинного діяння допускається як дія, так і бездіяльність, ми схильні вважати, що об'єктивна сторона міжнародних воєнних злочинів проти довкілля характеризується наявністю дії, тобто активною поведінкою суб'єкту, оскільки у п. b. iv ч. 2 ст. 8 Римського статуту Міжнародного кримінального суду вказується, що «…виконавець здійснив напад». Окрім того, у вищезазначеному документі відмічається: « напад носив такий характер, що він став причиною … великої, довгострокової і серйозної шкоди довкіллю, і така … шкода була за своїм характером явно непропорційною порівняно із конкретною та очікуваною загальною військовою перевагою» [2, с. 143], тобто указане діяння заподіює суспільно-небезпечні наслідки.

У випадку міжнародних воєнних злочинів проти довкілля для виявлення складу злочину потрібно встановити злочинні наслідки. Важливо підкреслити, що такі наслідки у вигляді шкоди довкіллю, заподіяної під час збройного конфлікту, зазвичай посилюють цикли збройного насильства, оскільки вони зміцнюють позиції сторін, які беруть участь у збройному конфлікті, унаслідок скорочення наявних природних ресурсів. Виснаження або руйнування екологічних об'єктів перешкоджає поверненню до нормального життя, оскільки усуває засоби перезапуску економіки для підвищення шансів на успішний результат ведення збройного конфлікту – досягнення миру. Збройний конфлікт зазвичай призводить до великомасштабного переміщення цивільного населення, що збільшує

навантаження на і без того виснажені ресурси та ускладнює здійснення програм відновлення довкілля [3, с. 394]. Немає ніяких доказів того, що вказані наслідки є більш поширеними або більш серйозними, аніж ті, які завдаються під час збройного конфлікту неміжнародного характеру. Слід звернути увагу на те, що наслідки можуть настати через певний проміжок часу після скоєння міжнародного воєнного злочину проти довкілля. Наприклад, використання наземних мін широко поширене у збройних силах і вбиває не тільки людей, але і тварин через довгий час після закінчення конфлікту. Програма Організації Об'єднаних Націй із довкілля (ЮНЕП) повідомляє, що в Анголі наземні міни призвели до загибелі декількох тисяч тварин, зокрема антилоп і слонів [3, с. 64].

Така факультативна ознака об'єктивної сторони, як обстановка, за якої вчиняються протиправні дії, також знайшла своє відображення в Елементах злочинів і проявляється за умови обов'язкової наявності збройного конфлікту. У самому документі вказано, що «діяння мало місце у контексті міжнародного збройного конфлікту і було пов'язане з ним» [2, с. 144].

Але у доктрині міжнародного кримінального права існує позиція, відповідно до якої відсутність поняття «неміжнародний збройний конфлікт» в описі об'єктивної сторони воєнних злочинів проти довкілля, що міститься в Римському статуті Міжнародного кримінального суду, є прогалиною [4, с. 223]. Проте у деяких джерелах міжнародного права згадуються обидва види збройних конфліктів. Наприклад, Женевські конвенції про захист жертв війни 1949 року і Додаткові протоколи до них 1977 року застосовуються як до міжнародного збройного конфлікту, так і до збройного конфлікту неміжнародного характеру. Водночас «ситуація» скоєння багатьох воєнних злочинів одночасно і нерозривно характеризується часом, місцем і обстановкою їх здійснення [5, ст. 3]. Незважаючи на те, що деякі джерела міжнародного права у своїх положеннях згадують про обидва види збройного конфлікту як характеристику об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля, Римському статуту Міжнародного кримінального суду це не є властивим. Однак, на нашу думку, це є важливим, адже саме положення Римського статуту Міжнародного кримінального суду застосовується у діяльності Міжнародного кримінального суду (далі – МКС), який вважається єдиним міжнародним кримінальним судом із потенційно необмеженою географічною юрисдикцією.

Слід звернути увагу на те, що ця прогалина Римського статуту Міжнародного кримінального суду була врахована у національному кримінальному праві України, а саме у Законі України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо імплементації норм міжнародного кримінального та гуманітарного права», прийнятого 20.05.2021 р. Зокрема, у статті 438 bis згадується про зв'язок умисного вчинення із міжнародним збройним конфліктом і про зв'язок зі збройним конфліктом неміжнародного характеру [6, ст. 438 bis]. Цікаво, що у пункті 2 статті 136 Кримінального кодексу Республіки Білорусь, де йдеться про умисне заподіяння

широкої, довгочасної і серйозної шкоди природному середовищу, ці протиправні дії мають вчинятися у контексті збройного конфлікту загалом [7, ст. 136]. Отже, існують випадки, коли у кримінальних кодексах деяких країн конкретний вид збройного конфлікту не вказується, тому, на нашу думку, є ймовірність застосування такої норми як до міжнародного збройного конфлікту, так і до збройного конфлікту неміжнародного характеру.

Водночас обстановка як елемент об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля у розумінні статті 8 (2) (b) (iv) Римського статуту Міжнародного кримінального суду наразі передбачає тільки наявність міжнародного збройного конфлікту. Положення цієї статті не можна застосувати до міжнародних воєнних злочинів проти довкілля, що вчиняються під час збройного конфлікту неміжнародного характеру, хоча вони є не менш важливими у сфері екологічної безпеки всього людства.

Тим паче, що міжнародне кримінальне право має досвід застосування своїх положень у контексті збройних конфліктів неміжнародного характеру. Прикладами слугують рішення за справами МКС: «Прокурор проти Лубанго» від 14.03.2012 № ICC-01/04-01/06 [8], «Прокурор проти Жермена Катанги» від 7.03.2014 № ICC-01/04-01/07 [9], Рішення за справою Міжнародного кримінального трибуналу по колишній Югославії «Прокурор проти Любе Бошкоскі та Йохана Тарчуловскі» від 10.07.2008 № IT-04-82-T [10].

Слід розглянути можливість внесення змін до статті 8 (2) (b) Римського статуту Міжнародного кримінального суду, які зазвичай будуть охоплювати широкий спектр правових інструментів. Надалі такі зміни можуть бути основою і прикладом для деяких країн щодо внесення змін у національні кримінальні кодекси, оскільки це питання стосується серйозної екологічної шкоди.

Тому, на нашу думку, статтю 8 (2) (b) Римського статуту Міжнародного кримінального суду потрібно викласти у такій редакції: « … інші серйозні порушення законів і звичаїв, застосовних у міжнародних збройних конфліктах і *збройних конфліктах неміжнародного характеру* у встановлених рамках міжнародного права, а саме будь-яке із наступних діянь…». Цікавим є той факт, що існує аналогічний прецедент для створення заборони на здійснення протиправних дій, указаних у статті 8 (2) (b) (iv) під час збройного конфлікту неміжнародного характеру. На Кампальській оглядовій конференції у 2010 році були застосовані положення статтей Римського статуту Міжнародного кримінального суду, які стосувались отрути або отруєної зброї, задушливих газів, рідин, матеріалів або пристроїв і розширювальних куль. На момент прийняття Римського статуту Міжнародного кримінального суду ці дії були криміналізовані тільки у контексті міжнародного збройного конфлікту, але у 2010 році були поширені на ті ж самі дії, скоєні під час збройного конфлікту неміжнародного характеру [11, с. 1223].

Важливим елементом об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля є наявність причинного зв'язку між діянням (діяннями) та наслідками. Загалом існує безліч «ланок» між діянням (діяннями)

та наслідками, тому доречно підкреслити, що такий елемент об'єктивної сторони, як причинний зв'язок, є досить складним. Оскільки у п. b. iv ч. 2 ст. 8 Римського статуту Міжнародного кримінального суду вказується: «…що такий напад стане причиною…» [1, ст. 8], тому справедливо вважати, що існує причинний зв'язок між діянням та наслідками. Водночас зазначається, що вираз «конкретна і безпосередня військова перевага» означає військову перевагу, яку передбачає виконавець у конкретний момент часу. Така перевага може бути чи не бути за часом або географічно пов'язана з об'єктом нападу. Той факт, що у положенні про цей злочин допускається можливість заподіяння на законних підставах випадкової загибелі або супутньої шкоди, жодним чином не виправдовує будь-яке порушення права, застосовуваного у збройному конфлікті. У ньому також не розглядається питання про виправдання дій у воєнний час або про інші норми, пов'язані з jus ad bellum. Це положення відображає вимогу про пропорційність, яка обов'язково враховується під час визначення правомірності будь-яких військових дій під час збройного конфлікту [2, с. 144].

Висновки. Отже, основними ознаками об'єктивної сторони міжнародних воєнних злочинів проти довкілля є: 1) наявність дії у формі здійснення нападу, що є активною поведінкою суб'єкту; 2) суспільно-небезпечні наслідки у формі великої, довгострокової і серйозної шкоди довкіллю, а також такої шкоди, яка була за своїм характером явно непропорційною порівняно із конкретною та очікуваною загальною військовою перевагою; 3) наявність причинного зв'язку між дією у формі здійснення нападу та наслідками у формі великої, довгострокової і серйозної шкоди довкіллю, а також такої шкоди, яка була за своїм характером явно непропорційною порівняно із конкретною і прямо очікуваною загальною військовою перевагою; 4) наявність такої факультативної ознаки, як обстановка, якій властиве здійснення міжнародних воєнних злочинів проти довкілля під час збройного конфлікту.

Із приводу останнього положення слід зазначити, що у Римському статуті Міжнародного кримінального суду є тільки одне положення щодо екологічної шкоди, нанесеної під час збройного конфлікту, і це положення застосовується тільки у контексті міжнародного збройного конфлікту. Отже, виникає питання про необхідність внесення змін до Римського статуту Міжнародного кримінального суду, які б доповнювали положення статті 8 (2) (b) Римського статуту Міжнародного кримінального суду у такий спосіб: « …інші серйозні порушення законів і звичаїв, застосовних у міжнародних *збройних конфліктах і збройних конфліктах неміжнародного характеру* у встановлених рамках міжнародного права, а саме будь-яке з наступних діянь…». Ми схильні вважати, що такі зміни потрібні, оскільки заборона відповідної протиправної поведінки за міжнародним кримінальним правом стосовно збройних конфліктів міжнародного характеру вказує на те, що міжнародне співтовариство вважає таку поведінку досить серйозною загрозою, рівень якої не зменшується в умовах збройного конфлікту

неміжнародного характеру. Рішення МКС у подібних справах будуть застережливим сигналом для суб'єктів у всьому світі, які завдають шкоди навколишньому середовищу під час збройних конфліктів будь-якого виду. Захист довкілля відповідає цінностям, які лежать в основі Римського статуту Міжнародного кримінального суду, що особливо важливо для майбутніх жителів Землі. У преамбулі Римського статуту Міжнародного кримінального суду вказується, що Римський статут Міжнародного кримінального суду призначений для захисту нинішнього населення світу та «майбутніх поколінь» [1]. У цьому сенсі розширення положень статті 8 (2) (b) Римського статуту Міжнародного кримінального суду щодо захисту довкілля від непропорційної шкоди, заподіяної під час збройного конфлікту неміжнародного характеру, відповідатиме консенсусу, досягнутому в Римі у 1998 році.

Література:

1. Римський статут Міжнародного кримінального суду. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_588#Text (дата звернення: 20.09.2021)
2. Элементы преступлений. URL: https://www.un.org/ru/documents/rules/icc_elements.pdf (дата звернення: 19.09.2021)
3. UNEP in 2006. URL: https://wedocs.unep.org/bitstream/handle/20.500.11822/7476/-UNEP%202006%20Annual%20Report-2007755.pdf (дата звернення: 02.09.2021).
4. Freeland S. Addressing the Intentional Destruction of the Environment During Warfare under the Rome Statute of the International Criminal Court : diss. … Ph. D. : Maastricht: Maastricht University, 2015. 353 p.
5. Конвенція про захист цивільного населення під час війни від 21.10.1950. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_154#Text (дата звернення: 08.09.2021).
6. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо імплементації норм міжнародного кримінального та гуманітарного права : Закон України від 20.05.2021 № 2689. URL: https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67804 (дата звернення: 14.09.2021).
7. Уголовный Кодекс Республики Беларусь 275-З от 9 июля 1999 года URL: https://kodeksy-by.com/ugolovnyj_kodeks_rb/136.htm (дата звернення: 05.09.2021).
8. Lubanga Case. The Prosecutor v. Thomas Lubanga Dyilo, № ICC-01/04-01/06. URL: https://www.icc-cpi.int/drc/lubanga (дата звернення: 17.09.2021).
9. Katanga Case. The Prosecutor v. Germain Katanga, № ICC-01/04-01/07. URL: https://www.icc-cpi.int/drc/katanga (дата звернення: 15.09.2021).
10. Prosecutor v. Ljube Boskoski Johan Tarculovski. № IT-04-82-pt. URL: https://www.icty.org/x/cases/boskoski_tarculovski/tdec/en/050718.htm (дата звернення: 11.09.2021).
11. Webb P., Alamuddin A. Expanding Jurisdiction over War Crimes under Article 8 of the ICC Statute. Journal of International Criminal Justice. 2010. Vol. 8, No 5. P. 1219–1243.

Sadova T. Actus Reus as an Element of the Structure of International War Crimes against the Environment

Summary. *Actus reus* of international war crimes against the environment has been explored in the article. The author has considered its essential features. The sources of international criminal law, which describe *actus reus* of international war crimes against the environment, have been

investigated. Among them: the Rome Statute of the International Criminal Court, the Elements of Crimes provided for in the Rome Statute of the International Criminal Court, the Geneva Conventions for the Protection of Victims of War of 1949 and the Additional Protocols to them of 1977 and 2005. The reasons that explain why depletion or destruction of the environment prevents return to normal life after the end of an armed conflict are revealed. The situations in which the implementation of environmental recovery programs after the end of an armed conflict is complicated are mentioned. The Rome Statute of the International Criminal Court is given special attention in the analysis of the provisions concerning *actus reus* of international war crimes against the environment. It is stated that damage to the environment caused during an armed conflict usually exacerbates violence. Acts, consequences and causation between actions and consequences are singled out as the main elements of the *actus reus* of international war crimes against the environment. Attendant circumstances as an optional element of *actus reus* of international war crimes against the environment is analyzed in detail. The author has analyzed two forms of such circumstances. They include the presence of an international armed conflict and the presence of a non-international armed conflict. The decisions of the International Criminal Court "Prosecutor v. Lubango" of 14 March 2012 № ICC-01 / 04-01 / 06, "Prosecutor v. Germain Katanga" of 7 March 2014 № ICC-01 / 04-01 / 07 are used as a base for the research as well. The author has mentioned these court decisions in the article as examples of the application of international legal provisions in the context of non-international armed conflicts. Consequently, the author has made a proposal to extend the provisions of the Rome Statute of the International Criminal Court about attendant circumstances as an element of *actus reus* of international war crimes against the environment.

Key words: actus reus, international war crimes against the environment, international armed conflict, non-international armed conflict.

МІЖНАРОДНЕ ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

УДК 341.29:502
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.07

ШУМІЛО О. М.,
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри правового забезпечення господарської діяльності
Харківського національного університету внутрішніх справ

ПРАВОВІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНОЇ ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ В УКРАЇНІ У СФЕРІ ОХОРОНИ ДОВКІЛЛЯ

Анотація. У статті досліджено юридичну природу міжнародної технічної допомоги та її вплив на екологічний правопорядок, надано її нормативне визначення. Проаналізовано діяльність міжнародних організацій та урядів, які здійснюють міжнародну технічну допомогу. Досліджено основні етапи становлення та особливості об'єднаних зусиль у формуванні ефективної допомоги, зокрема і у сфері охорони навколишнього природного середовища. З'ясовано роль конференцій ООН та ОЕСР у розвитку міжнародної технічної допомоги, метою яких стало поліпшення координації допомоги між країнами-донорами і країнами-одержувачами. Приділено увагу Паризькій декларації про ефективність допомоги 2005 року, до якої приєдналась і Україна. Міжнародна технічна допомога базується на виконанні Цілей сталого розвитку і створенні сприятливих умов для цього на всіх рівнях у дусі глобального партнерства і солідарності.

Проаналізовано місію Уряду України як координатора діяльності, пов'язаної із залученням міжнародної технічної допомоги, що забезпечує формування стратегічних програм такої допомоги відповідно до європейського курсу країни та цілей сталого розвитку, схвалених резолюцією ООН.

Наведено національне законодавство про таку допомогу, яке складається із законів, указів президента, постанов уряду, відомчих актів, міжнародних договорів України у цій сфері.

Опрацьовано систему координації міжнародної технічної допомоги для визначення і впровадження ключових пріоритетів розвитку України, яка складається із трьох взаємозалежних рівнів, таких як Форум «Партнерство із розвитку», Стратегічна платформа,

Секторальні робочі групи. Приділено увагу ключовим реформам, де чільне місце віддається екологічним питанням, серед яких орієнтація на Європейський Зелений Курс, який є невід'ємною частиною стратегії ЄС щодо виконання плану ООН до 2030 року і цілей сталого розвитку. У межах Зеленої угоди Європейська комісія переорієнтовує процес економічної координації на інтеграцію цілей сталого розвитку ООН.

Деталізовано функціонування секторальних робочих груп, яке відбувається через тематичні напрями на прикладі групи, що забезпечує екологічну безпеку. Виділено такі тематичні підгрупи: належне екологічне управління, стале управління водними ресурсами та рибальством, кліматична політика, реформа лісового сектору, промислове забруднення та якість повітря, реформа поводження із відходами і біологічне різноманіття.

Проаналізовано суб'єктний склад міжнародної технічної допомоги. З одного боку, це іноземний партнер із розвитку / виконавець, а з української сторони – реципієнт / бенефіціар. Партнер із розвитку укладає письмову угоду із виконавцем, який забезпечує втілення проєкту (програми), і грантову угоду із реципієнтом, який одержує МТД. Бенефіціар отримує вигоду та зацікавлений у здійсненні проєкту. Проєктом опікується координатор, який наглядає за реалізацією проєкту.

Виявлено недоліки здійснення міжнародної технічної допомоги і запропоновано шляхи їх усунення.

Ключові слова: міжнародна технічна допомога, цілі сталого розвитку, зміна клімату, Європейський Зелений Курс, донор, виконавець, державна реєстрація проєктів (програм), моніторинг проєктів (програм).

Постановка проблеми. Міжнародна технічна допомога (МТД) нині є суттєвим чинником зовнішньої (міжнародної) економічної допомоги. Актуальний перелік чинних проєктів МТД налічує 662 проєкти. Обсяги використаних коштів такої допомоги у межах наявних у 2020 році проєктів становили 1,07 млрд. дол., максимальну суму надали США – 446 млн дол. Головним партнером із розвитку України за кількістю проєктів МТД є ЄС – 314 проєктів МТД. Такі обсяги свідчать про активність донорських організацій, тому слід дослідити правові механізми, що регламентують її надання, використання та очікуваний ефект від її надання. Зазначене свідчить про актуальність дослідження проблем залучення і використання МТД.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання МТД у сфері охорони довкілля і здійснення екологічної політики розглядали у своїх працях А. Омельченко, Я. Мовчан, Г. Попадинець, Ю. Шемшученко, А. Гетьман, О. Вінник, Н. Саніахметова, В. Щербина та інші, а також автор цієї статті. Проте значення МТД у сфері охорони навколишнього природного середовища залишається актуальним на тлі світової мети – досягнення цілей сталого розвитку (ЦСР), визначених ООН, що і зумовлює необхідність наукових досліджень.

Метою роботи є дослідження становлення міжнародно-правового інституту МТД і його ролі у сфері охорони довкілля.

Виклад основного матеріалу дослідження. Однією із перших конференцій, на яких обговорювалися питання фінансування розвитку та ефективності надання міжнародної допомоги, стала Міжнародна конферен-

ція ООН із фінансування розвитку у Монтерреї (Мексика), де 22 березня 2002 року було прийнято Монтеррейський консенсус, який оновлено у Досі (Катар) 2008 року і в Аддис-Абебі (Ефіопія) 2015 року із прийняттям Аддис-Абебської програми дій III Міжнародної конференції із фінансування розвитку. Аддис-Абебська програма дій ставить за мету вирішити проблеми фінансування ЦСР і створення сприятливих умов для цього на всіх рівнях у дусі глобального партнерства і солідарності. Для досягнення таких цілей країни погодилися з ініціативами щодо: технологій (створення механізму сприяння розвитку технологій), інфраструктури (створення Глобального форуму із інфраструктури), соціального захисту (прийняли новий соціальний договір на користь бідних та уразливих груп), охорони здоров'я (розглянуто питання про оподаткування шкідливих речовин для стримування споживання і збільшення внутрішніх ресурсів), мікро-, малих та середніх підприємств (зобов'язалися сприяти доступному і стабільному доступу до кредитів для малих підприємств, глобальній стратегії зайнятості молоді та реалізації Глобального пакту Міжнародної організації праці про робочі місця), іноземної допомоги (стосовно зобов'язання досягти цільового показника 0,7% валового національного доходу на офіційну допомогу з метою розвитку і 0,15–0,20% – для найменш розвинутих країн), пакета заходів для найбідніших країн (зобов'язання припинити скорочення допомоги бідним країнам, водночас ЄС зобов'язується збільшити свою допомогу найменш розвинутим країнам до 0,2% валового національного доходу до 2030 року), оподаткування (всебічне співробітництво та діалог між національними податковими органами), зміни клімату (розвинуті країни мають виконати своє зобов'язання зі спільної мобілізації 100 млрд дол. США у рік до 2020 року із різних джерел для задоволення потреб країн, що розвиваються, та поступово відмовитися від неефективних субсидій на викопне паливо).

У період із 2003 по 2011 рр. було проведено чотири форуми високого рівня щодо ефективності допомоги в аспекті «безперервних зусиль із модернізації, поглиблення і розширення співробітництва у цілях розвитку та надання допомоги», які координуються через ОЕСР. Вони проходили у Римі (Італія, 2003), Парижі (Франція, 2005), Аккрі (Гана, 2008) і Пусані (Республіка Корея, 2011), темою яких було поліпшення координації допомоги між країнами-донорами і країнами-одержувачами. Найвідомішим актом стала Паризька декларація про ефективність допомоги 2005 року (Україна приєдналася згідно з Указом Президента 19 квітня 2007 року) [1], в якій викладено п'ять основоположних засад підвищення ефективності допомоги, а саме: причетність (країни-одержувача), відповідність (донорської допомоги цілям і системам одержувачів), гармонізація (донорські системи), управління результатами і взаємна відповідальність. У Декларації установлено 12 цільових показників (пізніше виражених у 13 кількісних цільових маркерах) для виконання цих принципів до 2010 року [2].

Форум високого рівня щодо ефективності зовнішньої допомоги (анг. HLF-3) проходив у Аккрі 2–4 вересня 2008 року, мета якого полягала у розвиненні напрацювань двох попередніх форумів. Аккрська програма дій (анг. AAA) приділила увагу прискоренню прогресу у виконанні зобов'язань, викладених у Паризькій декларації, та визначила три основні сфери, за якими просування до реформ все ще є занадто повільним:

– причетність країни, тобто уряди країн, що розвиваються, як і раніше, повинні взяти на себе більш рішуче керівництво своєю власною політикою розвитку і далі взаємодіяти зі своїми парламентами і громадянами під час її формування;

– створення більш ефективних та інклюзивних партнерств, залучення внесків усіх учасників процесу розвитку (країн із середнім рівнем доходу, глобальних фондів, приватного сектора, організацій громадянського суспільства) у більш інклюзивні партнерства;

– досягнення результатів розвитку і відкритий їхній облік. Демонстрація впливу має бути більшою мірою центральним елементом зусиль щодо підвищення ефективності допомоги [3].

Четвертий форум високого рівня щодо ефективності зовнішньої допомоги відбувся у Пусані 29 листопада – 1 грудня 2011 року, де прийнято Пусанську декларацію: «Пусанське партнерство для ефективної співпраці з метою розвитку», яка є результатом форуму. Окрім Декларації, було проголошено Пусанську заяву, яка передбачає формування нового партнерства для ефективного співробітництва у цілях розвитку і спонукає країни-донори і країни-одержувачі разом створити нову систему задля моніторингу міжнародних зусиль із надання допомоги. Пусанська декларація встановлює принципи, які закладають основи для ефективної співпраці між донорами і країнами, що розвиваються, з метою їхнього подальшого розвитку. Серед цих принципів є прихильність пріоритетам країн, що розвиваються, у сфері розвитку; орієнтація на результати; широкі партнерства у цілях розвитку; транспарентність, взаємна відповідальність і звітність. Низка сфер вимагає особливої уваги: створення сприятливих умов для сталого розвитку у ситуаціях конфліктів і слабкості; партнерські відносини, спрямовані на зміцнення стійкості і зниження уразливості перед обличчям несприятливих впливів; співробітництво у форматі «Південь-Південь» і тристороння співпраця на благо сталого розвитку; боротьба із корупцією і незаконними грошовими потоками; приватний сектор і розвиток; фінансування діяльності, пов'язаної зі зміною клімату.

Уряд України як координатор діяльності, пов'язаної із залученням МТД, забезпечує формування стратегічних програм МТД відповідно до Програми діяльності КМУ; Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та ЄС і Європейською спільнотою з атомної енергії та їхніми державами-членами, з іншого боку [4]; Угодами між Урядом України та ЄС щодо допомоги ЄС; ЦСР, схвалених резолюцією Генеральної Асамблеї ООН 25 вересня 2015 року; регіональних стратегій розвитку та інших стратегій.

Національне законодавство про МТД складається із Закону України «Про ратифікацію Рамкової угоди щодо грантів технічної допомоги між Україною та Міжнародним банком реконструкції і розвитку» [5]; Указу Президента «Про приєднання України до Паризької декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги» [6]; Постанови Уряду «Про створення єдиної системи залучення, використання і моніторингу МТД» [7], якою затверджено Порядок залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги; інших нормативно-правових актів і міжнародних договорів України.

Поняття МТД визначено вищезазначеною Постановою Уряду і під нею слід розуміти фінансові та інші ресурси і послуги, які відповідно до міжнародних договорів України надаються партнерами із розвитку на безоплатній і безповоротній основі з метою підтримки України.

Слід відзначити, що було декілька спроб розроблення проєктів Закону України про міжнародну технічну допомогу [8], але їх відхиляла Верховна Рада України, а Указ Президента України «Про міжнародну технічну допомогу» хоча і був опублікований, але не набрав чинності [9].

Відповідно до завдань Паризької декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги [2] в Україні створено Директорат координації МТД при Секретаріаті КМУ [10] для більш координованої взаємодії між Урядом України і партнерами із розвитку. Система координації МТД для визначення і впровадження ключових пріоритетів розвитку України складається із трьох взаємозалежних рівнів, таких як Форум «Партнерство із розвитку» [11]; Стратегічна платформа [12]; Секторальні робочі групи [13].

Форум «Партнерство із розвитку» створений для політичного діалогу високого рівня щодо стратегічних питань здійснення національних реформ, проводиться під головуванням Прем'єр-міністра України з метою обговорення із керівниками дипломатичних представництв, партнерів із розвитку в Україні процесу проведення реформ, визначення спільних стратегічних пріоритетів співробітництва і потреби у залученні МТД до цих пріоритетів. Окрім окремих країн (Великої Британії, Данії, Естонії, Канади, Кореї, Литви, Нідерландів, Німеччини, Норвегії, Польщі, Сполучених Штатів Америки, Туреччини, Фінляндії, Швейцарії, Швеції, Японії), до нього входять Рада Європи, ОБСЄ, ЄС (здійснює більшість проєктів МТД), ООН, ЄБРР, Європейський інвестиційний банк, Світовий банк, Організація економічного співробітництва та розвитку (загалом 23 партнери із розвитку). Зокрема, по закінченню Форуму 8 жовтня 2020 року було прийнято спільну заяву щодо основних напрямків співпраці, серед яких визначено запобігання поширенню пандемії і ключові реформи, які стосуються і екологічних проблем, насамперед стале та інклюзивне економічне зростання. Останнє втілюється у продовженні реформи корпоративного управління у сфері державних банків і державних підприємств відповідно до принципів Організації економічного співробітництва і розвитку, зокрема продовження реформи енергетичного

сектору і ринку електроенергії із урахуванням Зеленої угоди ЄС, а також реформа системи управління відходами. Не менш важливим є схвалення повного пакету законів щодо земельної реформи, що дозволить підвищити продуктивність праці, забезпечити, щоб малі та середні фермерські господарства скористалися перевагами земельної реформи, покращити економічний добробут у сільській місцевості.

Отже, серед ключових реформ чільне місце посідають екологічні питання. Серед них є так звана Зелена угода ЄС або Європейський Зелений Курс (*EU Green Deal*), представлений у Європарламенті 11 грудня 2019 року. Він є дорожньою картою заходів, які перетворять Євросоюз на ефективну, стійку і конкурентоспроможну економіку, визначатимуть засоби перетворення Європи на перший у світі кліматично нейтральний континент до 2050 року, стимулюючи розвиток економіки, покращення здоров'я та якості життя людей, а також трансформують кліматичні та екологічні виклики на можливості у всіх сферах і політиках ЄС, гарантуючи справедливий та інклюзивний характер зеленого переходу [14]. Зелена угода охоплює такі сфери політики, як чиста енергія (застосування альтернативних, екологічно чистих джерел енергії); стале виробництво (стимулювання екологічних методів виробництва); будівництво (перехід до більш чистого будівництва); стала мобільність (надання переваги екологічним видам транспорту); біорізноманіття (захист екосистем); «від лану до столу» (більш екологічне виробництво харчування); усунення забруднення (швидке та ефективне усунення забруднень довкілля).

Зелена угода є невід'ємною частиною стратегії ЄС щодо виконання плану ООН до 2030 року та ЦСР [15]. В аспекті Зеленої угоди Єврокомісія переорієнтує процес економічної координації на інтеграцію ЦСР ООН, поставлення стійкості і добробуту громадян у центр економічної політики та ЦСР – в основу політики і дій ЄС.

Стратегічна платформа створена для стратегічної координації МТД із пріоритетами національних реформ із урахуванням ЦСР та Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Платформа призначена для загального моніторингу внеску МТД у здійснення національних реформ і Програми діяльності Уряду; обговорення міжгалузевих і наскрізних питань реформ і питань вищого рівня, що надходять від Галузевих робочих груп; розгляду стратегічних питань управління МТД і забезпечення сприятливих умов для співробітництва задля розвитку в Україні.

Секторальні робочі групи (СРГ) підтримують регулярний діалог та координацію між центральними органами виконавчої влади і партнерами із розвитку за відповідними напрямами державної політики і секторальними реформами. СРГ утворюються за погодженням із Секретаріатом КМУ з метою огляду пріоритетів і прогресу у здійсненні заходів, спрямованих на виконання Програми дій Уряду у відповідних напрямах державної політики; узгодження із партнерами із розвитку спільних напрямів співробітництва щодо наявних програм і проєктів МТД, а також підго-

товки майбутніх; залучення до секторальної діяльності наскрізних тем із гендерної рівності, цифровізації, антикорупційної діяльності тощо. Прикладами СРГ є розвиток малого та середнього бізнесу, сільське господарство і продовольча безпека, енергетика, енергоефективні будівлі та реформа централізованого теплопостачання, забезпечення екологічної безпеки (більше 20 секторів).

Деталізація функціонування СРГ відбувається через тематичні напрямки, що можна розглянути на прикладі групи, яка забезпечує екологічну безпеку. Група поділяється на тематичні підгрупи: належне екологічне управління, стале управління водними ресурсами і рибальством, кліматична політика, реформа лісового сектору, промислове забруднення та якість повітря, реформа поводження із відходами та біорізноманіття [16].

Основним і спеціальним нормативно-правовим актом у сфері МТД є Постанова КМУ «Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу МТД» [7], що регулює такі питання: залучення МТД, державна реєстрація проєктів (програм), моніторинг проєктів (програм), акредитація виконавців (юридичних осіб – нерезидентів), використання МТД, реєстрація представництва донорської установи в Україні, система координації МТД.

МТД може залучатись у вигляді будь-якого майна, потрібного для забезпечення виконання завдань проєктів (програм), яке ввозиться або набувається в Україні; робіт і послуг; прав інтелектуальної власності; фінансових ресурсів (грантів) у національній чи іноземній валюті; інших ресурсів, не заборонених законодавством, зокрема стипендій. Міжнародними договорами України передбачено звільнення від оподаткування товарів, які надходять в Україну у межах проєктів (програм) МТД.

Проєкти МТД підлягають обов'язковій державній реєстрації, яка здійснюється Секретаріатом КМУ [17]. Ми можемо розібрати порядок надання інформації на прикладі проєкту «Покращення збереженості відпрацьованих джерел іонізуючого випромінювання в Україні». Окрім назви проєкту, йому присвоюється номер – 1829-07, визначаються дати початку та закінчення – 01.11.2005 до 31.08.2025 р.; обсяг фінансування – 14 млн дол. США; партнер із розвитку – Уряд США через Міністерство енергетики США; реципієнт – Державне спеціалізоване підприємство «Об'єднання "Радон"», Державне спеціалізоване підприємство «Центральне підприємство із поводження з радіоактивними відходами», ДП «Українське державне виробниче підприємство "Ізотоп"»; бенефіціар – Державне агентство України з управління зоною відчуження; виконавець – Тихоокеанське північно-західне відділення інституту *Battelle Memorial*, яке керує Тихоокеанською північно-західною національною лабораторією (PNNL); мета – покращення можливості України щодо запобігання незаконному вилученню джерел іонізуючого випромінювання, які можуть становити загрозу для населення у разі використання їх із злочинними намірами; сектор – ядерна безпека.

Зважаючи на наведений вище приклад проєкту у рамках МТД, слід звернути увагу на його суб'єктний склад. З одного боку, це іноземний партнер із розвитку / виконавець, а з української сторони – реципієнт / бенефіціар. Партнер із розвитку (донор, що надає МТД) укладає письмову угоду із виконавцем, який забезпечує здійснення проєкту (програми), і грантову угоду із реципієнтом, який одержує МТД. Бенефіціар отримує вигоду та зацікавлений у реалізації проєкту. Проєктом опікується координатор (зазвичай представник керівника бенефіціара) [18], який наглядає за здійсненням проєкту, за підготовкою результатів моніторингу проєкту і поданням його бенефіціару. Реципієнт / бенефіціар організовує роботи, пов'язані із реалізацією проєкту (програми), та го ує звіти для подання бенефіціару. Отже, здійснюється публічний контроль не тільки за використанням коштів, але і за напрямком, за яким вони спрямовуватимуться згідно із стратегією допомоги. Щодо механізму надання МТД, то слід відзначити його складну структуру, яка не дозволяє оперативно реагувати на зміни у стратегічних напрямках; особливо це стосується охорони довкілля.

Зазвичай міністерства і відомства на своїх електронних сторінках оприлюднюють зареєстровані проєкти МТД для широкого загалу. Деякі з них, навпаки, як, наприклад, Міністерство захисту довкілля і природних ресурсів України, лише надають склад секторальної робочої групи і не публікують зареєстровані проєкти МТД у компетенції Міністерства [19], що є порушенням права на екологічну інформацію.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Дослідження теоретичних і практичних засад МТД в Україні у сфері охорони довкілля дозволяє зробити висновок, що ці питання ще не відображені у галузевому екологічному законодавстві; відсутній спеціальний закон, який би регулював цей інститут, хоча неодноразові спроби вже були. Нині слід зазначити, що він є досить складним і багатоступеневим механізмом, який не дає змоги своєчасно реагувати на зміни в екологічному стані країни. Тому вдосконалення правового механізму МТД, яка надається нашій країні, підвищить ефективність проведення реформ у сфері охорони довкілля і виконання ЦСР.

Література:

1. Про приєднання України до Паризької декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги: Указ Президента України від 19.04.2007 р. за № 325/2007. *Офіційний вісник України*. 2007. № 31(07.05.2007). Ст. 1247.
2. Паризька декларація щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги від 02.03.2005 р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 31(07.05.2007). Ст. 1247.
3. The Paris Declaration on Aid Effectiveness (2005) and the Accra Agenda for Action (2008), OECD, Paris. URL: https://www.oecd.org/development/effectiveness/34428351.pdf (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
4. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, від 26.09.2014 р. *Офіційний вісник України*. 2014. Т. 1, № 75. Ст. 2125.

5. Про ратифікацію Рамкової угоди щодо грантів технічної допомоги між Україною та Міжнародним банком реконструкції та розвитку: Закон України від 13.05.1999 р. за № 650-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 26(30.06.99). Ст. 217.
6. Про приєднання України до Паризької декларації щодо підвищення ефективності зовнішньої допомоги: Указ Президента України від 19.04.2007 р. за № 325/2007. *Офіційний вісник України*. 2007. № 31(07.05.2007). Ст. 1247.
7. Про створення єдиної системи залучення, використання та моніторингу міжнародної технічної допомоги: Постанова КМ України від 15.02.2002 р. за № 153. *Офіційний вісник України*. 2002. № 8(07.03.2002). Ст. 340.
8. Омельченко А.В. Адміністративно-правові засади використання міжнародної технічної допомоги в Україні. Правове регулювання економіки. 2017. № 16 [Електронний ресурс]. URL: https://kneu.edu.ua/userfiles/24_11_2015/2017/8_pdf.pdf (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
9. Про міжнародну технічну допомогу: Указ Президента України від 01.06.1999 р. за № 596/99. *Офіційний вісник України*. 1999. № 22(18.06.99). Ст. 991.
10. Деякі питання Секретаріату Кабінету Міністрів України: Постанова КМ України від 27.12.2019 р. за № 1154. *Офіційний вісник України*. 2020. № 6(24.01.2020). Ст. 279.
11. Форум «Партнерство з розвитку». Урядовий портал [Електронний ресурс]. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/mizhnarodna-dopomoga/coordination/forum-partnerstvo-z-rozvitku (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
12. Стратегічна платформа. Урядовий портал [Електронний ресурс]. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/mizhnarodna-dopomoga/coordination/strategichna-platforma (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
13. Координація міжнародної технічної допомоги. Урядовий портал [Електронний ресурс]. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/mizhnarodna-dopomoga/coordination(дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
14. Європейський Зелений Курс. Представництво України при Європейському Союзі [Електронний ресурс]. URL: https://ukraine-eu.mfa.gov.ua/posolstvo/galuzeve-spivrobitnictvo/klimat-yevropejska-zelena-ugoda (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
15. Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года: Резолюция, принятая Генеральной Ассамблеей от 25.09.2015 г. [Электронный ресурс]. URL: https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (дата обращения: 28.09.2021). Название с экрана.
16. Забезпечення екологічної безпеки. Урядовий портал [Електронний ресурс]. URL: https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/mizhnarodna-dopomoga/coordination/environmental-protection?&category_id=29(дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
17. Перелік проєктів технічної допомоги Україні, зареєстрованих у Секретаріаті Кабінету Міністрів України. Станом на 17.08.2021 р. [Електронний ресурс]. URL: https://docs.google.com/spreadsheets/d/1MiwDcsoRC-LAq5MXw6a25oNIWlsgiK0t/edit#gid=1069104742 (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
18. Про визначення координатора міжнародної технічної допомоги, що надходить до ДСА України [Електронний ресурс]: Наказ Державної судової адміністрації України від 25.05.2018 р. за № 264. URL: https://dsa.court.gov.ua/dsa/inshe/14/N_264_18 (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.
19. Офіційний портал Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України. Секторальна робоча група [Електронний ресурс]. URL: https://mepr.gov.ua/content/sektoralna-robocha-grupa.html (дата звернення: 28.09.2021). Назва з екрана.

Shumilo O. Legal framework of the international technical assistance to Ukraine in the scope of environmental protection

Summary. The article examines the legal phenomenon of international technical assistance and its impact on environmental law and order. The author has analyzed the activities of international organizations and foreign governments providing international technical assistance. The main stages and features of developing effective assistance, i.e. in the field of environmental protection, have been scrutinized. The article has highlighted the role of the UN and the OECD conferences in the development of international technical assistance aimed at improving coordination of assistance between the donor and recipient countries. The author has also paid attention to the Paris Declaration on Aid Effectiveness of 2005, which Ukraine is party of. International technical assistance is based on implementation of the Sustainable Development Goals and creating favorable conditions for this at all levels in a spirit of global partnership and solidarity.

The paper also provides an analysis of the Government of Ukraine as the coordinator of activities, related to the involvement of international technical assistance. This activity is crucial for developing the strategic programs of such assistance in accordance with the country's pro-European course and the sustainable development goals approved by the UN resolution.

The article further narrates about the national legislation on international technical assistance, and its structure of laws, presidential decrees, government regulations, soft law and international treaties of Ukraine in the area. The author has also elaborated on the system of international technical assistance coordination for designing and implementing the key priorities for the development of Ukraine, and its components: the «Partnership for Development» Forum; the Strategic platform; the Sectoral working groups. The author has also focused on the key reforms with a priority on environmental issues, i.e. the European Green Deal. The latter is an integral part of the EU strategy to implement the UN Roadmap 2030 and sustainable development goals.

Key words: international technical assistance, sustainable development goals, climate change, European Green Deal, donor, executive, national project (program) registration, project (program) monitoring.

ПРАВО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

УДК 346.546
DOI https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.08

ВЕСЕЛОВСЬКИЙ Б. А.,
аспірант кафедри порівняльного і європейського права
Інституту міжнародних відносин
Київського національного університету імені Тараса Шевченка

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМПЕНСАЦІЙ НА СУСПІЛЬНО ВАЖЛИВІ ПОСЛУГИ ІЗ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄС ТА В УКРАЇНІ

Анотація. У статті досліджено питання про функціонування інституту послуг із громадських перевезень (суспільно важливих послуг із пасажирських перевезень) в ЄС у контексті правового регулювання компенсацій суб'єктам господарювання, що здійснюють такі перевезення. Зокрема, проаналізовано положення № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського пасажирського транспорту залізничним та автомобільним транспортом, за яким на європейському рівні послуги із пасажирських перевезень визнаються суспільно важливою послугою, зобов'язанням України за Угодою про асоціацію щодо імплементації цього Регламенту, а також взаємозв'язок із необхідністю побудови гармонізованої із правом ЄС системи надання державної допомоги в Україні. Окрім того, висвітлено питання наявної практики Антимонопольного комітету України (АМКУ) щодо визнання допустимою державну допомогу із компенсації суб'єктам господарювання, які надають послуги суспільних перевезень як послуг, що становлять загальний економічний інтерес (ПЗЕІ). У висновку відзначено певні новели у правозастосовній практиці АМКУ щодо суспільно важливих послуг із пасажирських перевезень як ПЗЕІ та імплементації норм права ЄС, а також щодо гармонізації українського законодавства відповідно до зобов'язань за Угодою про асоціацію.

Ключові слова: зобов'язання щодо надання публічних послуг, послуги загального економічного інтересу, державна допомога, послуги громадського транспорту із перевезення пасажирів, критерії Альтмарк (Altmark).

Постановка проблеми. Україна, головною метою якої є входження до європейської структури, такої як ЄС, в якості повноправного члена, все ще знаходиться у несприятливій соціально-економічній ситуації, вихід із якої можливий за допомогою досить жорстких заходів із реформування відповідних соціальних інститутів і сфер суспільного життя, зокрема такої чутливої сфери, як пасажирські перевезення. Із огляду на відповідне посилення соціальної напруги все ж кроками ведеться робота у напрямі узгодження політики у цій сфері відповідно до встановлених правил в ЄС. Результатом цього став нещодавно зареєстрований у Верховній Раді України пакет законопроєктів із реформування сфери пасажирських перевезень, що є зобов'язанням України за Угодою про асоціацію з ЄС. Одним із таких аспектів є налагодження системи державної підтримки комунальних транспортних підприємств із боку державних і місцевих органів влади за кошти платників податків, що підпадає під визначення «державна допомога», яка повинна надаватись із урахуванням і чітким дотриманням правил, передбачених Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» і відповідними актами ЄС, або звільнятися від такого контролю у разі надання відповідної підтримки на виконання послуг загального економічного інтересу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Загальну проблематику ПЗЕІ досліджували О. Колосова та О. Ліллемяе [1], Р. Джабраїлов у своїх працях, у котрих розглядається правова природа послуг загального економічного інтересу та проаналізовано національне законодавство і законодавство Європейського Союзу, а також практика Суду ЄС у цій сфері. Щодо більш профільного висвітлення цього питання, можна зазначити праці С.М. Шарая, Т.М. Ященка та В.М. Ященка [2], які розглядають досвід країн ЄС стосовно законодавчих засад функціонування громадського пасажирського транспорту. М.В. Кравченко і Т.А. Ткач [3] більше зосереджуються не на правовому аспекті, а на соціальному вимірі суспільно важливих послуг із перевезення та на аналізі європейського досвіду здійснення публічної політики у сфері надання соціальних транспортних послуг. Питання імплементації Регламенту 1370/2007/ЄС також згадується у статті О.Р. Фесовця [4], але не торкаючись питання послуг загального економічного інтересу та компенсації за них. Серед представників наукових кіл країн ЄС щодо цієї тематики слід відзначити юриста-міжнародника, професора Маастрихтського університету Phedon Nicolaides [5], який описав практичне застосування положень Регламенту 1370/2007/ЄС суб'єктами господарювання, які здійснюють такі послуги і бажають отримати відповідну державну компенсацію. Загальний аналіз проблеми правого регулювання державної допомоги в Україні, її адаптації до законодавства ЄС у своїй праці висвітлювала К. Смирнова [6].

Результати дослідження. Ринок послуг із надання пасажирських перевезень завжди був неоднорідним і вимагав інших умов існування, ніж звичайні сектори: тут поєднується державний (публічний) інтерес із

приватними суб'єктами, які надають такі соціально значущі послуги на замовлення держави. Ринок не завжди може адекватно відреагувати на попит щодо ціни та якості наданих послуг, які замовляють публічні органи влади. Ураховуючи це, в Європейському Союзі з 1960-х років було дозволено укладати контракти на надання соціально значущих послуг із перевезень громадян, компенсуючи перевізникам втрати, які вони зазнають/або зазнали би з огляду на структурні втрати галузі (наприклад, збитковість маршруту, простій транспортних засобів, недостатня кількість пасажиропотоку, перевезення соціально незахищених верств населення).

Статтею 14 Договору про функціонування Європейського Союзу (далі – ДФЄС) регламентовано, що Європейський Союз і держави-члени (кожна у межах своїх повноважень) мають дбати про те, щоб підприємства, які надають послуги загального економічного інтересу, функціонували на базі таких принципів і в таких умовах, зокрема економічного та фінансового характеру, які дозволять їм виконувати свої завдання. Відповідно до статті 106 ДФЄС підприємства, які здійснюють послуги загального економічного інтересу, підпорядковуються правилам конкуренції у таких межах, в яких застосування цих правил не перешкоджає виконанню юридично або фактично дорученого їм спеціального завдання.

Спеціальним Регламентом (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про послуги громадського пасажирського транспорту залізничним та автомобільним транспортом та про скасування Регламентів Ради (ЄЕС) № 1191/69 та 1107/70 (далі – Регламент № 1370/2007) було визначено, що надання послуг із громадських перевезень є публічною послугою (PSO – public service obligation).

Пунктом 34 преамбули Регламенту передбачено, що компенсація витрат надавачам послуг громадського пасажирського транспорту має бути такою, щоб підприємства, відповідальні за надання громадських послуг, працювали на принципах та умовах, які дозволяють їм виконувати відповідні завдання. Така компенсація може визнаватися сумісною із правилами державної допомоги за певних умов. По-перше, вона має надаватися саме для забезпечення послуг, які становлять загальний інтерес. По-друге, задля уникнення спотворення економічної конкуренції вона не може перевищувати суму, необхідну для покриття чистих витрат, понесених через надання таких послуг, з урахуванням отриманого доходу і розумного прибутку.

Статтею 2(а) Регламенту (ЄС) № 1370/2007 закріплено визначення терміну «громадський пасажирський транспорт», який означає послуги пасажирського транспорту загального економічного інтересу, що надаються громадськості на недискримінаційній і постійній основі. Окрім того, відповідно до статті 2(е) Регламенту (ЄС) № 1370/2007 термін «обов'язок публічної послуги» означає вимогу, визначену або встановлену компетентним органом державної влади з метою забезпечення послуг громадського пасажирського транспорту у загальних інтересах, яку оператор, якби він

ураховував власні комерційні інтереси, не надав би у тому обсязі або на тих самих умовах без винагороди.

На практиці це означає, що перевізник, укладаючи контракт із органами державної влади, свідомо обмежує власну «економічну свободу» і права обрання, кому і де надавати власні послуги. Іншими словами, публічне замовлення може містити умови нерегулярних маршрутів, перевезення у нічну пору та/або віддалену місцевість, маршрути, які є комерційно непривабливими.

Послугам загального інтересу присвячено Протокол 26 до ДФЄС, який залишає широкі дискреційні повноваження національним, регіональним і місцевим органам влади стосовно надання, доручення виконання і здійснення організації послуг загального економічного інтересу якомога ближче до потреб користувачів. Положення Протоколу 26 до ДФЄС є рамковими і не розкривають особливостей послуг загального економічного інтересу. Концепція послуг загального економічного інтересу розкривається у Повідомленні [7] і Керівництві Європейської Комісії щодо правил державної допомоги, публічних закупівель і внутрішнього ринку послуг загального економічного інтересу, зокрема соціальних послуг загального інтересу [8]. Згідно із Частиною 1 Повідомлення Європейської Комісії основна концепція послуги загального економічного інтересу полягає у тому, що це економічна діяльність, яка призводить до результатів загального економічного блага і яка б не надавалася (або надавалася б за різних умов щодо якості, безпеки, доступності, рівного поводження чи універсального використання) на ринку без державного втручання. Надання послуги загального економічного інтересу доручається постачальнику на основі критерію загального інтересу, який, у свою чергу, гарантує, що послуга надається за умов, які дозволяють їй виконувати свою місію.

Урахування цих правил ЄС в Україні є прямим зобов'язанням за Угодою про асоціацію. Саме тому Антимонопольний комітет України має певну практику і напрацювання у справах, пов'язаних із наданням компенсацій суб'єктам господарювання, які надають послуги із пасажирських перевезень. Відповідно до статті 368 Глави 7 Розділу V Угоди про асоціацію співробітництво між сторонами (Україною та ЄС) має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації чинних стандартів і політики із наявними в ЄС, зокрема шляхом упровадження заходів, викладених у Додатку XXXII Угоди про асоціацію, яким передбачено зобов'язання щодо імплементації Україною Регламенту (ЄС) № 1370/2007.

Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» встановлено, що послуги, які становлять загальний економічний інтерес, – це послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки. Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 цього Закону дія останнього не поширюється на підтримку господарської діяль-

ності, пов'язаної із наданням послуг, що становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Саме тому будь-які компенсації із державного/місцевого бюджету на покриття таких витрат або на підтримку статутної діяльності комунального підприємства, яке надає такі послуги із пасажирських перевезень, розглядаються АМКУ на предмет дотримання всіх умов надання такої державної допомоги за вже класичною у праві ЄС концепцією Altmark. Задля того, щоб це фінансування було визнано АМКУ як компенсація за послуги, що надаються суб'єктами-одержувачами для здійснення публічних обов'язків, мають виконуватися такі умови: суб'єкт господарювання повинен виконувати чітко встановлені і визначені зобов'язання з обслуговування населення; параметри, на підставі яких розраховується компенсація, визначені заздалегідь об'єктивним і прозорим способом; компенсація не є надмірною і не перевищує потрібної суми для покриття всіх або частини витрат, понесених суб'єктом господарювання під час надання послуг загального економічного інтересу; суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, має обиратися шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо такої процедури не було дотримано, рівень необхідної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, належним чином забезпеченого транспортними засобами для здійснення цих послуг, ураховуючи відповідний дохід підприємства і розумний прибуток.

До прикладу, розглянемо рішення АМКУ щодо визнання нової державної допомоги недопустимою для конкуренції, яку Вінницька міськрада надавала комунальному підприємству «Вінницька транспортна компанія» на компенсацію збитків від безкоштовного перевезення громадян у святкові дні.

У цьому знаковому рішенні АМКУ чітко посилається на Регламент (ЄС) 1370/2007 як обґрунтування свого рішення про незаконність державної допомоги, а також визнав, що послуги громадського транспорту підпадають під пункт 14 частини першої статті 1 Закону, а саме як послуги, що становлять загальний економічний інтерес, тобто послуги, пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки. Відповідно до пункту 2 частини другої статті 3 Закону дія останнього не поширюється на підтримку господарської діяльності, пов'язаної із наданням послуг, які становлять загальний економічний інтерес, у частині компенсації обґрунтованих витрат на надання таких послуг. Але АМКУ підкреслює, що «Департамент енергетики, транспорту і зв'язку Вінницької міської ради повідомив, що укладає тимчасові договори із перевізниками, які надають послуги із перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування, що, у свою чергу, суперечить пункту 2 статті 5 Регламенту, в якому зазначено, що будь-який компетентний орган місцевого самоврядування, якщо це прямо не заборонено національним законодавством,

може ухвалювати рішення про самостійне надання послуг громадського пасажирського транспорту, а також може прямо укладати договори про надання громадських послуг із відокремленими підприємствами, щодо яких орган місцевого самоврядування здійснює такий самий контроль, як і власних підрозділів». Саме тому відсутність конкурсу під час визначення автомобільного перевізника на автобусному маршруті загального користування є порушенням статті 43 Закону України «Про автомобільний транспорт» і, як наслідок, такі дії призводять до спотворення конкуренції.

Знаковою ця справа є також тому, що вперше АМКУ виграв судовий розгляд у всіх трьох інстанціях. У рішенні Верховного Суду України є прямі посилання на право Європейського Союзу: у п.77 Рішення ВСУ від 31 березня 2020 року у справі № 640/65/19 Суд зазначає, що неможливість кваліфікації послуг, які надаються Комунальним підприємством «Вінницька транспортна компанія» як послуги, що становить загальний економічний інтерес, унеможливлює застосування положення щодо поширення Закону України «Про державну допомогу суб`єктам господарювання», як це передбачено пунктом 2 частини другої статті 3 цього Закону щодо фінансової підтримки-дотації на покриття збитків від надання послуг пасажирським автомобільним транспортом загального користування разом із втратами від безкоштовного перевезення пасажирів муніципальним автотранспортом у дні відзначення загальнодержавних, загальноміських, новорічних та інших свят і заходів, яка надається Комунальному підприємству «Вінницька транспортна компанія» у розмірі 407772,20 тис. грн відповідно до Комплексної Програми розвитку міського пасажирського транспорту на 2018–2023 роки», затвердженої рішенням Вінницької міської ради від 22 грудня 2017 року № 1003 (зі змінами від 23.02.2018 № 1081).

Така неможливість кваліфікації зумовлена невідповідністю цієї державної допомоги тесту Альтмарк, який провів АМКУ на етапі дослідження справи, зокрема суб'єкт господарювання, який надає ці послуги, повинен обиратися шляхом проведення процедури публічних закупівель. Якщо така процедура не була дотримана, рівень потрібної компенсації визначається на основі аналізу витрат, які є типовими для цього суб'єкта господарювання, належним чином забезпеченого транспортними засобами для здійснення цих послуг, ураховуючи відповідний дохід підприємства і розумний прибуток.

Інше рішення АМКУ щодо суспільно важливих послуг із перевезення, яке слід навести як приклад, демонструє інший підхід.

У рішенні АМКУ від 03 липня 2020 № 423-р «Про розгляд справи № 500-26.15/14-20-ДД про державну допомогу» Управління соціального захисту населення Слов'янської міської ради надало державну допомогу у вигляді субсидії та поточних трансфертів на компенсацію витрат за пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян Комунальному підприємству «Слов'янське тролейбусне управління» Слов'янської міської ради. АМКУ у цьому рішенні зробила аналіз надання такої держав-

ної допомоги, застосувавши тест Altmark, а також розглянула питання про те, чи є такі послуги такими, що становлять загальний економічний інтерес.

На питання щодо віднесення транспортних послуг до ПЗЕІ АМКУ відповіла, що відповідно до визначення ПЗЕІ, наведеного у Законі, до ПЗЕІ можуть бути віднесені послуги, які відповідають таким умовам:

– пов'язані із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян;

– не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки.

Згідно з частиною другою статті 14 Закону України «Про міський електричний транспорт» установлення тарифів на проїзд у транспорті здійснюється з урахуванням необхідності забезпечення беззбиткової роботи перевізників і захисту малозабезпечених громадян. У разі встановлення рівня тарифу, який не покриває витрат, пов'язаних із перевезенням пасажирів, втрати перевізника компенсуються уповноваженим органом, яким затверджуються тарифи за рахунок коштів відповідних бюджетів. Саме тому з урахуванням визначення у пункті 14 статті 1 Закону та відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, *перевезення пасажирів громадським транспортом, а саме електротранспортом (поїздами метрополітену), пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян і не можуть надаватися на комерційній основі без державної підтримки та є послугами загального економічного інтересу*.

Щодо оцінки заходу державної підтримки на відповідність критеріям у справі Altmark у цьому рішенні склалася цікава правова ситуація, а саме: АМКУ визнало, що першого критерію Altmark було досягнуто частково, а трьох останніх – не досягнуто взагалі. І, за логікою, така державна підтримка має бути визнана такою, котра не є компенсацією обґрунтованих витрат на надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес відповідно до частини другої статті 3 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання, та не є державною допомогою.

Але посилаючись на частину першу статті 6 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання, відповідно до якої державна допомога може бути визнана допустимою, якщо вона надається для цілей, зокрема, виконання загальнодержавних програм розвитку або розв'язання соціальних та економічних проблем загальнонаціонального характеру (але не містить жодної згадки про ПЗЕІ), АМКУ робить такий висновок: з урахуванням визначення у пункті 14 статті 1 Закону України про державну допомогу суб'єктам господарювання і відповідного тлумачення в актах законодавства ЄС поняття ПЗЕІ, здійсненого відповідно до статті 264 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС, перевезення пасажирів громадським транспортом, зокрема електротранспортом, пов'язане із задоволенням особливо важливих загальних потреб громадян, які не можуть надаватися на комерційній основі без державної допомоги; така державна допомога може бути визнана допустимою відповідно до частини першої статті 6 Закону.

Водночас, якщо критеріїв у справі Altmark не дотримано, для проведення відповідної оцінки допустимості державної допомоги під час надання послуг громадського транспорту для оцінки використовується Регламент 1370/2007/ЄС про громадські послуги із перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

Здійснивши аналіз на відповідність тексту Регламенту, АМКУ постановив, що, враховуючи зазначене, державна допомога у формі субсидії і поточних трансфертів на компенсацію витрат за пільговий проїзд електротранспортом окремих категорій громадян, пільги яким гарантовано державою, зокрема виплату оплати праці, відрахування на соціальні заходи, оплату електроенергії, КП «Слов'янське тролейбусне управління» на період з 01.01.2020 по 31.12.2024 у сумі загальним обсягом 75 000 000 грн є допустимою для конкуренції відповідно до статті 6 Закону України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання» за умови виконання надавачем допомоги таких зобов'язань, як розробити і затвердити Методику розрахунку компенсації на надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди, а також вимог, які містяться у додатку до Регламенту (ЄС) № 1370/2007 23 Європейського Парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги із перевезення пасажирів залізницею та автомобільними шляхами.

Унаслідок цього Слов'янська міська рада ухвалила рішення від 16.12.2020 № 1756 про затвердження Методики розрахунку компенсації за надання послуг, що становлять загальний економічний інтерес, – перевезення пасажирів міським пасажирським транспортом загального користування у м. Слов'янську саме на виконання рішення АМКУ, про що і зазначено у вступній частині рішення.

Водночас такі Методики розрахунку компенсації існують уже у багатьох містах України, зокрема у Луцьку, Хмельницькому, Сєвєродонецьку (і це далеко не повний перелік). Усі ці Методики були розроблені на підставі наказу АМКУ під час розгляду справ про надання державної допомоги міськими радами цих міст своїм комунальним підприємствам.

Це все може слугувати свідченням прямого виконання зобов'язань Україною положень Угоди про асоціацію у сфері державної допомоги, а також застосування права ЄС в українському правопорядку. У вступній частині рішення Слов'янської міської ради зазначено правову основу прийняття цього документу, а саме з метою визначення порядку проведення розрахунків сум компенсаційних виплат за надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, відповідно до частини четвертої статті 263 Угоди про асоціацію між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством із атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншого боку, від 16.09.2014 року, а також вимог, які містяться у додатку до регламенту (ЄС) № 1370/2007 Європейського Парламенту і ради від 23 жовтня 2007 року «Про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею та автомобільним транспортом».

Водночас неможливо не зазначити роль АМКУ під час виконання статті 263 Угоди про асоціацію: по суті, її рішення про допустиму або незаконну державну допомогу, яку надають міські ради українських міст своїм комунальним підприємствам, містять приписи затвердити методику розрахунку компенсації за надання послуг, які становлять загальний економічний інтерес, тобто через такий механізм «активізують» імплементації норм права Європейського Союзу і процес виконання зобов'язань їхніми безпосередніми дестинаторами в обмін на визнання їхньої підтримки, яка підпадає під ознаки «державної допомоги».

Окрім того, АМКУ імпліцитно «розширює» перелік послуг загального економічного інтересу через свою практику, тоді як у Постанові Кабінету Міністрів України № 420 про затвердження переліку ПЗЕІ транспортні послуги просто відсутні.

Висновки. Нині в Україні немає нормативного визначення і закріплення суспільно важливих послуг із перевезення, визначених Регламентом 1370/2007/ЄС, транспозиція якого є прямим зобов'язанням України за Угодою про асоціацію з ЄС. Різні законодавчі ініціативи щодо ухвалення такого профільного закону поки не закінчилися успіхом: у цьому скликанні Верховної Ради України знаходяться на розгляді декілька проєктів Законів, які імплементовують положення Регламенту 1370/2007/ЄС, і жоден із них повністю не відповідає праву ЄС та потребує доопрацювань із урахуванням положень Регламенту і практики його застосування.

В умовах відсутності такого профільного Закону органи місцевого самоврядування в Україні все ж продовжують надавати державну підтримку із використанням ресурсів місцевих бюджетів на підтримку перевізників, які надають такі послуги. Однозначним фактом, підкріпленим і практикою АМКУ, є те, що ця підтримка підпадає під визначення державної допомоги і потребує відповідного контролю, передбаченого Законом України «Про державну допомогу суб'єктам господарювання». Нещодавня практика АМКУ відзначалася такими новелами: визнання певних видів послуг (зокрема транспортних) як послуги загального економічного інтересу, враховуючи той факт, що в Україні існує Постанова Кабінету Міністрів України № 420 про затвердження переліку ПЗЕІ (що, зокрема, не відповідає європейській практиці), а також надання доручення органам місцевого самоврядування ухвалити потрібні нормативно-правові акти на виконання положень Угоди про асоціацію і регламентів ЄС.

Література:

1. Ліллемяе О. Е. Правова природа обґрунтованої компенсації за надання послуг загального економічного інтересу. *Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*: збірник наукових праць. 2018. № 4(40). С. 146–150.
2. Шарай С. М., Ященко В. М., Ященко Т. М. Транспорт України на шляху до європейської інтеграції. *Автошляховик України*. 2015. № 4. С. 2–4. Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/UJRN/au_2015_4_2

3. Кравченко М., Деркач Т. Реалізація публічної політики у сфері надання соціальних транспортних послуг: європейський досвід для України [Електронний ресурс]. *Державно-управлінські студії*. 2019. № 1(12). Режим доступу: http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/02/Borovs-ka-6.pdf
4. Фесовець О. Р. Акти залізничного законодавства ЄС – аналіз імплементації відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та Європейським Союзом [Електронний ресурс]. *Державне управління: теорія та практика*. 2019. № 2. Режим доступу: http://www.e-patp.academy.gov.ua/pages/dop/26/files/7a43e771-8a74-45cf-8303-4b9e4c732a64.pdf
5. Nicolaides P. Guidance on the Application of Regulation 1370/2007 on Passenger Transport Services [Електронний ресурс]. *Lexxion*. 2014. Режим доступу: https://www.lexxion.eu/en/stateaidpost/guidance-on-the-application-of-regulation-1370-2007-on-passenger-transport-services/
6. Смирнова К. В. Правове регулювання конкуренції в Європейському Союзі: теорія і практика : монографія. Одеса : Фенікс, 2017. 490 с.
7. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS A Quality Framework for Services of General Interest in Europe [Електронний ресурс]. 2011. Режим доступу: https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2009_2014/documents/com/com_com(2011)0900_/com_com(2011)0900_en.pdf
8. COMMISSION STAFF WORKING DOCUMENT Guide to the application of the European Union rules on state aid, public procurement and the internal market to services of general economic interest, and in particular to social services of general interest [Електронний ресурс]. 2013. Режим доступу: https://ec.europa.eu/competition/state_aid/overview/new_guide_eu_rules_procurement_en.pdf

Veselovskyi B. Legal regulation of compensations on public passenger transport services in the EU and in Ukraine

Summary. The article examines the functioning of the institute of public passenger transport services (services of general interest) in the EU in the context of the legal regulation of compensation to economic entities that provide such services. In particular, the article analyses the provisions of Regulation № 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and road, which at European level recognize passenger services as a public service obligation (PSO), Ukraine's obligations under the Association Agreement on implementation of this Regulation, as well as the relationship with the need to build a harmonized with EU law system of state aid in Ukraine. The current practice of the Antimonopoly Committee of Ukraine (AMCU) on the recognition of compatible state aid for compensation to economic entities that provide public transport services as services of general economic interest (SGEI) is also covered. In conclusion, there were some innovations in the law enforcement practice of the AMCU regarding public passenger transport services such as SGEI and the implementation of EU law and harmonization of Ukrainian legislation in accordance with the obligations under the Association Agreement.

Key words: public service obligation, services of general economic interest, state aid, public passenger transport services, Altmark criteria.

ЗМІСТ

ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

Перепьолкін С. М.
ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ПРАВИЛ ПОВЕДІНКИ
МІЖНАРОДНОГО ПРАВА: ПЕРЕГЛЯД
ПОНЯТІЙНО-КАТЕГОРІАЛЬНОГО АПАРАТУ 3

Шумський І. К.
ЗНАЧЕННЯ ВЕСТФАЛЬСЬКОГО МИРУ 1648 РОКУ
В ФОРМУВАННІ СИСТЕМИ
МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН..... 10

ПРАВО МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Краснікова О. В.
BSEC: ВІД РЕГІОНАЛЬНОЇ ІНІЦІАТИВИ
ДО БАГАТОСТОРОННЬОЇ ІНТЕГРАЦІЙНОЇ ІНСТИТУЦІЇ..... 19

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

Костиря О. В., Іванова А. В.
СТАНДАРТИ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ
ЩОДО ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ
НА СУДНАХ МОРСЬКОГО ФЛОТУ:
ПРАВОВИЙ АСПЕКТ..... 30

МІЖНАРОДНЕ ГУМАНІТАРНЕ ПРАВО

Приполова Л. І.
ДЕЯКІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ЗАКОНОДАВСТВА
У СФЕРІ ОБОРОНИ ПІД ЧАС ІНТЕГРАЦІЇ ДО НАТО..... 40

МІЖНАРОДНЕ КРИМІНАЛЬНЕ ПРАВО

Садова Т. С.
ОБ'ЄКТИВНА СТОРОНА ЯК ЕЛЕМЕНТ СКЛАДУ
МІЖНАРОДНИХ ВОЄННИХ ЗЛОЧИНІВ
ПРОТИ ДОВКІЛЛЯ..... 49

МІЖНАРОДНЕ ЕКОЛОГІЧНЕ ПРАВО

Шуміло О. М.
ПРАВОВІ ЗАСАДИ МІЖНАРОДНОЇ
ТЕХНІЧНОЇ ДОПОМОГИ В УКРАЇНІ
У СФЕРІ ОХОРОНИ ДОВКІЛЛЯ.....**57**

ПРАВО ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

Веселовський Б. А.
ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОМПЕНСАЦІЙ
НА СУСПІЛЬНО ВАЖЛИВІ ПОСЛУГИ
ІЗ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В ЄС ТА В УКРАЇНІ.....**67**

CONTENTS

THEORY AND HISTORY OF INTERNATIONAL LAW

Perepolkin S.
IMPLEMENTATION OF THE RULES OF CONDUCT
OF INTERNATIONAL LAW: REVISION OF THE CONCEPTUAL
AND CATEGORICAL APPARATUS.....3

Shumskiy I.
THE SIGNIFICANCE OF THE PEACE OF WESTPHALIA IN 1648
IN THE FORMATION OF THE SYSTEM
OF INTERNATIONAL RELATIONS 10

LAW OF INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

Krasnikova O.
BSEC: FROM THE REGIONAL INITIATIVE
TO THE MULTILATERAL INTEGRATION INSTITUTION.....19

INTERNATIONAL LAW OF THE SEA

Kostyria O., Ivanova A.
STANDARDS OF THE INTERNATIONAL
MARITIME ORGANIZATION ON FIRE SAFETY
ON COMMERCIAL VESSELS: LEGAL ASPECT.....30

INTERNATIONAL HUMANITARIAN LAW

Prypolova L.
SOME ASPECTS OF DEVELOPMENT OF LEGISLATION
IN THE FIELD OF DEFENSIVE IN THE PROCESS
OF INTEGRATION IN NATO.....40

INTERNATIONAL CRIMINAL LAW

Sadova T.
ACTUS REUS AS AN ELEMENT OF THE STRUCTURE
OF INTERNATIONAL WAR CRIMES
AGAINST THE ENVIRONMENT.....49

INTERNATIONAL ENVIRONMENTAL LAW

Shumilo O.
LEGAL FRAMEWORK OF THE INTERNATIONAL
TECHNICAL ASSISTANCE TO UKRAINE IN
THE SCOPE OF ENVIRONMENTAL PROTECTION.....**57**

EUROPEAN UNION LAW

Veselovskyi B.
LEGAL REGULATION OF COMPENSATIONS
ON PUBLIC PASSENGER TRANSPORT SERVICES
IN THE EU AND IN UKRAINE.....**67**

НОТАТКИ

Здано в роботу 01.11.2021. Підписано до друку 16.11.2021.
Формат 70х100/16. Ум.-друк. арк. 6,66. Папір офсетний.
Цифровий друк. Зам. № 1221/481. Наклад 300 прим. Ціна договірна.

Видавництво і друкарня – Видавничий дім «Гельветика»
65101, м. Одеса, вул. Інглезі, 6/1
Телефон +38 (048) 709 38 69, +38 (095) 934 48 28, +38 (097) 723 06 08
E-mail: mailbox@helvetica.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи
ДК № 6424 від 04.10.2018 р.