

ефективних алгоритмів швидкого переходу від військового стану до мирного врегулювання.

Література:

1. Бірченко Ю. І. Деякі критерії оцінки якості та ефективності нормативно-правових актів. Наукові записки Національної Києво-Могилянської академії. № 26. 2004. С. 9-14.
2. Кравченко М. Г. Основні ознаки та вимоги до якісного закону. Адміністративне право і процес. № 8. 2014. С. 4-17.
3. Шутак І. Д. Юридична техніка і технологія: теорія та практика застосування. Вісник Львівського університету. Серія юридична. Випуск 63. 2016. С. 37-45.

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-490-3-21>

ОСОБЛИВОСТІ СУЧАСНОЇ ПРАВОВОЇ РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Меденцев А. М.

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
Міжнародний гуманітарний університет
м. Одеса, Україна*

Логінов О. В.

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри судноводіння і морської безпеки
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Особливості сучасного стану правової регламентації правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту обумовлені військовим станом, тим фактом, що починаючи з 24 лютого 2022 року розпочалась блокада морських портів на південному узбережжі України [див.: 1-5].

Військові кораблі країни-агресора заблокували судноплавство в Чорному та Азовському морях для суден, що прямують до/з морських портів України. В цих умовах Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів» [6], було закрито порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності цього нормативно-правового акту до відновлення

контролю над зазначеними морськими портами. Про це відповідною нотою Міністерства закордонних справ України повідомлено Міжнародну морську організацію, якою, в свою чергу, зазначену інформацію доведено до урядових та неурядових організацій країн-членів. Унаслідок блокування частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, захоплено, а 6 червня 2023 року шляхом підриву знищено Каховський судноплавний шлюз.

Всі зазначені обставини спричинили неможливість здійснення повноцінного обслуговування суден, проведення вантажних, транспортних робіт та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища у зв'язку з веденням активних бойових дій в даному регіоні, що загрожує людському життю і здоров'ю.

Водночас, відповідно до навігаційного доручення Військово-морських сил Збройних сил України № 6 від 8 серпня 2023 року Адміністрацією морських портів України було оголошено нові тимчасові маршрути руху цивільних суден до/з чорноморських портів України. Починаючи з 00:00 10 серпня 2023 року діє оголошене прибережне попередження № 122/23 від 09.08.2023, яким визначені маршрути руху суден [7].

Однак сьогодні повноцінно працюють та продовжують збільшувати вантажооборот тільки три морські порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. Зростання навантаження на ці три порти спровокувало величезне збільшення суднопотоку по річці Дунай, зокрема по Кілійському гирлу, та перенавантаження якірних стоянок зазначених портів, на яких стоять судна, чекаючи подальшої обробки у порту та/або оформлення відповідних формальностей по заході/виходу суден до/з морського порту [8].

Незважаючи на зазначені труднощі таких складних умов функціонування морські порти, розташовані на річці Дунай, встановили абсолютний рекорд по перевалці вантажів. Так за інформацією, викладеною на сайті державного підприємства «Адміністрація морських портів України», за підсумками 2024 року підприємству вдалося забезпечити стабільну роботу портової інфраструктури, що відобразилося на фінансових показниках. Доходи зросли на 39 % порівняно із запланованими, а чистий дохід – на 28 %. Фінансовий результат перевищив очікування у 2,6 рази. Вантажообіг склав 97,2 млн тон. [7].

Із наведеного можна зробити висновок про те, що особливістю сучасної правової регламентації правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту є функціонування стандартної нормативно-правової бази цієї сфери [9-12]:

- Кодекс торговельного мореплавства України;
- наказ Мінтрансу України «Про затвердження Типового положення про рух суден»;
- наказ Мінтрансу України «Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби руху суден»;
- Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, – на фоні вищенаведених нормативно-правових актів, пов’язаних з регулюванням порядку забезпечення воєнного стану.

Література:

1. Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні»: Закон України від 24 лютого 2022 року № 2102-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2102-20#Text>
2. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#n2>
3. Про продовження строку дії воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 14 січня 2025 року № 26/2025. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/26/2025#n2>
4. Про затвердження Указу Президента України «Про продовження строку дії воєнного стану в Україні»: Закон України від 15 січня 2025 року № 4220-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4220-IX#Text>
5. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>
6. Про закриття морських портів: наказ Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року 256. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0470-22#Text>
7. Адміністрація морських портів України. Офіційний сайт. URL: <https://www.uspa.gov.ua/announcements/vidpovidno-do-navigacijnogo-doruchennya-vms-zsu-%e2%84%96-6-vid-08-serpnja-2023-roku>
8. Звіт начальника відділу розслідування аварійних подій Олександра Комарова «Про стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2023 року з наростаючим підсумком». *Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України*. URL: <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/stan-avarijnosti-ta-bezpeki-sudnoplavstva-na-vodnomu-transporti>

9. Кодекс торговельного мореплавства України: Кодекс України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР: станом на 16 лип. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

10. Про затвердження Типового положення про рух суден: наказ Мінітрансу України від 28.05.2001 № 340: станом на 20.12.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

11. Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби руху суден: наказ Мінітрансу України від 28.05.2001 № 341: станом на 20.12.2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

12. Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні: Наказ Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 року № 112.

DOI <https://doi.org/10.36059/978-966-397-490-3-22>

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ГАРМОНІЗАЦІЇ ПОДАТКОВОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ З ACQUIS ЄС

Мурашко І. С.

*здобувач вищої освіти третього (освітньо-наукового) рівня
за спеціальністю 081 Право*

Міжнародний гуманітарний університет

*Науковий керівник: **Манько Д. Г.***

доктор юридичних наук, професор,

завідувач кафедри державно-правових дисциплін,

Міжнародний гуманітарний університет

м. Одеса, Україна

Процес гармонізації національної податкової політики з *acquis* ЄС є еволюційним та цивілізаційним вибором України та відповідає її інтересам. Стратегічно, першочерговим аспектом податкової гармонізації є розробка концепту зазначеної політики, а згодом її реалізація як комплексного явища. Як відомо, в класичному розумінні податкова система впливає не лише на наповнення бюджету, але й визначає економічну модель та динаміку розвитку потенціалу держави в аспектах вирішення ряду внутрішньодержавних питань та й здатності держави, як цілісного соціально-культурного та економічного утворення мати можливість