

найближчий час задля покращення функціонування механізму захисту свого права спільної сумісної власності.

Література:

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 16 січня 2003 р., № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>

2. Сімейний кодекс України від 10.01.2002 2947-III //(Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2002, № 21-22, ст. 135) – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2947-14#Text>

3. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» від 07.09.1998 року № 1388 – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1388-98-%D0%BF#Text>

4. Наказ Міністерства юстиції України «Про затвердження Порядку вчинення нотаріальних дій нотаріусами України» від 22.02.2012 № 296/5 – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0282-12#Text>

5. Єдиний державний реєстр судових рішень – Режим доступу: <https://reyestr.court.gov.ua/>

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-266-4/32>

ОФОРМЛЕННЯ СУДЕН В ПОРТАХ УКРАЇНИ ПІД ЧАС ДІЇ ВОЄННОГО СТАНУ

Сурілова А. О.

асистентка кафедри морського права

Національний університет «Одеська морська академія»

м. Одеса, Україна

З початком повномасштабного вторгнення Росії в Україну морські перевізники та торговці опинилися в ситуації, коли судна практично були заблоковані внаслідок російської агресії на морі – українські порти зазнали обстрілів, а акваторія виявилася замінованою державо-агресором. Наприклад, за свідченням Адміністрації морських портів

України (ДП «АМПУ), на момент вторгнення заблокованими виявилися як мінімум 80 іноземних суден [1].

У відповідь на неспровоковану агресію РФ, вищим військово-політичним керівництвом України було вжито заходів по протидії вторгненню, зокрема, введено правовий режим воєнного стану, посилено охорону морських портів, а порти на нових окупованих РФ територіях було вирішено закрити до відновлення контролю над ними (порти м. Скадовськ, Маріуполь, Бердянськ, Херсон) [2; 3].

Закриття морських портів відбулося не одразу, так як спочатку було встановлено заборону на прихід і вихід суден з порту – як заходи безпеки в умовах воєнного стану, що в подальшому підтверджувалося навігаційними попередженнями про міну небезпеку [4, с. 18]. Було також встановлено рівень небезпеки MARSEC 3, що означав потенційну загрозу атак по морській інфраструктурі.

1 березня 2022 року уряд України також заборонив суднам під прапором держави-агресора заходити в українські порти, з аналогічною забороною українським суднам заходити в порти держави-агресора. Заборона на прихід також поширилася на власників, кінцевих бенефіціарів – громадян Російської Федерації, фізичних осіб, на яких були накладені санкції відповідно до українського законодавства [4, с. 19-20]. У той же час, було введено спрощений режим перевезення гуманітарних вантажів за поданням супровідних документів, декларації про вантаж [5]. За митниками залишили право проводити огляд в разі потреби і відмовляти в пропуску, якщо будуть знайдені порушення.

Після початку російського вторгнення, контейнерні перевізники прийняли рішення припинити заходи в українські порти, перенаправити ті вантажі, що йшли в Україну, в найближчий порт, наприклад, Констанца (Румунія), а вантажі, які перебували на терміналах перевалки, розвантажити на місці – усе це зі скасуванням додаткових комісій, особливими умовами демереджу та зберігання вантажів у нових портах [4, с. 21].

Нинішня ситуація стала продовженням, а якщо бути точнішими, ескалацією тих дій, які Російська Федерація незаконно вчиняє по відношенню до держави Україна починаючи з 2014 року.

Як зазначають в своїй роботі Б. Кормич і Т. Аверочкіна, незаконне захоплення української суверенної території – Автономної Республіки Крим, – формуваннями Збройних сил Російської Федерації у 2014 році, створило загрозу судноплавству у регіоні – у вигляді так званої «сірої зони» [4, с. 31]. У цій «сірій зоні» держава-агресор почала вдаватися до різного виду перешкоджання судноплавству, наприклад, через: 1) незаконне будівництво Керченського мосту; 2) невинуватого затримку проходження суден через Керченську протоку; 3) блокаду морських просторів під видом військово-морських навчань; 4) незаконне

позбавлення контролю держави Україна над своїми суверенними територіями тощо. Таким чином, повномасштабне вторгнення Росії в Україну, яке почалося 24 лютого 2022 року, є переходом від створення «гібридних» перешкод до прямої неспровокованої збройної агресії Російської Федерації проти держави Україна.

З початком великої війни проти суверенної держави, російський агресор створив додаткові загрози не тільки безпеці судноплавства, а й продовольчій безпеці всього світу. Для протидії російській блокаді українських портів, Україна була змушена реагувати шляхом посилення заходів безпеки у морських портах, які залишаються під суверенним контролем України, редиректувати вантажообмін, почати оцінку та впровадити систему зменшення збитків, завданих незаконним вторгненням Росії в Україну [4, с. 24-25].

До укладення т.з. «зернової угоди»¹, учасниками якої виступили Україна, Туреччина, ООН та РФ, Україна була вимушена користуватися логістичними спроможностями свого західного кордону та південно-західного кордону, дунайськими портами Рені, Ізмаїл, Кілія, які не були здатні відповісти на запит величезного об'єму експорту/імпорту внаслідок багаторазового збільшення навантаження на ці порти [6]. Як пише в своїй статті О. Тодуров, у таких умовах держава вдалася до використання концепції сухих портів, яка давала власникам вантажів схожі функції, але суходелом [7]. Однак, швидко стало зрозуміло, що сухі порти виявилися неспроможними на перевалку великої кількості вантажів: бракувало інфраструктури, персоналу – логістичні хаби виявилися неготовими до такого навантаження, через що грузи продовжували простоювати в портах.

Загалом, можна сказати, що «серцевинні» процедури оформлення суден в портах України з юридичної точки зору залишилися незмінними. Наприклад, відповідно до п. 9 ст. 78 Кодексу торговельного мореплавства України, оформлення приходу, виходу суден з морського порту належить до функцій капітана морського порту [8]. Відповідно до Порядку оформлення приходу суден у морський порт², надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого Наказом Мінінфраструктури № 430 від 27 червня 2013 року, капітан морського порту оформляє прихід судна не пізніше ніж через 6 годин за умови дотримання всіх необхідних процедур, а

¹ Мультилатеральний договір під назвою «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів», який укладено в Стамбулі 22 липня 2022 року. Перше судно в рамках угоди вийшло з українського порту 1 серпня 2022 року.

² Станом на 14 жовтня 2022 року, останні зміни в Порядок вносилися 31 липня 2020 року.

капітан судна має повідомити капітана порту про вихід з порту не пізніше ніж через 6 годин до виходу [9].

Також варто згадати, що згідно з Конвенцією про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (FAL 1965) в її останній редакції (2016 року, вступила в силу 2018 року), серед документів, які подаються при оформленні приходу, виходу судна з порту: загальна декларація, про вантаж, про суднові припаси, про особисті речі екіпажу, суднова роль, список пасажирів, маніфест небезпечних вантажів [10]. Важливою новацією оновленої FAL 1965 стало введення в дію починаючи з 19 квітня 2019 року принципу «єдиного вікна» з перехідним періодом не менше року. За допомогою цього принципу спростився спосіб надання документів, оскільки вони відтепер мають надаватися централізовано в електронному вигляді.

Нюанс тут полягає в тому, що нині судна, які заходять і виходять з портів Чорноморська, Одеси і Південного, рухаються в форматі «зернової угоди», отже, їх оформлення підлягає правилам цього документу. Наприклад, відповідно до «зернової угоди», перевіркою суден займаються інспектори Спільного координаційного центру (СКЦ), який розташовується в Стамбулі [6]. До цього центру входять представники України, Туреччини, РФ. СКЦ діє під егідою ООН. Судна, які заходять в Україну в форматі гуманітарного «зернового» коридору, попередньо реєструються в СКЦ.

Під час руху суден за ними здійснюється технічне спостереження. Морський гуманітарний коридор володіє «іммунітетом» від будь-яких втручань військового або іншого провокативного характеру сторін угоди. Для наближення до кораблів у коридорі потрібна згода СКЦ.

Головна задача інспекторів центру – виявляти порушення, чи не перевозиться зброя або заборонений персонал (жива сила). Судна заходять в порти України за графіком, який затверджується СКЦ. Сама інспекція проводиться в гаванях Турецької протоки, визначених турецькою стороною. Угода була підписана 22 липня 2022 року терміном у 120 днів із автоматичним продовженням на такий же період, якщо одна зі сторін не висловить намір про бажання вийти з угоди або змінити її [6].

Як відомо станом на 14 жовтня 2022 року, РФ продовжує шантажувати сторони виходом з договору, якщо не будуть виконані її умови [11]. Абсолютно зрозуміло, що зміст умов не має жодного значення, оскільки вони можуть бути як мізерно малими, так і надзвичайно вибагливими і пихатими в нинішніх обставинах російсько-української війни (поки що російська сторона вимагає преференцій стосовно російського зерна і добрив). Справжній же намір держави-агресора полягає в збільшенні тиску, а якщо цей фокус не пройде – виходу з угоди зі звинуваченням інших сторін в тому, що, мовляв, це їх

провина, адже вони не захотіли йти на поступки РФ. При цьому, продовольчі інтереси «Глобального Півдня», світової продовольчої безпеки, свідомо ігноруються російською стороною.

Таким чином, можна зробити висновок, що в реаліях розв'язаної Росією війни проти України, оформлення суден в портах володіє рядом особливостей, серед яких домінуючим є безпековий складник. Іншою особливістю є дія морського гуманітарного коридору, завдяки якому судна заходять і виходять з портів України і який вносить свої корективи в порядок оформлення суден відповідно до умов «зернової угоди».

Натомість, базове законодавство в сфері оформлення суден в портах не зазнало змін під впливом введення воєнного стану, а юридичні заходи протидії російському вторгненню були спрямовані в першу чергу на дотримання безпеки мореплавства, відшкодування шкоди страхувальникам, використання альтернативних маршрутів на початковому етапі вторгнення, коли відбулася морська блокада українських портів.

Література:

1. ДП «АМПУ». 03.03.2022. URL: <https://bit.ly/3rVllhq> (дата звернення: 13.10.2022)

2. Указ Президента України № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні». URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення: 13.10.2022)

3. Про закриття морських портів. Наказ Мінінфраструктури № 256 від 28.04.2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text> (дата звернення: 13.10.2022)

4. Kormych B., Averochkina T. Ukrainian Maritime Industry under Fire: Consequences of Russian Invasion. *Lex Portus*, 2022, № 8 (2). С. 7-32. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.8.2.2022.1> (дата звернення: 13.10.2022)

5. Деякі питання пропуску гуманітарної допомоги через митний кордон України в умовах воєнного стану. Постанова уряду України № 174 від 01.03.2022. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/174-2022-%D0%BF#Text> (дата звернення: 13.10.2022)

6. Опубліковано текст зернової угоди, підписаної сьогодні в Стамбулі. 22 липня 2022 року. URL: <https://ukragroconsult.com/news/opublikovano-tekst-zernovoyi-ugody-pidpysanoyi-sogodni-v-stambuli/> (дата звернення: 13.10.2022)

7. Тодуров О. Сухий порт: як забезпечити оперативну логістику в умовах війни. 29.03.2022. <https://mind.ua/openmind/20238657-suhij-port-yak-zabezpechiti-operativnu-logistiku-v-umovah-vijni> (дата звернення: 13.10.2022)

8. Кодекс торговельного мореплавства України. Закон від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#n13> (дата звернення: 13.10.2022)

9. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту. Наказ Мінінфраструктури № 430 від 27 червня 2013 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13#Text> (дата звернення: 13.10.2022)

10. Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL). URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx) (дата звернення: 13.10.2022)

11. Росія вийде із «зернової угоди», якщо її вимоги проігнорують. 13.10.2022. URL: <https://ukragroconsult.com/news/rosiya-vyjde-iz-zernovoyi-ugody-yakshho-yiyi-vymogy-proignoruyut/> (дата звернення: 13.10.2022)

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-266-4/33>

ВИДАЧА ДУБЛІКАТА НОТАРІАЛЬНО ПОСВІДЧЕНОГО ДОКУМЕНТА, ЩО ПІДТВЕРДЖУЄ ПРАВО ВЛАСНОСТІ НА МАЙНО СПАДКОЄМЦЯМ ПОМЕРЛОГО

Тодоровський С. М.

*здобувач вищої освіти ступеня доктора філософії I курсу
кафедри цивільного та господарського права і процесу
факультету права та економіки*

Міжнародний гуманітарний університет

Науковий керівник: Діденко Л. В.

доктор юридичних наук, професор,

*в.о. завідувача кафедри цивільного та господарського права та процесу
факультету права та економіки*

Міжнародний гуманітарний університет

м. Одеса, Україна

Станом на теперішній час чіткого законодавчого визначення терміну «Дублікат» не існує. Проте з юридичної практики застосування слова «Дублікат», можна дійти висновку, що це повторно виготовлений