

Legislation Institute of the Verkhovna Rada of Ukraine
National Security and Defense Council of Ukraine
Odessa State University of Internal Affairs
Odessa Military Academy
National Academy of the Security Service of Ukraine
Odessa National Maritime University
National University of Water and Environmental Engineering
Institute of Criminal Law and Applied Criminology (Chisinau)
Siedlce University of Natural Sciences and Humanities
Gdansk University of Physical Education and Sport
Center for Ukrainian and European Scientific Cooperation

International scientific conference

**MARITIME SECURITY
OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION:
CHALLENGES AND THREATS**

December 23, 2021

Volume 1



2021

International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings, Vol. 1. (December 23, 2021, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia : “Baltija Publishing”, 428 pages.

ORGANISING COMMITTEE

Foreign members of the Organizational Committee:

Kanels Juris – PhD in polit., Rector of the Transport and Telecommunication Institute (the Republic of Latvia);

Buzhor Valerii Heorhiiiovych – Doctor of Law, Professor, Rector of the Institute of Criminal Law and Applied Criminology, President of the Independent Criminological Association of the Republic of Moldova (the Republic of Moldova);

Stanislaw Topolewski – Phd hab., retired Colonel, Prof., Siedlce University of Natural Sciences and Humanities, Director of the Institute of Security Studies (the Republic of Poland);

Skalski Dariusz – Dr. hab. Prof., Gdansk University of Physical Education and Sport (the Republic of Poland);

Vareikis Vyantas – Doctor of Humanities, Professor, Leading Research Fellow, Institute of Baltic Region History and Archaeology, Klaipėda University (the Republic of Lithuania);

Petryk Artem – PhD in History, Senior Research Fellow, Institute of Baltic Region History and Archaeology of Klaipėda University (Republic of Lithuania).

Ukrainian members of the Organizational Committee:

Kuznichenko Serhii Oleksandrovych – Doctor of Law, Professor, Honored Worker of Science and Technology of Ukraine, Corresponding Member of the National Academy of Legal Sciences of Ukraine, Rector of Odessa State University of Internal Affairs;

Prokofieva-Yanchylenko Dariia Mykhailivna – Doctor of Law, Honored Lawyer of Ukraine, Head of the Interdepartmental Research Center for Organized Crime at the National Security and Defense Council of Ukraine;

Kurovska Iлона Anatoliivna – PhD in Law, Senior Research Associate, Director of the Legislation Institute of the Verkhovna Rada of Ukraine;

Rudenko Serhii Vasylovych – Doctor of Engineering, Professor, Rector of Odessa National Maritime University;

Kliat Yurii Oleksandrovych – PhD in Engineering, Colonel, Deputy Head of Odessa Military Academy;

Cherniak Andrii Mykolaiovych – Doctor of Law, Professor, Colonel, Rector of the National Academy of the Security Service of Ukraine;

Grygus Ihor Mykhailiovych – Doctor of Medical Sciences, Professor, Director the Educational and Scientific Institute of Health Care of the National University of Water and Environmental Engineering;

Vikhliaiev Mykhailo Yuriiiovych – Doctor of Law, Professor, Director of the Center for Ukrainian and European Scientific Cooperation.

Each author is responsible for content and formation of his/her materials.
The reference is mandatory in case of republishing or citation.

CONTENTS

WELCOME REMARKS

Сергій ГРИНЕВЕЦЬКИЙ	14
----------------------------------	----

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

Впровадження національної стратегії морської безпеки в контексті реалізації цілей сталого розвитку в Україні

Махначова Н. М.	16
------------------------------	----

Стратегія морської безпеки в Україні

Пехник А. В.	18
---------------------------	----

Деякі особливості національних стратегій морської безпеки

Сизоненко А. С.	21
------------------------------	----

Покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності

Степаненко В. О.	24
-------------------------------	----

Станції біологічного очищення стічних вод міста Одеси як джерела забруднення морського середовища

Тучковенко Ю. С., Сапко О. Ю.	28
--	----

The impact of maritime threats in the Middle East on Baltic – Black Sea region’s security

Cheban O. Ya.	32
----------------------------	----

Деякі аспекти надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту

Шатрава С. О., Джафарова О. В.	35
---	----

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

Співпраця держав з метою протидії незаконній міграції на морі

Дубенко О. М.	39
----------------------------	----

Актуальні проблеми делімітації та співробітництва держав у межах виключної (морської) економічної зони України

Півторак Г. Ф.	43
-----------------------------	----

Безпекова політика взаємодії Туреччини в Чорному морі

Радовецька Л. В., Гасанов Муртеза Алі	46
--	----

Регіональне та субрегіональне співробітництво як основні напрями морської політики України	
Сасенко М. І., Костюк В. Л.	50
Четверта промислова революція в Балтійсько-Чорноморському регіоні: сценарії розвитку та точки росту	
Волонцевич Д. О., Скворчевський О. Є.	54
The concept of Intermarium in processes of the development of Eastern Europe	
Tishchenko O., Morozov M.	57
MODERN MILITARY THREATS IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION AND COUNTERMEASURES	
Сучасні військові загрози на державному кордоні у Балто-Чорноморському регіоні	
Бурбела С. В.	60
Стратегія морської безпеки України в умовах сучасних загроз в Чорноморсько-Азовському регіоні. Шляхи розвитку військово-морських спроможностей	
Неїжпапа О. Л.	63
Проведення заходів цивільного захисту як елемент забезпечення національної безпеки України	
Попович В. В., Яковчук Р. С., Ковальчук В. М.	67
Systematic approaches to combating threats at sea	
Rudenko S., Shumylo O., Kononova O., Varaboly K.	69
INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY	
Правове регулювання забезпечення захисту морського середовища в міжнародному та національному законодавстві України	
Балобанов О. О.	73
Міжнародні судові органи у забезпеченні морської безпеки (на прикладі справи № 2019-18 «Україна v. РФ»)	
Бойко Інна Семенівна	77
Правове регулювання боротьби з морським піратством на міжнародному рівні	
Варинський В. О.	80

Правові умови для функціонування органів державної влади Автономної Республіки Крим на перехідний період як «уряд АРК в екзилі»	
Гданов І. Р.	84
Особливості комплексного адміністративно-правового режиму морських портів України	
Калайнов Д. П.	87
Нормативно-правове регулювання безпеки мореплавства в Україні	
Калайнова О. Д.	90
Міжнародно-правові аспекти протидії транснаціональній організованій злочинності на морі	
Кубасенко А. В., Крижановська О. В.	94
Організаційно-правовий механізм забезпечення морської безпеки в Україні: реалії сьогодення	
Магновський І. Й.	98
Дефініція позовної давності у морському праві	
Маковій В. П., Медведенко Н. В.	101
Проблематика порушень норм міжнародного права при затримці українських військово-морських суден «Бердянськ», «Нікополь» та «Яни Капу» в територіальних водах України	
Менсо І. В., Купратий О. Г.	105
Окремі аспекти підготовки до служби у водній поліції Німеччини	
Мошак Г. Г.	108
Міжнародно-правове регулювання забезпечення морської безпеки	
Мудрецька Г. В.	112
Проблеми міжнародної уніфікації правил морських перевезень і розвиток законодавства України у цій сфері	
Печений О. П.	116
Кримінальна відповідальність за піратство (Ст. 446 КК України)	
Плужнік О. І.	119
Морська доктрина України як складова національної безпекової політики	
Подковенко Т. О.	123

Деякі проблеми відшкодування шкоди потерпілому від морського піратства Резніченко С. В., Резніченко Г. С.	126
Стратегія морської безпеки України: кризь призму міжнародних стандартів Рубан К. П.	129
Публічне адміністрування як складова системи безпеки мореплавства Славінська І. В., Ізбаш К. С.	133
Аналіз вітчизняного законодавства у сфері охорони морських кордонів Соловей О. М., Шевченко Н. Л.	137
Страховання судна у торговельному мореплавстві як складник морської безпеки Тарасенко Л. Б., Тарасенко В. Є.	140
Генеза правового регулювання безпеки мореплавства в Азовському морі Шурда В. І.	143
Про деякі питання нормативно-правового забезпечення морської безпеки Янчук Н. Д.	147
Проблеми дефініції «історичних вод» в міжнародному морському праві та їх вплив на морську безпеку прибережних держав Ярмак В. Х.	151
MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS	
Переваги водного транспорту в Україні: забезпечення безпеки Бакумов О. С.	155
Визначення ступеня ризику як фактор безпеки в мореплаванні Нестеров О. Ю., Загородня Ю. В.	158
Міжнародні морські організації та морський бізнес в країнах, що розвиваються Пренько Я. О.	161

Особливості міжнародної морської організації, її основні функції і структура Соркіна Д. К.	163
Визначення значимості факторів, які впливають на розхід повітря в апаратах на стисненому повітрі під час підводного розмінування Стрілець В. М., Соловйов І. І., Шевченко Б. С., Глущенко І. О.	165
Морська безпека як фактор національної безпеки України Царюк Ю. С.	169
THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY	
Fighting maritime crimes by the water police forces Vasylenko O. V.	173
Аналітична діяльність під час забезпечення морської безпеки органами Національної поліції України Заєць О. М., Проданець Н. М.	176
Деякі питання криміналістичної підготовки легких водолазів з метою участі в слідчих (розшукових) діях: досвід поліції США Корнієнко М. В., Афонін Д. С.	180
Територіальні підрозділи водної поліції як складова механізму забезпечення національної безпеки України Кузніченко С. О.	183
Потенційні можливості безпілотних літальних апаратів (БпЛА) в забезпеченні безпеки на морі, попередженні, виявленні, фіксації та розслідуванні кримінальних правопорушень Лісніченко Д. В.	186
Особливості адміністративно-юрисдикційної діяльності Національної поліції України на морському транспорті Луговий І. О.	189
Місце Національної поліції України серед суб'єктів забезпечення морської безпеки Медведенко С. В.	192
До питання про забезпечення безпеки морського порту України Мирза С. С.	197

Актуальні питання участі працівників Національної поліції України в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки Рудой К. М., Удренас Г. І.	200
Правове забезпечення підрозділами Національної поліції морської безпеки Теслюк І. О.	204
Окремі питання морської безпеки в умовах тимчасової окупації території України Тетерятник Г. К.	206
Місце та роль підрозділів поліції на воді у структурі Національної поліції України Хозлу І. К.	209
CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION	
Основні засади дій керівників берегових об'єктів морського транспорту в екстремальних ситуаціях Дулгер В. В.	212
Щодо питання відносно суб'єктів забезпечення безпеки морських портів в Україні Коропатов О. М.	214
Безпека організації морських контейнерних перевезень Надибська Оксана Ярославівна	218
Економічний складник забезпечення морської безпеки держав Балто-Чорноморського регіону Очеретько О. О., Маргарян А. А.	221
Екологічний моніторинг забруднень Керченської протоки Синящик В. Ф., Харламова О. В., Сажка А. Ю.	224
Актуальні завдання щодо вирішення сучасних загроз безпеки морських портів Федічев А. В., Вітек М. Ю.	228
Гібридні загрози морській безпеці Филипенко А. О.	232

**ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS
IN MARITIME SECURITY**

Морська охорона Державної прикордонної
служби України – історія та сучасність

Заборовський В. В. 236

The role of mercenaries in the Black Sea basin

Soroceanu I. 240

**FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING,
AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING**

Боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом
наркотиків на морі

Білих І. В. 244

Окремі питання правового забезпечення протидії морському
тероризму у національному законодавстві

Братель С. Г. 246

Контрабанда та порушення митних правил в Україні

Денисова А. В. 248

Поєднання у теоретичному концепті «боротьба із тероризмом на морі»
елементів концепції антитерористичної безпеки населення

Комісаров О. Г., Беньковський С. Ю. 251

Щодо системи антитерористичної підготовки в Україні

Кудінов С. С. 255

Деякі проблемні питання боротьби з контрабандою
на морських шляхах Чорноморського басейну

Кузніченко О. В. 260

Морський тероризм як загроза судноплавству

Мельник О. М., Корякін К. С., Окулов В. І.,

Пуляев І. О., Щенявський Г. С. 263

Незаконний обіг наркотичних засобів, психотропних речовин
або їх аналогів: сучасні проблеми кримінально-правової доктрини
та законодавства

Меркулова В. О., Домброван Н. В. 266

Співвідношення понять тероризму на морі та морського піратства

Ніколаєв О. Т., Бахчеван Є. Ф. 271

Організована злочинність як загроза морській безпеці Прокоф'єва-Янчиленко Д. М.	275
Терористичні акти на морі як загроза міжнародній безпеці Стукаліна О. В.	279
Контрабанда наркотиків на морі як форма транснаціональної злочинності Щурат Т. Г.	283
RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY	
Механізми мінімізації ризиків потрапляння моряків у ситуації торгівлі людьми Берендєєва А. І.	286
Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 Павлега О. С.	290
Особливості дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19 Свинаренко Ю. П., Мідловець Е. А.	295
PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS	
Професійна освіта як складова державної морської політики Балтаджи П. М.	298
Онлайн-ресурси для підтримання уваги та мотивації на заняттях Братель О. М.	302
Особливості кадрового забезпечення підготовки фахівців з морської безпеки у секторі безпеки і оборони Каракуркчі Г. В., Голда М. А., Шутов О. О.	305
Актуальні питання підвищення кваліфікації працівників поліції на воді: досвід Донецького державного університету внутрішніх справ Мердова О. М.	306
Ship names in English language teaching for marine safety workers Nasakina S. V.	309
Психологічна готовність працівників служби морської безпеки до професійної діяльності Пасько О. М.	310

Сучасні методи навчання працівників морської безпеки Перетяка Н. О.	314
INTERRELATION OF MARITIME SECURITY AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES	
Тероризм та незаконний обіг зброї як фактори загроз для критичної інфраструктури у Причорноморському регіоні Бабенко А. М., Борисова О. О.	318
Формування Україною умов у забезпеченні екологічної безпеки в Балто-Чорноморському регіоні Бірюков В. В.	322
Екологічне інвестування в сфері морської безпеки: окремі аспекти Журавель А. В.	326
Особливості кримінальних правопорушень, вчинених у виключній (морській) економічній зоні Кушнарєва О. Б.	330
To the question about developing a new robustness index for multi-objective optimization problems Rajabzadeh M., Mohammadnejad D. A., Zaloga V. O., Mohammadpour O. M., Makui A.	333
Використання технологічних рішень під час виробничої інтеграції в системі «порт – індустріальний парк» Перепічко М. Е., Самойловська В. П.	337
Maritime security and cyber security: current challenges and threats Pretrenko K., Styopochkina I. V.	340
Продовольча безпека – важлива складова морської безпеки Пилипенко Л. М., Верхівкер Я. Г., Мирошніченко О. М., Доценко Н. В.	344
Аналіз моніторингу інформаційних джерел Одеської області Санакуєв М. Г.	348
Вплив морської безпеки на економічну безпеку держави Сластьоненко О. О., Мілімко Л. В.	350
Аналіз взаємозв'язку системи «екологічна безпека – безпека мореплавства» Стаднік В. Ю., Тихомирова Т. С.	353

Розробка методів підвищення продуктивності перевантажувального обладнання в портах Чорноморсько-Балтійського басейну з метою забезпечення економічної сталості країн регіону Стрельцов П. М., Немчук О. О., Легецька І. П.	355
Використання презумпцій у міжнародному нормативному забезпеченні морської безпеки Суханова Д. С.	358
Окремі аспекти забезпечення морської безпеки та кібернетичної безпеки України Форос Г. В.	361
Об'єкти права інтелектуальної власності як складова національної безпеки держав Балто-Чорноморського регіону Харченко Вадим Борисович.	364
Захист довкілля як складник морської безпеки: правовий аспект Шуміло О. М.	368
COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING До питання незаконного перевезення мігрантів на шляхах морського сполучення Березовенко Л. С.	372
Боротьба з такими проблемами як нелегальна міграція, експлуатація та торгівля людьми на морі Данилова І. О.	374
Запобігання втягненню моряків у перевезення нелегальних мігрантів Ковальова О. В.	378
Проблемні аспекти правового регулювання нелегальній міграції, експлуатації та торгівлі людьми на морі Лифар О. М.	381
Оптимізація взаємодії оперативних підрозділів з іншими суб'єктами під час виявлення та розслідування торгівлі людьми у морському просторі Мельнікова О. О.	384
Протидія торгівлі людьми та нелегальній міграції на морі Стерненко Я. М.	388

Торгівля людьми як основна загроза для безпеки України на морі Федоровська Н. В.	390
THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS	
Особливості пошуку зниклих осіб Науменко С. М.	394
Використання можливостей ресурсу Blitzortung для забезпечення морської безпеки Федонюк В. В., Федонюк М. А.	397
MARITIME SECURITY MAINTENANCE	
Деякі суб'єкти забезпечення національної безпеки і оборони Крикун В. В.	400
Впровадження сучасних навігаційних технологій як засіб забезпечення безпеки мореплавства Кулієв Арсен Юрійович	402
Сучасні технічні системи забезпечення безпеки морських портів Онищенко С. П., Мельник О. М.	406
Удосконалення технології переміщення військового автомобіля з військовим озброєнням Петров Л. М., Петрик Ю. М., Кішянус І. В., Лисий О. В., Нікішин В. А.	408
Безпека судноплавства та утилізація суден Пізінцалі Л. В., Шумило О. М., Александровська Н. І., Россомаха О. І., Рабоча Т. В., Россомаха О. А.	411
Удосконалення системи пневмообмиву корпусу судна льодового плавання Терлич С. В., Дамчук М. С., Забавський В. Д.	415
Використання морських прив'язних систем для забезпечення безпеки акваторій портів Трунін К. С.	419
Оцінка сучасних ризиків для систем управління суднами Шумілова К. В.	422

Сергій ГРИНЕВЕЦЬКИЙ

Голова Одеської обласної державної адміністрації

Географічне розташування України сприяє розвитку її транспортного потенціалу, інтеграції до світової транспортної системи, насамперед як держави, яка має можливість забезпечити транзитне перевезення вантажів через центр Європи найкоротшим шляхом. Поряд з цим, існує багато загроз у морській сфері – тероризм, поширення зброї масового знищення, незаконний обіг наркотиків та зброї, піратство, які мають транснаціональний або глобальний характер.

Тематика нинішньої конференції є вкрай актуальною з огляду на те, яку роль відіграє морська галузь в економіці України. Тривалий час ця галузь залишається недооціненою і, на жаль, ми і досі стикаємося із рецидивами так званого «сухопутного мислення». Саме цей обмежений погляд призвів до того, що наша держава залишилася без національного торговельного флоту, а її величезний транзитний потенціал так і не був реалізованим.

Сьогодні українській морській галузі доводиться працювати у складних умовах тимчасової окупації Криму, війни на Сході України, обмежень судноплавства в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці, глобальної пандемії COVID-19.

Попри це, саме морські торговельні порти залишаються ключовим чинником у вітчизняній зовнішній торгівлі. Тому систематичне перешкоджання судноплавству в Чорному морі або блокада портів можуть викликати колапс економіки України.

Прийняття Стратегії морської безпеки Європейською Радою у грудні 2013 року надала європейським державам новий імпульс для того, щоб адаптуватися до розвитку та зміни глобальної безпеки.

Свобода судноплавства, з одного боку, означає вільний розвиток економічної діяльності регіону, а з іншого – це економічне та соціальне процвітання для всього людства.

Створення безпеки на воді сприяє вільному і необмеженому доступу до моря та оберігає його від незаконних дій.

Організація морської безпеки передбачає спільну діяльність багатьох бізнес-структур, урядів, міжнародних організацій, правоохоронних органів, транспортних організацій, охоронних компаній, збройних сил, енергетичної інфраструктури морської галузі та займається безпекою мореплавання, захистом та збереженням морського середовища.

З огляду на це, проведення сьогоднішнього заходу в Одеському державному університеті внутрішніх справ надасть змогу забезпечити

вагоме теоретичне підґрунтя формування та реалізації ефективної державної морської політики, що сприятиме подальшому посиленню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей і розв'язання завдань з розвитку морської діяльності та здійснення морської безпеки.

Бажаю всім учасникам конференції плідної дослідницької роботи, конструктивних ідей та нових наукових здобутків, які ляжуть в основу практичних дій органів влади!

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

ВПРОВАДЖЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ СТРАТЕГІЇ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Махначова Наталя Михайлівна

*кандидат економічних наук, доцент,
завідувач кафедри менеджменту та адміністрування,
Вінницький торговельно-економічний інститут
Київського національного торговельно-економічного університету
м. Вінниця, Україна*

У вересні 2015 року на Саміті ООН, що відбувся у Нью-Йорку, було прийнято Цілі сталого розвитку 2030 (далі – ЦСР). Вони визначили ключові напрямки розвитку країн та світу загалом, які включають 17 Глобальних цілей та 169 завдань. ЦСР спрямовані на подолання голоду, бідності, нерівності та кліматичних змін, а також на підтримку якісної медицини, освіти, сталого розвитку спільнот та громад. Україна також приєдналась до досягнення глобальних завдань сталого розвитку. Результатом цієї роботи у 2017 році стало видання Національної доповіді «Цілі сталого розвитку: Україна» [1], у якій було адаптовано 17 глобальних ЦСР з урахуванням специфіки національного розвитку.

В свою чергу, у Добровільному національному огляді щодо Цілей сталого розвитку в Україні [2], за підсумком 2019 р. Україна у цілому досягла прогресу за 15 з 17 Цілей.

Варто зазначити, що без миру, стабільності, забезпечення прав людини та ефективного врядування на принципах верховенства права не можна сподіватися на сталий розвиток. Ми живемо у світі, що стає все більш розділеним. Деякі регіони досягли стійкого миру, безпеки і процвітання, тоді як інші потрапили у цикл конфліктів і насильства, що здаються нескінченними. Проте така ситуація аж ніяк не є неминучою і має бути вирішена [3].

В контексті нашого дослідження, ціль сталого розвитку 16 «Мир та справедливість» охоплює такі важливі напрями, як: розбудова миру, забезпечення верховенства права, викорінення корупції та зміцнення соціальної згуртованості. На глобальному рівні досягнення ЦСР 16 передбачає виконання дванадцяти завдань, для України визначено дев'ять

завдань. Загалом з 24 індикаторів, що вимірюють прогрес досягнення національної ЦСР 16, за 3-ма наразі даних немає. З 21 індикатора, що вимірюються, за 18-ма відзначається позитивна динаміка, в тому числі за 10-ма – цілком реалістичним є досягнення визначених цільових значень. Протягом останніх років в Україні були реалізовані комплексні заходи для встановлення миру, соціальної справедливості та розбудови сильних інститутів [2].

Президент України 8 вересня 2021 року Указом № 459/2021 увів у дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року». Адже морська безпека України має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва. Справедливо зазначається, що морська безпека України має розглядатися під кутом зору безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки, адже агресивні дії РФ в Чорному та Азовському морях несуть загрозу не лише безпеці України.

Стратегію розроблено з урахуванням сучасного досвіду провідних морських держав світу, позицій вчених з морського права, у ньому враховано пропозиції 16 органів влади, громадських експертів та бізнес-асоціацій. Стратегія містить механізм її реалізації, координації та контролю, конкретні кількісні та якісні показники, її виконання пропонується покласти на Кабінет Міністрів України [4].

Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені.

Таким чином, одним з важливих завдань, в контексті реалізації 16 ЦСР є зміцнення соціальної стійкості, сприяння розбудові миру та громадській безпеці (конфліктне та постконфліктне врегулювання), що може стати запорукою реалізації подальших цілей сталого розвитку на засадах міжнародного партнерства.

Література:

1. Цілі сталого розвитку: Україна. Завдання та індикатори. 2017. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/SDG%20leaflet%20ukr_F.pdf

2. Добровільний національний огляд. Цілі сталого розвитку Україна. 2020. URL: <file:///C:/Users/User/Downloads/VNR%20SDG%20Ukraine%202020.pdf>

3. ПРООН в Україні. Ціль 16: Мир та справедливість. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/uk/home/sustainable-development-goals/goal-16-peace-justice-and-strong-institutions.html>

4. Проєкт «Стратегії морської безпеки України» готується до винесення на засідання РНБО України. URL: <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Diialnist/5176.html>

СТРАТЕГІЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ

Пехник Алевтіна Валентинівна

*кандидат політичних наук, доцент,
доцент кафедри політичних теорій*

*Національний університет «Одеська юридична академія»
м. Одеса, Україна*

Морська безпека є фундаментальною засадою економічного зростання в усьому світі, на місцевому, регіональному та міжнародному рівнях. Торговельна система, заснована на морських перевезеннях, в основному розроблена в країнах з морськими кордонами, та забезпечує доступ та розподіл енергоресурсів, сировини та всіх видів продукції по всьому світу.

Морська безпека передбачає діяльність багатьох бізнес-структур, урядів, міжнародних організацій, правоохоронних органів, транспортних організацій, охоронних компаній, збройних сил, енергетичної інфраструктури морської галузі та систем спостереження космічного базування. Морська безпека включає захист від прямих загроз територіальної цілісності держави, як, наприклад, від збройного нападу на військове судно, а також від злочинів на морі, таких як піратство, збройний розбій проти судів, терористичні акти. Тим не менш, навмисний і незаконний збиток морському середовищу, у тому числі, незаконне скидання забруднюючих речовин з суден, виснаження природних ресурсів внаслідок нелегального неповідомленого та нерегульованого промислу також можуть загрожувати інтересам прибережних держав. Все це спонукало до розробки та обґрунтування різних підходів щодо забезпечення безпеки на морі, виходячи з інтересів держави, які можуть бути під загрозою прямо чи опосередковано в результаті діяльності в океанах і морях.

Саме поняття «морська безпека» сфокусоване на підвищенні сталою соціально-економічного розвитку, воно відображає свободу громадських та приватних організацій для проведення законних заходів, таких як здійснення суверенного та юрисдикційного права, видобутку ресурсів, торгівлі, транспорту та туризму, звільнення від загроз або збитків від незаконних дій чи агресії. Морська безпека в основному займається забезпеченням безпеки людського життя на морі, безпеки мореплавання, захистом та збереженням морського середовища. У цьому сенсі вона фокусується на безпеці суден та їх екіпажів в морі. Безпечними вважаються морський простір і морський режим, які менш вразливі до злочинної діяльності та інших загроз. Зусилля підвищення безпеки на морі, таким чином, мають каскадний ефект на регулювання інших видів діяльності в

морській області. Все це реалізується спільними зусиллями на всіх високих рівнях їхньої ефективності.

Операції Морської безпеки визначаються як заходи, що виконуються відповідними цивільними або військовими владами та багатонаціональними установами з протидії загрози та пом'якшення ризиків, що загрожують діяльності в морській області. Ці заходи необхідні для того, щоб дотримувався закон, захист громадян та забезпечення національних та міжнародних інтересів. Такими діями є сучасні військово-морські сили, покликані боротися з морським тероризмом та іншою незаконною діяльністю, наприклад, викрадення, піратство чи рабство. Тим не менш, неможливо вважати реалізацію вищезазначених заходів достатньою, доки тривають незаконні дії в морі. Тому, важливою є подальша розробка інструментарію як на теоретичному так і практичному рівнях. Це безпосередньо стосується концепції та процесу впровадження Європейської безпекової стратегії, яка була прийнята в грудні 2003 року і стала віхою на шляху розвитку зовнішньої та безпекової політики ЄС.

Вперше за весь час у Європейському Союзі було вироблено спільну оцінку загрози та було визначено чіткі завдання в роботі щодо зміцнення інтересів безпеки ЄС, заснованих на ключових цінностях. Незважаючи на деякі ініціативи ОПБО, заклик до зміни морської політики залишається актуальним. Зокрема, ЄС має активно прагнути захисту основних торгових маршрутів і запобігти їх порушенню.

Провідна установа ЄС відповідає за безпеку зовнішніх кордонів Союзу. ФРОНТЕКС – Європейське агентство з управління оперативною співпрацею та зовнішніми кордонами. Інтегрована морська політика для ЄС виступає як спільний знаменник усіх відповідних зусиль, спрямованих на поєднання різних підходів. Вона спрямована на інтеграцію морських заходів між національними, регіональними та установами ЄС, які ведуть спостереження та краще керують морським простором.

В Україні також ведеться активна робота щодо прийняття стратегії морської безпеки. Як правильно зазначає С.Яким'як «для забезпечення національної безпеки України, зокрема в умовах збройної агресії РФ та ведення нею гібридних дій у Азово-Чорноморському регіоні, передбачається реалізовувати функцію стримування як одну з основних засад, на яких ґрунтується Стратегія національної безпеки України» [3]. Зокрема, міжвідомча робоча група завершила роботу над проектом стратегії морської безпеки України. Документ подано 7 грудня на засіданні апарату Ради національної безпеки та оборони під головуванням О. Данилова. Секретар Ради національної безпеки та оборони О.Данилов заявив, що «морська безпека України має будуватися на засадах внутрішньої інтегрованості та міжнародної співпраці. Морська безпека України має розглядатися у контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та

міжнародної морської безпеки. Агресивні дії РФ у Чорному та Азовському морях несуть загрозу не лише нашій безпеці» [1]. «Стратегію розроблено з урахуванням сучасного досвіду провідних морських держав світу, позицій вчених з морського права, у ньому враховано пропозиції 16 органів влади, громадських експертів та бізнес-асоціацій. Стратегія містить механізм її реалізації, координації та контролю, конкретні кількісні та якісні показники, її виконання пропонується покласти на Кабінет Міністрів України» [2].

За результатами засідання ухвалено протокольне рішення щодо ухвалення за основу структури Стратегії морської безпеки України та затвердження плану підготовки проекту стратегії. Стратегія морської безпеки України включає механізм її реалізації, координації та контролю, а також конкретні кількісні та якісні показники. Відповідальність за її виконання пропонується покласти на Кабінет Міністрів України. Одна з головних цілей Стратегії – перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені.

У проекті Стратегії відзначено агресивну політику Росії у Чорноморському регіоні. Серед головних загроз у документі зазначено недостатню ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки та слабкий рівень внутрішньо-державної координації, занепад морської промисловості та внутрішнього водного транспорту. Слід також зазначити, що Рада національної безпеки та оборони за указом президента розробляє 10-річну стратегію розвитку українських Військово-морських сил.

Література:

1. В Апараті РНБО України відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України. 2021. <https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robochoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/>
2. Проект «Стратегії морської безпеки України» готується до винесення на засідання РНБО України. 2021. <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Dialnist/5176.html>
3. Яким'як С. Стратегія безпеки на морі: сучасність і перспективи/ Центр воєнної політики та політики безпеки. Аналітика. 2021. <https://defpol.org.ua/index.php/2011-07-25-15-56-49/956-stratehiya-bezpeky-na-mori-suchasnist-i-perspektyvy>

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ СТРАТЕГІЙ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Сизоненко Антон Степанович

полковник поліції,

заступник директора,

*Департамент персоналу Міністерства внутрішніх справ України
м. Київ, Україна*

Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 року в наш час потребують оновлення напрями розвитку України як морської держави. В положенні Морської доктрини визначено стратегію та основні напрями подальшого розвитку України як морської держави, оскільки саме від ефективності реалізації державної морської політики залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір.

Правовою основою морської діяльності в Україні є Конституція України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закони України «Про національну безпеку України», «Про транспорт України», «Про оборону України», «Про міжнародні договори України», «Про зовнішньоекономічну діяльність України» та інші нормативно-правові акти.

Необхідно зазначити, що Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, проте негативний вплив процесів, характерних для всієї економіки країни, спричиняє загострення комплексу економічних, соціальних та інших проблем, зумовлює різке зниження обсягів виробництва у сфері морської діяльності.

При виборі стратегії розвитку держави у зазначеній сфері необхідно використати найважливіші принципи досягнення мети: по-перше, осмислення поточних і перспективних завдань і порівнянності витрат з результатами; по-друге, розглядати усі можливі альтернативні підходи з оцінкою переваг і недоліків оригінальних і стандартних рішень; по-третє, пошук найбільш несподіваних рішень, які вимагають ретельнішого обґрунтування або відхилення; по-четверте, повнота обізнаності про умови діяльності з можливістю чіткої класифікації і кваліфікації результатів і подій [1, 22].

До пріоритетних національних інтересів на морі належать задоволення потреб суспільства, економіки і держави у використанні ресурсів моря, посилення позиції України серед провідних морських держав, а також забезпечення належного рівня безпеки.

Метою державної морської політики є реалізація національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших

районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, інтенсифікація розвитку морської індустрії із застосуванням сучасних технологій і перетворення її на потужний сектор економіки, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів.

Так, під час презентації публічного звіту в. о. Голови Морської адміністрації за 2020 рік, було зазначено, що впродовж 2020 року Морська адміністрація, відповідно до покладених на неї завдань, зосередила свою діяльність на таких пріоритетних напрямках як: здійснення державного нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства у сферах морського та річкового транспорту; здійснення ліцензування господарської діяльності із надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу та контроль за додержанням ліцензійних умов під час провадження господарської діяльності; проведення технічного розслідування та аналізу причин подій на морському та річковому транспорті, забезпечення обліку таких подій, розробка профілактичних заходів щодо запобігання їх виникненню і контролю за виконанням цих заходів; узагальнення практики застосування законодавства з питань, що належать до її компетенції, розробка пропозицій щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України та Кабінету Міністрів України, нормативно-правових актів міністерства та в установленому порядку подача їх Міністрові інфраструктури, та деяких інших [2].

Однією з складових стратегії морської безпеки є розвиток морської індустрії, яка передбачає, що торговельне мореплавання повинне посісти одне з провідних місць у національній економіці з огляду на географічні, природно-кліматичні умови, наявність розгалуженої транспортної системи, потенціал морських портів, внутрішніх водних шляхів, та деякі інші обставини.

Так, Ніколюк О. В. та Вітюк А. В., досліджуючи механізм управління інноваційним розвитком морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України, зазначають, що стратегічна мета полягає в створенні сприятливих умов для забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі на основі нормативно-правових принципів та програмно-цільових методів у напрямку узгодження інтересів та об'єднання зусиль держави й бізнесу у забезпеченні логістичної інфраструктури. А щодо пріоритетних напрямів, то серед них: ефективне використання морського потенціалу України; державна підтримка інноваційних проектів; формування конкурентного середовища, яке відповідало б сучасним ринковим трансформаціям; гармонізація відносин між державою та суб'єктами морської портової галузі [3]

Лохман Н. В. та Степаненко В. О., аналізуючи концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України, зазначають, що їх метою є забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури. Щодо їх реалізації, то вони мають здійснюватися через наступні стратегічні напрямки: по-перше, удосконалення інституційно-правового забезпечення управління морською транспортною інфраструктурою; по-друге, оптимізація управління морської транспортної інфраструктури України; по-третє, покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності [4, 104].

Щодо змісту Морської доктрини, потрібно зазначити, що вона ґрунтується на результатах оцінки ситуації у сфері морської діяльності держави та аналізі загроз національній безпеці України з морського напрямку. Положення самої Доктрини можливо буде реалізувати за умов внесення змін у чинне законодавство, які мають повністю відповідати положенням міжнародного морського права.

Отже, розвиток України як морської держави передбачає здійснення збалансованої морської політики, а забезпечити це можливо, поєднуючи врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, які виникають у процесі провадження морської діяльності. Таким чином, Україна через національну морську політику повинна забезпечити досягнення національних інтересів в прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, територіальному морі, у виключній економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі.

Література:

1. Степанова К.В., Степанов В.М. Морська держава та морська політика *Економіка та держава*. № 3. 2017. С. 21-24.
2. Публічний звіт в. о. Голови Морської адміністрації за 2020 рік <https://marad.gov.ua/ua/diyalnist/publichni-zviti/publichni-j-zvit-za-2020-rik>
3. Ніколюк О. В., Вітюк А. В. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. *Ефективна економіка*. http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/15.pdf
4. Лохман Н. В., Степаненко В. О. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України. *Modern Economics*. 2020. № 23(2020). С. 102-107.

ПОКРАЩЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОЇ ЛОГІСТИКИ ТА ПІДВИЩЕННЯ ЗАГАЛЬНОГО РІВНЯ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ ПОРТОВОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Степаненко Владислав Олегович

аспірант

*Донецький національний університет економіки і торгівлі
імені Михайла Туган-Барановського
м. Кривий Ріг, Україна*

Системи інформаційної логістики, впроваджені у морській транспортній інфраструктурі України, покликані інтегрувати усіх учасників транспортних та вантажо-розвантажувальних процесів у єдиний інформаційний простір із надання та доступу до інформації, яка використовується в технологічних процесах перевезення вантажу. Завданнями розвитку інформаційної логістики є інтеграція в транспортно-логістичну мережу Європейського Союзу, підвищення ефективності функціонування морського транспорту, експедиторської та логістичної діяльності.

З метою покращення конкурентних позицій України на світовому ринку морських перевезень варто якомога швидше впровадити зміни у функціонування морських портів для їх подальшого розвитку, особливо щодо використання сучасних логістичних та інформаційних технологій.

1. Спрощення торгівлі, за допомогою європейської митної інформаційної системи NCTS.

На території Європейського Союзу усі транзитні операції за умовами Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП (міжнародні дорожні перевезення)) [1], здійснюються з використанням Європейської митної інформаційної системи NCTS (Нова митна транзитна система) [2]. Дана система має суттєві переваги: скорочення часу обробки книжки МДП («документ митного транзиту, що дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах зі спрощенням митних процедур» [3]) під час відкриття операції МДП у митниці виїзду та прикордонному відомстві в'їзду до ЄС; пришвидшення завершення операції МДП в ЄС, оскільки дані передаються між митницями електронними засобами; забезпечення контролю та безпеки перевезень.

Оскільки у 1994 році Україна ратифікувала Міжнародну конвенцію «Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року» [1] та у 2020 році прийняла закон «Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи» [4], який передбачає впровадження

європейської практики прозорих та надійних процедур, які будуть корисними для всіх українських учасників ланцюга постачання та фінансового сектору, а оновлена митна служба зможе запровадити більш надійні процеси контролю транзитних вантажів через територію України. Цей Закон розроблений відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та є предметом зобов'язань України за програмою макрофінансової допомоги ЄС [5]. Закон вводить норми Конвенції про процедуру спільного транзиту в українське законодавство. Процедура приєднання до цієї Конвенції не є стандартною для країн-кандидатів. Спочатку слід впровадити та застосовувати принаймні один рік положення цієї Конвенції та систему NCTS на території України. Тільки тоді Україна зможе отримати офіційне запрошення приєднатися до Конвенції.

Учасниками Конвенції та системи NCTS є 35 країн європейського регіону – країни-члени ЄС, країни ЄАВТ, Туреччина, Македонія, Сербія. NCTS – це електронна система, яка дозволяє обмінюватися інформацією про етапи митного оформлення вантажів за допомогою електронних повідомлень у режимі реального часу та підвищувати ефективність системи аналізу ризиків [2].

Отже, інкорпорація до Конвенції та застосування системи NCTS дозволять Україні:

1) запровадити обмін митною інформацією в режимі онлайн (наразі обмін інформацією встановлений тільки з 11 державами та лише в обмеженому об'ємі);

2) одержувати інформацію про переміщення товарів транзитом та повну митну інформацію з різних джерел (від перевізників, імпортерів та експортерів);

3) використовувати єдину митну декларацію для переміщення вантажів з країни відправлення до країни призначення через треті країни за єдиними правилами (при переміщенні вантажу з України до Туреччини чи з Нідерландів до України транзитна декларація буде видаватися за єдиними правилами, ця декларація буде прийнята митними органами усіх держав, через які проходять вантажі);

4) ввести спеціальні транзитні спрощення (уповноважений відправник/одержувач, самостійне пломбування, спрощена декларація тощо);

5) ввести прозорі та рівні умови для фінансових гарантів;

6) впроваджувати нові продукти на ринку фінансових послуг: загальна фінансова гарантія.

2. Імплементация систем «Морське єдине вікно» та SafeSeaNet.

Наразі ДП «АМПУ» здійснює заходи щодо створення державної інформаційної системи «Морського єдиного вікна» на основі Директив ЄС 2010/65, 2002/59 та поправок 2016 року до «Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р.» [6]. Головним напрямком

«Морського єдиного вікна» є спрощення та гармонізація адміністративних заходів шляхом оптимізації формальностей щодо надання даних та передачі інформації в електронному форматі під час перевезень за допомогою засобів морського транспорту.

Для реалізації системи «Морського єдиного вікна» у сфері морської транспортної інфраструктури мають бути визначені стратегічні пріоритети, а саме [7]:

1. Стати комерційним центром по міжнародним транспортним коридорам.
2. Дотримуватися міжнародних стандартів безпеки та спрощення методів торгівлі.
3. Створити умови, що підвищують економічну конкурентоспроможність портових операторів.
4. Підвищити конкурентоспроможність як морської транспортної інфраструктури, так і країни загалом (посилення міжнародної торгівлі та інвестиційного клімату).

Впровадження національної системи «Морське єдине вікно» надасть можливість:

- 1) полегшити рух морського транспорту та спростити процедуру обміну інформацією про судно, яке прямує до або виходить з порту України;
- 2) подавати інформацію та документи в електронному форматі та усунути необхідності їх повторного подання у наступних заходах/виходах морського судна з порту України та країн-членів;
- 3) забезпечити ефективність планування портової логістики;
- 4) підвищити рівень безпеки та ефективність морського транспорту, надаючи відповідним державним органам своєчасне повідомлення про аварії чи потенційно небезпечні ситуації на морі, а також характеристики небезпечних та вантажів, що забруднюють на борту судна;
- 5) забезпечити взаємодію між системами морських єдиних вікон, інших інформаційних систем країн-членів та національною системою «Морське єдине вікно» та налагодити оперативний електронний обмін даними між цими системами.

«Морське єдине вікно» пов'язано з SafeSeaNet, яка є системою «обміну навігаційною інформацією ЄС, що забезпечує дотримання відповідного законодавства ЄС та спрямована на безпеку мореплавання, збереження вантажів в порту і на морі, захист морського середовища та ефективність морського транспорту і морських перевезень» [8]. Європейська транспортна політика (Біла книга) визначає формування безпечної транспортної системи, в якій регулювання рухом морських суден та інформаційна система SafeSeaNet становитимуть основу усіх відповідних засобів морської інформації, що забезпечують технічну безпеку, безпеку громадського транспорту та захист навколишнього середовища від забруднення суднами. Необхідно створити та належним чином впровадити

в Україні національний сегмент системи SafeSeaNet, який повинен зробити важливий внесок у створення спільного середовища для обміну інформацією для моніторингу морської території та сприяти створенню єдиного морського простору.

Таким чином, представлені напрями підвищення конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури України нададуть змогу наблизитися до європейських стандартів та забезпечать прийняття дієвих адміністративно-управлінських рішень. Покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності, забезпечить підвищення рівня конкурентоспроможності кожного окремого порту та морської транспортної інфраструктури України загалом.

Література:

1. Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенції МДП 1975 року) : Закон України від 15.07.1994. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, N 33, ст.307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/117/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 02.10.2020)
2. Офіційний портал Державна фіскальна служба України. URL: <http://dp.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-327140.html> (дата звернення: 23.09.2020)
3. Офіційний сайт UNECE. URL: <http://www.unecce.org/tir/welcome.html> (дата звернення: 02.10.2020)
4. Про режим спільного транзиту та запровадження національної електронної транзитної системи : Закон України від 12.09.2019 р. Відомості Верховної Ради (ВВР), 2019, № 41, ст.232. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/78-20#Text> (дата звернення: 02.10.2020)
5. Офіційний сайт Вісник. Офіційно про податки. URL: <http://www.visnuk.com.ua/uk/news/100014151-rezhim-spilnogo-tranzitu-vgu-prinyata-zakon> (дата звернення: 29.09.2020)
6. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137 (дата звернення : 03.03.2020).
7. Lokhman N., Stepanenko V. Improving of the Ukrainian maritime transport infrastructure management. *East European Scientific Journal*. 2020. №10(62). С.22-29.
8. Офіційний сайт Адміністрація морських портів України. URL: <http://investinports.com/> (дата звернення : 01.04.2020).

СТАНЦІ БІОЛОГІЧНОГО ОЧИЩЕННЯ СТІЧНИХ ВОД МІСТА ОДЕСИ ЯК ДЖЕРЕЛА ЗАБРУДНЕННЯ МОРЬСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Тучковенко Юрій Степанович

доктор географічних наук, професор,

проректор з наукової роботи

Одеський державний екологічний університет

м. Одеса, Україна

Сапко Ольга Юрївна

кандидат географічних наук,

доцент кафедри екологічного права і контролю

Одеський державний екологічний університет

м. Одеса, Україна

На морському узбережжі Одеського мегаполісу функціонують станції біологічного очищення (СБО) стічних вод міста Одеси (СБО «Північна» і «Південна»), а також міст-портів Чорноморськ і Південний, які є постійно діючими джерелами біогенного забруднення морського середовища. З них найбільш потужними джерелами є очисні споруди м. Одеси [1]. Сукупний внесок СБО «Північна» і «Південна» у загальний річний обсяг надходження біогенних речовин до морського середовища від всіх типів берегових антропогенних джерел забруднення (включно зі зливовими, дренажними та промисловими стоками) складає близько 90 % за амонійним азотом та фосфатами, 40 % за нітритним азотом, 38 % за нітратним азотом.

З початку ХХІ ст. має місце добре виражена тенденція до зменшення обсягів стічних вод м. Одеса, що надходять на очисні споруди СБО «Північна» і «Південна» і, відповідно, на виході з них. Якщо для станції СБО «Північна» в 2000 р. цей обсяг становив 96,59 млн. м³/рік, то в 2016 р. – 56,43 млн. м³/рік. Також і для СБО «Південна» у 2000 р. обсяг склав 55,61 млн. м³/рік, а в 2016 р. – 27,18 млн. м³/рік [2]. Значне зменшення в останнє десятиріччя обсягів скидання зворотних вод з СБО обумовлено підвищенням тарифів на споживання води користувачами (в 6 разів порівняно з 2009 р.), суворим контролем витрат свіжої води питної якості господарчими та житлово-комунальними об'єктами інфраструктури міста (установка лічильників на вході), реалізацією заходів щодо раціонального використання водних ресурсів на підприємствах.

Зміни показників якості зворотних вод, які впливають на евтрофікацію, на виході з очисних споруд СБО «Південна» та «Північна» у ХХІ ст. представлені в табл. 1, 2.

Таблиця 1

**Показники якості стічних вод на виході з очисних споруд
СБО «Північна» в період 2000-2016 рр.**

Найменування показника	Концентрація				
	2000 р.	2005 р.	2009 р.	2014 р.	2016 р.
БСК _{повне} , мг/дм ³	5,24	11,80	13,90	13,87	13,87
Перманганатна окиснюваність, мг/дм ³	5,34	8,50	9,20	8,70	10,20
Азот амонійний, мг/дм ³	1,50	5,87	6,50	6,60	6,71
Азот нітритний, мг/дм ³	0,12	0,37	0,84	2,78	2,65
Азот нітратний, мг/дм ³	6,08	3,71	3,80	28,69	31,50
Фосфати, мг/дм ³	3,80	4,63	3,00	3,98	4,00

Таблиця 2

**Показники якості стічних вод на виході з очисних споруд
СБО «Південна» в період 2000-2016 рр.**

Найменування показника	Концентрація				
	2000 р.	2005 р.	2009 р.	2014 р.	2016 р.
БСК _{повне} , мг/дм ³	10,75	14,56	12,24	12,01	14,3
Перманганатна окиснюваність, мг/дм ³	8,86	8,90	10,8	12,5	14,5
Азот амонійний, мг/дм ³	7,41	4,66	6,80	8,70	8,40
Азот нітритний, мг/дм ³	0,14	0,24	0,26	1,52	1,57
Азот нітратний, мг/дм ³	3,78	4,72	5,45	23,15	33,4
Фосфати, мг/дм ³	2,13	5,04	9,30	8,49	7,60

Звертає на себе увагу різке зростання у другому десятиріччі концентрацій нітритного та нітратного азоту в зворотних водах обох СБО. В 2016 р. вміст нітратного азоту, порівняно з даними 2009 р., збільшився в 8 разів в зворотних водах СБО «Північна» і в 6 разів – в зворотних водах СБО «Південна». За нітритним азотом збільшення відбулося в 3 і 6 разів, відповідно. В той же час, концентрації інших показників змінювались в значно менших межах. В зворотних водах СБО «Північна» значення БСК_{повне}, перманганатної окиснюваності, вмісту амонійного азоту у другому десятиріччі були досить стабільними порівняно з 2009 р., а концентрації фосфатів збільшилися на $\approx 30\%$. Для СБО «Південна» простежується тенденція збільшення значення перманганатної окиснюваності на 34 % та амонійного азоту на $\approx 25\%$, а концентрації фосфатів, навпаки, зменшилися на 22 %.

З урахуванням зменшення обсягів скиду зворотних вод, які відбулись у другому десятиріччі, зменшилось, порівняно з 2005 та 2009 рр., надходження до морського середовища фосфатів і амонійного азоту від СБО «Північна». Для СБО «Південна» також відзначається зменшення

надходження зі зворотними водами амонійного азоту, порівняно з 2000 та 2009 рр., і фосфатів, порівняно з 2009 р. Але для обох СБО притаманна чітко виражена тенденція збільшення в 4-6 разів річних потоків надходження до морського середовища азоту нітритів і нітратів.

Очисні споруди м. Одеси були введені в експлуатацію в 70-х роках минулого століття. На них використовується типова для того часу технологія біологічної очистки стічних вод від сполук біогенних елементів в аеротенках. В результаті застосування вищевказаної технології біохімічного очищення стічних вод на СБО «Північна», в період 2008-2010 рр. ефективність очищення господарсько-побутових стоків становила 82-95 % щодо органічних речовин, 72-86 % за амонійним азотом і 53-67 % щодо фосфатів [3]. Однак на виході з очисних споруд концентрації азоту нітратів в середньому в 6-7 разів перевищували концентрації на вході, а азоту нітритів – в 5-10 разів.

На наш погляд теза про відносну екологічну безпеку скиду нітратів у морське середовище є хибною. Нітрати, навіть за відсутності амонію, здатні самостійно забезпечувати мінеральним азотом процес первинного продукування органічної речовини водоростями, тобто, у разі значних їх концентрацій у воді, призводити до інтенсифікації процесу евтрофування водних об'єктів і виникнення негативних наслідків евтрофікації, таких як бурхливе розмноження («цвітіння») планктонних водоростей, зниження прозорості води і пригнічення розвитку придонної рослинності, погіршення якості водного середовища для функціонування інших гідробіонтів, зменшення вмісту розчиненого кисню у глибинних шарах внаслідок розкладання органічної речовини мертвих рослин і тварин, а також до масової загибелі донних організмів. Під впливом евтрофікації не спрацьовують механізми, що забезпечують стійкість і стабільність екосистем і, як наслідок, різко зростають сезонні флуктуації хімічних і біологічних показників.

У відношенні до очищення стічних вод від сполук азоту, технологія біологічної очистки, яка застосовується на СБО м. Одеси є незакінченою, оскільки нітратний азот після надходження до морського середовища споживається водоростями при первинному продукуванні органічної речовини, і, таким чином, знову трансформуються в органічний азот. В складі загального азоту в водах Одеського району значно переважає складова його органічної форми. В середньому органічні форми азоту перевищують суму мінеральних форм в 10-20 разів.

В теперішній час в країнах Європейського Економічного Співтовариства для забезпечення екологічної ефективності біологічної очистки стічних вод застосовується технологія глибокого їх очищення, яка передбачає видалення сполук азоту в процесі не тільки нітрифікації, але й денітрифікації [4]. В процесі денітрифікації нітрати і нітрити

відновлюються до газоподібного азоту мікробіологічним шляхом в анаеробних умовах. Проблему денітрифікації можна вирішити, якщо відвести частину об'єму аеротенка під зону денітрифікації, в якій створюються аноксидні умови. У світовій практиці розроблено велику кількість різних комбінацій зон денітрифікації і нітрифікації в біореакторах для очищення стічних вод від сполук азоту. Базовим варіантом є облаштування зон денітрифікації на початку аеротенка та в кінці.

Прибережні води Одеського району ПнЗЧМ мають високий рівень трофності. Роль біогенного елемента, який може (за інших оптимальних умов) обмежувати спалах біомаси водоростей, перейшла від мінерального фосфору до азоту, що у поєднанні зі встановленим фактом значного збільшення надходження до морського середовища мінеральних сполук азоту у формі нітритів і нітратів може, за певних умов, сприяти цвітінню водоростей і призводити до загострення негативних наслідків евтрофікації. Тому проблема впровадження сучасних технологій глибокого очищення стічних вод від сполук азоту на міських очисних спорудах в сучасних умовах набуває особливої актуальності.

Література:

1. Тучковенко Ю.С., Иванов В.А., Сапко О.Ю. Оценка влияния береговых антропогенных источников на качество вод Одесского района северо-западной части Черного моря: моногр. / Морской гидрофиз. ин-т НАНУ; Од. гос. эколог. ун-т. Севастополь: НПЦ ЭКОСИ-Гидрофизика, 2011. 169 с.
2. Тучковенко Ю.С., Сапко О.Ю., Тучковенко О.А. Характеристика станцій біологічного очищення стічних вод міста Одеси як джерел біогенного забруднення морського середовища в сучасний період // Український гідрометеорологічний журнал. – 2020.– № 25. – С. 127 – 135.
3. Проект предельно допустимых сбросов загрязняющих веществ, отводимых с возвратными водами предприятий филиала «Инфоксводоканал» во внутренние морские воды Черного моря и реку Днепр / ГП «Научно-исследовательский проектно-конструкторский Институт морского флота Украины». Одесса, 2010. 209 с.
4. Юрченко В.А., Бригада Е.В., Котенко Л.Н. Экологическая опасность азотсодержащих соединений в транспортируемых и очищенных сточных водах. Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. 2010. № 48. С. 99 – 102.

THE IMPACT OF MARITIME THREATS IN THE MIDDLE EAST ON BALTIC – BLACK SEA REGION’S SECURITY

Cheban Oleksandr Yakovych

PhD in Political Sciences,

Research Fellow

Odessa Center for Nonproliferation

Odessa, Ukraine

Baltic – Black Sea region is located close to the Middle East region, and for this reason, the well-known US Middle East Institute considers Black Sea region as a “frontier” region of the Middle East [1]. Moreover, the naval bases in the Black and Baltic seas are often used by Russia to prepare its military operations in Syria and Libya. Russian missiles from Crimean Peninsula can reach Syria, and the Russian warships are heading to the Middle East region from the Black Sea and Baltic Sea ports. In addition, the maritime security challenges in the Middle East can influence the navigation of the commercial ships and oil tankers that depart from Baltic-Black Sea region to the Persian Gulf and other important subregions of the Middle East. Therefore, to understand better the security situation in the Baltic – Black Sea region it is important to study maritime threats coming from the neighboring Middle East region because the maritime security of both macro-regions is interconnected.

The maritime security of the Middle East region is challenged by the Russian military operations and by the consequences of the shadow war at sea between Iran and Israel. The crisis around the Iranian nuclear program is one more important factor that deteriorates the maritime security in the Middle East, because Iran often reacts on imposing the nuclear-related sanctions by seizure of the western ships or other provocations at sea, and Israel and other actors may also organize secret attacks against the Iranian commercial and naval ships to influence Tehran’s position regarding its nuclear program [2]. Iran’s conflict relations with the Unites States, Arabic monarchies of the Gulf region as well as Iran’s interactions with its proxies in Iraq, Yemen, Syria, and Lebanon also create additional challenges for the maritime security in the Middle East, and these challenges have consequences for the Baltic – Black Sea region too.

Russia’s military activities in the Middle East could have particularly dangerous consequences for the Black Sea region. The naval provocations in the Black Sea and Baltic Sea are also used by Moscow as a preparation for conducting military operations in the Mediterranean Sea [3].

Russia maintains a constant naval cooperation with Iran. The Russian warships participated in the naval exercises together with the Iranian vessels in the Indian ocean [4]. In the summer of 2021, the Iranian warships made a long voyage from the Middle East region to the Baltic Sea to participate in celebration of the

Russian Navy's Day in Saint Petersburg [5]. On their way to Baltic Sea, the Iranian naval vessels passed Atlantic and raised concerns of the United States which was afraid of Iran's attempts to cross Atlantic and deliver weapons to Venezuela. At the end, the Iranian warships arrived at Russia instead of Venezuela [6]. This visit of the Iranian warships to Baltic Sea was an unusual case that symbolized strengthening ties between Russia and Iran, which have interactions not only in the Caspian region, but also maintain connections between Baltic – Black Sea and the Middle East regions. Such connections between Black Sea and Middle East regions are also maintained through the Russian Volga-Don channel, which was offered by Russia to Iran to use for Iran's oil delivery in 2019, when the United States imposed heavy economic sanctions on Iran, and it was complicated to use Suez channel [7]. However, despite good relations with Iran, Russia does not allow to the Iranian naval warships to use its Volga-Don channel or Volga-Baltic waterway [8].

The tension around the Iranian nuclear program is particularly challenging for the maritime security of the Middle East region as well as other regions. After US President Donald Trump withdrew the United States from the Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) or the nuclear deal with Iran in 2018, the regional and maritime security in the Middle East region significantly worsened. Iran seized several ships and was suspected in secret attacking of several others in 2019 – 2021. The Iranian ships were also attacked many times, presumably by Israel [9, p. 15]. The Iranian naval speedboats made dangerous manoeuvres close to the US warships in 2021 [10], and in such a situation, it was hard to avoid the military conflict between the United States and Iran. The growing tension around Iran after killing its generals Kasem Soleimani and Mohsen Fakhrazade in 2020, increased a danger of closing for navigation of the Strait of Hormuz [11], which is highly important for the global oil trade and oil delivery by sea. Although Iran will most likely not block navigation in the Persian Gulf because it would harm interests of powerful Iran's partner China [12] the threat of closing the Strait of Hormuz still cannot be excluded.

The change of presidents and governments in Iran in 2021 significantly strengthened the positions of the Iranian hardliners who oppose the efforts to reduce tension around the Iranian nuclear program and Iran's regional and maritime strategy [13]. The problems with talks over reviving the nuclear deal with Iran in November – December 2021 [14] also create the preconditions for the further worsening of the maritime security in the Middle East region and beyond.

Thus, it can be concluded that the high tension around Iran's nuclear and regional policy create a potential risk of blocking commercial navigation in the strategic Strait of Hormuz and Persian Gulf, which would have far-reaching consequences not only for the Baltic – Black Sea region but for the entire world. Even though this worst-case scenario has been avoided and seems to be prevented in the near future too, the commercial and naval ships from the Baltic – Black Sea

region (especially from NATO countries) should consider the risks of being seized or attacked if they navigate in the Middle East region.

The Russian military operations in the Middle East may also have potentially dangerous consequences for the Baltic – Black Sea region. Moreover, due to the Russian naval build-up in Crimea and the constant traffic of the Russian warships from Baltic Sea and Black Sea ports to Syria, Libya, and Iran, the Baltic and Black Sea region may be involved into conflict situations in the Middle East.

References:

1. Middle East Institute. *Frontier Europe Initiative*. <https://www.mei.edu/programs/frontier-europe>
2. Iran Primer (2021, August 25). *Israel-Iran Conflict at Sea*. <https://iranprimer.usip.org/blog/2021/apr/14/israel-iran-conflict-sea>
3. Coffey, L. (2020, June 18). Russia in the Black Sea. *Middle East Institute*. <https://www.mei.edu/publications/russia-black-sea>
4. Motamedi, M. (2021, February 16). Iran, Russia conduct joint naval drill in Indian Ocean. *Al Jazeera*. <https://www.aljazeera.com/news/2021/2/16/india-joins-irans-navy-drill-with-russia-china-also-expected>
5. Tasnim News (2021, July 24). *Iranian Naval Fleet Arrives in St. Petersburg to Attend Naval Parade*. <https://www.tasnimnews.com/en/news/2021/07/24/2543030/iranian-naval-fleet-arrives-in-st-petersburg-to-attend-naval-parade>
6. WION News (2021, July 23). *Earlier Venezuela, now two Iranian ships appear to reach St Petersburg*. <https://www.wionews.com/world/earlier-venezuela-now-two-iranian-ships-appear-to-reach-st-petersburg-400047>
7. Bennetts, M. (2019, August 30). Russia offers Iran sanctions-free oil route to Turkey and Syria. *The Times*. <https://www.thetimes.co.uk/article/russia-opens-new-route-for-iranian-oil-to-skirt-sanctions-k7xqlg386>
8. Tafazzoli, B. (2021, September 1). Iran and Russia in the Caspian; real allies? *Anadolu Agency*. <https://www.aa.com.tr/en/analysis/opinion-iran-and-russia-in-the-caspian-real-allies/2352308>
9. Cheban, O. (2021). Correlation Between Negotiations Over Iran Nuclear Deal and Escalation at Sea in the First Half of 2021. *European Political and Law Discourse*. Volume 8, Issue 5. P. 14 – 21. DOI: 10.46340/eppd.2021.8.5
10. Ali, I. & Stewart, Ph. (2021, May 10). *U.S. military ship fires 30 warning shots after encounter with Iranian vessels*. Reuters. <https://www.reuters.com/world/us-military-ship-fires-30-warning-shots-after-encounter-with-iranian-vessels-2021-05-10/>
11. Axe, D. (2020, January 8). *Iran's Rockets and Mines Could Block the Strait of Hormuz*. The National Interest. <https://nationalinterest.org/blog/middle-east-watch/iran%E2%80%99s-rockets-and-mines-could-block-strait-hormuz-112031>

12. Baker, L. (2020, January 13). *Iran won't target Strait of Hormuz over Soleimani killing: analysts*. Reuters. <https://www.reuters.com/article/us-iran-usa-hormuz-idUSKBN1ZC1S3>

13. Euronews (2021, June 20). *Hardliner Ebrahim Raisi wins Iranian presidential election amid low turnout*. <https://www.euronews.com/2021/06/19/iran-moderate-candidate-concedes-win-by-hardliner-judiciary-chief>

14. The Guardian (2021, December 4). *Iran walks back all prior concessions in nuclear talks, US official says*. <https://www.theguardian.com/world/2021/dec/04/iran-concessions-nuclear-talks-us-official>

ДЕЯКІ АСПЕКТИ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ У СФЕРІ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Шатрава Сергій Олександрович

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач науково-дослідної лабораторії з проблем
забезпечення діяльності поліції,*

*Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Джафарова Олена В'ячеславівна

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри поліцейської діяльності та публічного
адміністрування,*

*Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Розвиток України на демократичних засадах неможливий без належного правового регулювання і організації діяльності суб'єктів публічної адміністрації щодо надання адміністративних послуг, які зорієнтовані на забезпечення належного стану захищеності життєво важливих інтересів громадян, суспільства та держави.

Відповідно до ст. 3 Конституції України «людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю..., а утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави» [1]. Отже, проголосивши людину найвищою соціальною цінністю та взявши на себе зобов'язання забезпечувати реалізацію її прав, свобод та законних інтересів у всіх сферах життєдіяльності, держава створює відповідну систему органів, які

забезпечують реалізацію зазначених прав, а уразі їх порушення – захисту останніх від різних протиправних посягань.

Однією із сфер реалізації прав, свобод та законних інтересів фізичних осіб, а також прав і законних інтересів юридичних осіб у будь-якій сучасній державі є транспортна, оскільки транспорт є невід'ємною галуззю суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [2].

Безпосереднє звернення до ст. 24 Закону України «Про транспорт» надає можливість зазначити, що до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту [2]. В самому визначенні розуміння морський транспорт законодавцем закладаються відповідні адміністративні послуги, які надаються відповідним суб'єктам.

В той же час, аналіз постанови Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» [3] регламентує, що Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація) надає в передбачених законом випадках адміністративні послуги у сфері морського транспорту. Отже, Морська адміністрація є головним суб'єктом щодо надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту.

Аналіз нормативно-правових актів надає можливість виокремити основні види адміністративних послуг, які надаються Морською адміністрацією у сфері морського транспорту, а саме:

– здійснює ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і річковим транспортом;

– здійснює реєстрацію суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, веде журнал їх обліку (крім суден флоту рибної промисловості), розміщує відповідні дані на своєму офіційному веб-сайті, видає відповідно до законодавства свідоцтво про право плавання під Державним Прапором України (судновий патент), судновий білет, свідоцтва про виключення відповідних суден із зазначених Реєстру та Суднової книги (крім суден флоту рибної промисловості), свідоцтво про мінімальний склад екіпажу судна, інші судові документи відповідно до законодавства;

– здійснює реєстрацію баз для стоянки маломірних (малих) суден з розміщенням інформації на своєму офіційному веб-сайті;

– погоджує правила плавання маломірними (малими) суднами на водних об'єктах;

– видає дозволи суднам на захід до річкових портів України під прапорами держав, з якими не укладені міжнародні договори України про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України;

– видає посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, посвідчення морського лоцмана, посвідчення річкового лоцмана, посвідчення лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, а також судноводія маломірного (малого) судна;

– здійснює видачу синопсиса судна (крім суден флоту рибної промисловості);

– реєструє лінії закордонного плавання та розміщує відповідну інформацію на своєму офіційному веб-сайті;

– надає погодження щодо звільнення українських суден від виконання вимог міжнародних договорів України в установлених цими договорами випадках (крім суден флоту рибної промисловості) та інформує про це в установленому порядку Міжнародну морську організацію;

– утворює постійно діючі державні кваліфікаційні комісії для підтвердження кваліфікації моряків, забезпечує їх роботу, а також підтверджує кваліфікацію моряків у постійно діючих державних кваліфікаційних комісіях;

– підтверджує дійсність визначених законодавством документів моряків, що засвідчують їх кваліфікацію;

– видає послужні книжки моряка, підтвердження, що засвідчують визнання дипломів відповідно до вимог правила I/10 Додатка до Конвенції;

– видає пільгові дозволи, передбачені Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року;

– веде Реєстр гідротехнічних споруд тощо [3].

В цілому аналіз постанови *Кабінету Міністрів України* від 06.09.2017 № 1095 надає можливість класифікувати адміністративні послуги, які надаються Морською адміністрацією у сфері морського транспорту за змістом її адміністративної діяльності: 1) реєстраційні адміністративні послуги (реєстрація з ведення реєстрів); 2) дозвільні адміністративні послуги (видача дозволів, свідоцтва, сертифікатів); 3) визнання певного статусу, права особи (видача посвідчення особи моряка, послужні книжки моряка); 4) інформаційні послуги; 5) погоджувальні адміністративні послуги.

Кожна визначена адміністративна послуга в сфері морського транспорту має свої особливості, стадії та етапи. В цілому, процедуру надання

адміністративних послуг у сфері морського транспорту доречно визначити, як врегульовану адміністративно-процесуальними нормами діяльність Державної служби морського та річкового транспорту України як центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті щодо надання певних адміністративних послуг відповідним суб'єктам шляхом видання документу дозвільного характеру, який приймається законодавчо закріпленим рішенням (адміністративним актом).

Література:

1. Конституція України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
2. Про транспорт: *Закон України* від 10.11.1994 № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-%D0%B2%D1%80>.
3. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : *постанова Кабінету Міністрів України* від 06.09.2017 № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/1095-2017-%D0%BF>.

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

СПІВПРАЦЯ ДЕРЖАВ З МЕТОЮ ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННІЙ МІГРАЦІЇ НА МОРІ

Дубенко О. М.

*кандидат юридичних наук,
проректор*

*Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Посилення міграційних процесів є неминучим наслідком процесів глобалізації та інтеграції у сучасному світі. Як правило, люди залишають країну проживання, оскільки намагаються покращити свій економічний та соціальний статус, проте для багатьох з них міграція – це єдиний спосіб врятуватися від наслідків озброєного конфлікту у своїй країні. У пошуках кращого життя мігранти змушені незаконно перетинати кордон своєї держави, наражаючи себе на небезпеку. Нерідко цим користуються недобросовісні судновласники, які прагнуть отримати вигоду з ситуації, яка склалася.

В умовах незаконної міграції зростає кількість злочинних організацій, які перетворили незаконну міграцію на «підприємницьку діяльність», створюючи централізовані та ієрархічні монополістичні корпорації, які надають «послуги» з незаконного перевезення мігрантів з Албанії та Туреччини до Італії та Греції, з Сенегалу на іспанські Канарські острови і т.п.

Ще одним аспектом незаконної діяльності таких злочинних організацій стають численні трагічні епізоди загибелі людей, які намагаються перетнути Середземне море на переповнених рибальських судах, які часто не витримують шторм у відкритому морі.

Більше того, масові переміщення незаконних мігрантів на територію іноземних держав негативно впливають на систему соціального забезпечення держави, а також спричиняють зростання кількості злочинів, що вчиняються на їх території. Найчастіше мігранти залучаються до незаконної комерційної діяльності, включаючи торгівлю зброєю та наркотиками.

З метою запобігання та протидії незаконній міграції держави змушені проводити відповідну роботу як на внутрішньодержавному, так і на міжнародному рівні. Проте протидія незаконній міграції на морі є одним із найскладніших завдань для держав та їх органів влади.

Незважаючи на те, що держави залучають сили різних правоохоронних структур, щодо зміцнення своїх прикордонних, митних та міграційних служб, удосконалюють законодавчу базу, даних заходів явно недостатньо для протидії незаконній міграції. Насамперед зусилля держав мають бути спрямовані на запобігання економічній відсталості окремих країн та припинення збройних конфліктів, що призводять до масового відтоку населення. Крім того, світовій спільноті необхідно вирішувати проблеми міжнародної міграції на основі міжнародного співробітництва та збалансованого підходу, який заохочує повагу та захист прав людини всіх мігрантів, відмовляючись від заходів, які здатні посилити їх вразливість.

Слід зазначити, що провідна роль у цьому процесі належить міжнародному праву. Першочергове значення для боротьби з нелегальною міграцією в межах різних морських просторах мають Женевська конвенція про відкрите море 1958 року [1], Конвенція ООН з морського права 1982 року [2], Конвенція з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року [3].

Для сприяння співпраці у справі більш ефективного попередження транснаціональної організованої злочинності та боротьби з нею у 2000 р. була також прийнята Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності (далі – Конвенція проти транснаціональної організованої злочинності) [4].

Ця Конвенція спрямована на запобігання, розслідування та кримінальне переслідування щодо осіб, які вчинили такі злочини, як участь в організованій злочинній групі, відмивання доходів від злочинів, корупція або перешкоджання провадженню правосуддя. Конвенція проти транснаціональної організованої злочинності є правовою основою для співпраці між національними правовими системами проти вищезгаданих злочинів. Її особливістю є те, що ця Конвенція за загальним правилом не дозволяє здійснення екстериторіальної виконавчої юрисдикції на території іншої держави.

Однак у боротьбі з нелегальною міграцією значно більше значення має Протокол проти незаконного ввезення мігрантів сушею, морем, повітрям (далі – Протокол) [5], який доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності. Цей Протокол встановлює відповідальність безпосередньо за незаконне ввезення мігрантів, під яким розуміється «забезпечення, з метою отримання, прямо або опосередковано, будь-якої фінансової чи іншої матеріальної вигоди, незаконного в'їзду в будь-яку державу-учасницю будь-якої особи, яка не є її громадянином або не проживає постійно на її території».

Крім того, визнається обтяжливою обставиною таке ввезення мігрантів, яке ставить або може поставити під загрозу їхнє життя чи безпеку і який

пов'язаний з нелюдським або таким, що принижує гідність, поведженням, у тому числі з метою експлуатації.

Протокол передбачає можливість співпраці держав для запобігання та припинення незаконної міграції на морі. Якщо держава-учасниця Протоколу має розумні підстави підозрювати, що судно прапора іншої держави-учасниці Протоколу займається незаконним ввезенням мігрантів по морю, то ця держава може запросити підтвердження реєстрації та згодом дозволу на вживання примусових заходів правоохоронного характеру щодо даного судна, включаючи висадку на судно, його огляд та вживання інших примусових заходів, санкціонованих державою прапора [5].

Однак до того, як дозвіл буде отримано, державі, яка здійснює правоохоронні дії, заборонено вживати будь-яких заходів, крім тих, що передбачені у міжнародних угодах або тих, що спрямовані на усунення безпосередньої загрози життю людей. Виняток становить лише право зробити висадку та огляд щодо судна, яке не має національності або може бути прирівняне до судна без національності. У такій ситуації держава-учасниця Протоколу може застосовувати необхідні належні заходи відповідно до відповідних положень внутрішнього та міжнародного права.

Доречно звернути увагу на те, що у разі, якщо держава-учасниця все ж таки здійснює примусові заходи правоохоронного характеру щодо судна, вона повинна забезпечити безпеку осіб на борту та гуманне поводження з ними, не завдавати шкоди при здійсненні даних заходів, а у разі, якщо збитки були заподіяні, виплатити компенсацію за будь-яку заподіяну шкоду.

Не можна не відзначити той факт, що положення Протоколу щодо співробітництва держав запозичені з Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів та психотропних речовин 1988 р.[6], яка регламентує механізм надання взаємної юридичної допомоги з метою збирання доказів та показань, здійснення обшуків та арештів, обстеження предметів та місць тощо.

Стаття 17 зазначеної Конвенції більш детально регламентує процедуру застосування примусових заходів правоохоронного характеру, зазначаючи, що вони мають бути послідовними і включати лише такі заходи, які санкціоновані державою прапора або відповідними договорами. Хоча цікавим є той факт, що згідно з Угодою Ради Європи про незаконне перевезення морем наркотиків та психотропних речовин, що імплементує ст. 17 Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів та психотропних речовин 1988 р., держава, яка здійснює правоохоронні функції, після отримання згоди від держави прапора на застосування примусових заходів правоохоронного характеру, здійснює ці заходи відповідно до власного законодавства [6].

Таким чином, сфера застосування Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів морем, повітрям обмежена. По-перше, він застосовується для попередження, розслідування та кримінального переслідування у зв'язку зі злочинами, визнаними такими міжнародним

договором у разі, якщо вони мають транснаціональний характер і вчинені за участі організованої злочинної групи. Протокол не передбачає кримінального переслідування мігрантів лише через те, що вони порушили відповідні міграційні норми та незаконно перетнули кордон.

По-друге, не можна не відзначити, що хоча Протокол і передбачає можливість співпраці держав з метою попередження та припинення перевезення незаконних мігрантів морем, пропонуючи цілий комплекс примусових заходів правоохоронного характеру (висадка на судно, провадження його огляду тощо), проте, для здійснення цих заходів держава, яка їх здійснює, має отримати дозвіл держави прапора, що, як правило, досить складно і потребує часу.

Таким чином, проблема правового регулювання застосування примусових заходів правоохоронного характеру на морі не втрачає своєї актуальності. У сфері боротьби з нелегальною міграцією дані заходи включають пошук судів правопорушників, зупинку та огляд судна, за наявності підстав підозрювати, що на судні знаходяться нелегальні мігранти, конвоювання судна або буксирування судна до морського порту відповідної держави, вирішення питання щодо подальшого розміщення нелегальних мігрантів, а також вжиття заходів щодо притягнення капітана морського судна та інших організаторів перевезення до відповідальності.

Слід зазначити, що відповідні заходи у цій галузі обмежені межами поширення суверенних прав та юрисдикції країн. Саме тому з метою недопущення погіршення стосунків між зацікавленими державами ці заходи необхідно здійснювати з урахуванням правового статусу та режиму морських просторів, суб'єктів правоохоронної діяльності, національності судна, громадянства незаконних мігрантів.

Література:

1. Женевська конвенція про відкрите море від 29.04.1958 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text (дата звернення: 01.12.2021)
2. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 01.12.2021)
3. Конвенція щодо полегшення морського судноплавства від 09.04.1965 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text (дата звернення: 01.12.2021)
4. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності, прийнята 15.11.2000 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789#Text (дата звернення: 01.12.2021).
5. Протокол проти незаконного ввезення мігрантів сушею, морем і повітрям, що доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності, прийнятий 15.11.2000 року. URL:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_790#Text (дата звернення: 01.12.2021).

6. Конвенція ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів та психотропних речовин від 20.12.1988 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_096#Text (дата звернення: 01.12.2021).

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ДЕЛІМІТАЦІЇ ТА СПІВРОБІТНИЦТВА ДЕРЖАВ У МЕЖАХ ВИКЛЮЧНОЇ (МОРСЬКОЇ) ЕКОНОМІЧНОЇ ЗОНИ УКРАЇНИ

Півторак Галина Федорівна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри морського права

*Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту
Національний університет «Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Проблема ефективного використання ресурсів виключних економічних зон має декілька складових. Головною, вважаємо недостатню урегульованість питань розмежування виключної морської економічної зони між причорноморськими державами, що викликає низку проблем її ефективного регулювання і суттєво ускладнює безконфліктне та безпечне використання ресурсів. Така нерегульованість породжує ціле коло проблемних питань між причорноморськими державами, такими як Туреччина, Румунія та Російська Федерація.

Делімітація виключної (морської) економічної зони між Україною і Туреччиною реалізовано згідно Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Туреччина про кордон економічних (морських) зон [4].

При підписанні угоди уряди держав керувалися Договором про дружбу і співробітництво між Україною і Республікою Туреччина 1992 року. Україна є державою- правонаступницею колишнього СРСР, підтверджують положення Угоди з питання кордону економічної зони між СРСР і Республікою Туреччина, укладеною шляхом обміну нотами від 6 грудня 1987 року. Згідно ст. 1 Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Туреччина про кордон економічних (морських) зон України і Республіки Туреччина 1994 року: «Кордон континентального шельфу, що встановлений Угодою між Урядом України і Урядом Республіки Туреччина про кордон континентального шельфу між Україною і Республікою Туреччина в Чорному морі від 30 травня 1994 р., є також кордоном економічних (морських) зон між Україною і Республікою Туреччина»[5].

Підхід до делімітації виключних економічних зон держав встановлюється по аналогії з узгодженням кордону континентального шельфу, однак на нашу думку, такий підхід є застарілим та неефективним. Використання ресурсів виключної економічної зони, згідно положень ст. 61 Конвенції ООН з Морського права, визначає допустимий улов живих ресурсів у своїй винятковій економічній зоні, забезпечує безпеку стану живих ресурсів у винятковій економічній зоні для випадку або внаслідок надмірної експлуатації [3]. Дотримання Україною положень Конвенції неможливо без укладання двосторонніх угод щодо збереження та безпечної експлуатації живих ресурсів виключної економічної зони як частини правопорядку Чорноморського регіону.

Відносини між Україною і Румунією ускладнились тим, що тривалий час існував конфлікт стосовно розмежування виключної економічної зони і континентального шельфу у Чорному морі. Держави звернулися до Міжнародного суду ООН, з 2009 року Рішення Міжнародного суду ООН є нормативною основою встановлення морських кордонів між державами.

Підготовчим етапом для подальшої співпраці можна вважати проведення спільного засідання комітетів Верховної Ради України про стан українсько-румунських відносин, з залученням Комітету з питань екологічної політики, природокористування та ліквідації наслідків Чорнобильської катастрофи та Комітету з питань економічної політики [2]. Зрозуміло, що встановлення кордонів є базовими умовами для подальшої співпраці держав щодо безпечної та ефективного використання ресурсів виключних економічних зон, але на жаль, регіональної угоди такого характеру державами не укладено. Водночас навіть держави, які давно встановили виняткові економічні зони своїм національним законодавством, у багатьох випадках досить довго вирішують проблеми щодо делімітації цих водних просторів зі своїми сусідами. Так, наприклад, Болгарія та Туреччина двосторонньою угодою, підписаною в Софії лише 4 грудня 1997 р., залагодили проблеми морських кордонів своїх континентальних шельфів та виняткових економічних зон [8].

Щодо встановлення кордонів виключних економічних зон, найбільш складною та болючою є ситуація з Російською Федерацією. У 2003 році був підписаний Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон [6] та Договір між Україною і Російською Федерацією щодо співробітництва у використанні Азовського моря та Керченської протоки [7]. До 2014 року гостро не поставали питання щодо розмежування морських просторів, хоча в тому і була потреба. У зв'язку з анексією Криму та окупованими територіями Донецької та Луганської областей, попередні договори були денонсовані в односторонньому порядку і виникає гострий конфлікт між державами щодо морських кордонів.

Закон України « Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України над тимчасово окупованими територіями

в Донецькій та Луганській областях»[1], ніяк не регулює питання щодо морських просторів, таких як територіальне море, виключна (морська) економічна зона. В іншому Законі «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України», ухваленому 2014-го, в якості тимчасово окупованих зазначено: «Внутрішні морські води і територіальне море України навколо Кримського півострова, територія виключної (морської) економічної зони України вздовж узбережжя Кримського півострова та прилеглого до узбережжя континентального шельфу України, на які поширюється юрисдикція органів державної влади України відповідно до норм міжнародного права, Конституції та законів України». Водночас, не визначено, які конкретно морські акваторії в межах територіального моря та виключної морської економічної зони України є окупованими (з обчисленням від прямих вихідних ліній тощо) та їхній статус.

Визначальним елементом режиму виключної (морської) економічної зони є збалансоване поєднання ресурсних прав та реалізації морський правосуб'єктності прибережної держави з правами інших держав.

Відсутність кодифікації та єдиного підходу до вирішення питань, пов'язаних з провадженням морської діяльності, невизначеність основ формування морської політики держави, фактична відсутність міжнародних угод, що були би ефективними у вирішенні сучасних проблем експлуатації ресурсів виключних економічних зон – та низка проблем, яка потребує пильної уваги держави.

Найбільш гострою є проблема стосовно розмежування морських просторів з Російською Федерацією у зв'язку з політичним конфліктом, анексією Криму та окупованими територіями, але ж будь-які найстаріші проблеми можуть бути вирішені за допомогою переговорів як засобу мирного врегулювання суперечок, передбаченого Статутом Організації Об'єднаних Націй.

Література:

1. Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України над тимчасово окупованими територіями в Донецькій та Луганській областях: Закон України від 02 січня 2020 р. № 2268-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 10. ст.54.

2. Постанова Верховної ради України Про проведення спільного засідання комітетів Верховної Ради України на тему: «Про стан українсько-румунських відносин» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2009, N 46, ст.705 <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1493-17#Text> (дата звернення: 20.11.2021).

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057_ (дата звернення: 10.11.2021).

4. Договір про дружбу і співробітництво між Україною і Турецькою Республікою від 4 травня 1992 року №792_005. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_005 (дата звернення: 10.11.2021).

5. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Туреччина про кордон економічних (морських) зон України і Республіки Туреччина від 30 травня 1994 року № 792_008. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/792_008 (дата звернення: 10.11.2021).

6. Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, 20 квітня 2004 URL: <http://kremlin.ru/supplement/1795> (дата звернення: 07.11.2021).

7. Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон від 20.04.2004 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/643_157#Text (дата звернення: 20.11.2021).

8. Шемякин А.Н. Право пользования морем (генезис структуры и содержания). Одесса: Астропринт, 2004. 272 с.

БЕЗПЕКОВА ПОЛІТИКА ВЗАЄМОДІЇ ТУРЕЧЧИНИ В ЧОРНОМУ МОРІ

Радовецька Людмила Василівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри теорії та історії держави і права
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Гасанов Муртеза Алі

*доктор філософії з політичних наук, доцент,
доцент кафедри державної служби та кадрової політики
Академія Державного Управління при Президентові Азербайджанської
Республіки
м. Баку, Азербайджан*

Впродовж багатьох років Чорне море приймало незліченні цивілізації та племена, маючи значне геополітичне та геостратегічне значення. У сучасних геополітичних теоріях він займає чільне місце як надзвичайно перспективний регіон.

Завершення холодної війни та розпад Радянського Союзу, – ті основні історичні події, які ознаменували останню декаду ХХ століття, безпосередньо позначилося на Чорноморському регіоні. Ці зміни та

утвердження подальшої експансіоністської й агресивної політики, як і проведення військових дій, розв'язання у подальшому гібридної війни Російської Федерації у регіоні та появою у зв'язку з цим нових невизнаних міжнародною спільнотою республік й автономних суб'єктів федерації спричинили відповідну зміну карт, а також змінило геополітичний та геостратегічний баланс. Так Чорне море стало географією, яка набуває підвищеного значення і входить в сферу інтересів провідних міжнародних гравців.

В часи холодної війни Чорне море було частиною кордону між Східним і Західним блоками, а з закінченням біполярного порядку набув іншого, дещо нового значення на міжнародній арені. Зміни, що відбулися у міжнародній кон'юнктурі, повернули собі межу поля боротьби за цей регіон так, як це мало місце у минулому.

Зміни на географічних картах з появою нових держав у регіоні (визнаних і невизнаних міжнародною спільнотою) спричинили трансформацію у формуванні політики для Туреччини, для якої він має неабияке значення насамперед тому, що є одночасно важливим перехрестям і точкою перетину коридорів схід-захід й північ-південь і на сьогодні Чорне море є одним із важливих пунктів порядку денного в питаннях забезпечення міжнародної безпеки. Безпека Чорного моря, яка виходить за межі регіонального рівня і набуває глобального значення, займає важливе місце у питаннях національної безпеки та зовнішній політиці Республіки Туреччини.

Будучи членом НАТО на міжнародній арені Туреччина позиціонує себе союзником США, однак в Чорному морі вона намагається проводити дещо іншу, автономну політику, керуючись своїми національними інтересами.

Так, чорноморська політика Туреччини вироблена на власному історичному досвіді і ґрунтується на п'яти основних принципах: (1) *підтримання балансу сил*, (2) *збереження статус-кво після холодної війни*, (3) *співпраця між прибережними країнами*, (4) *стабільність та (5) встановлення миру зі стійким його порозумінням*. Однак, конфлікти на Балканах і на Кавказі є тими чинниками, які постійно впливають на її безпечне функціонування, є загрозами стабільності¹, тобто тими тригерами, які зможуть визначати її безпеку у майбутньому. У зв'язку з цим розуміння того, що система Чорного моря зберігатиме у подальшому своє значення, підтвержене часом і практикою, а налагодження ефективної співпраці в Чорному морі в умовах дотримання балансу в протоках після холодної війни є вкрай важливим, необхідним та доцільним.

¹ Внаслідок розпаду Радянського Союзу і збільшення частки прибережних країн Чорного моря в торгівлі з Туреччиною, Чорне море стало ще й важливим транзитним маршрутом для транспортування енергоресурсів з Каспійського моря, особливо азербайджанської нафти на західні ринки.

Участь Туреччини у міжнародних організаціях з Чорноморською регіональною та субрегіональною юрисдикцією

Із розпадом СРСР мав на меті встановити багатосторонню стабільність та зберегти свої лідерські позиції у Чорноморському регіоні шляхом створення та очолення різних міжнародних організацій: регіональних та субрегіональних, які мають різні спрямування своєї діяльності. Такі інституції планувалося створити для реалізації політики в Чорному морі, або ж така політика так чи інакше мала охоплювати Чорноморський регіон. До можливого членства в цих організаціях та перспектив співучасті у такого роду регіональних ініціативах вітався кожен суб'єкт регіону.

Зокрема, результатом спільних *регіональних* ініціатив Туреччини та Росії в Чорному морі стало створення під їх безпосереднім керівництвом Організації *Чорноморської військово-морської групи BlackSeaFor*, яка відіграє певну роль у збереженні безпеки в морському просторі Чорного моря. Її було засновано у Стамбулі у 2001 році, за ініціативи Туреччини та безпосередньої участі всіх країн чорноморського узбережжя, а саме: Болгарії, Грузії, України, Росії та Румунії. Цілями організації, окрім загальних – сприяння безпеці, миру та стабільності в регіоні, зміцнення дружніх відносин між державами, збільшення взаємодії між військово-морськими силами регіону, на додаток боротьба з організованою злочинністю, тероризмом, торгівлею людьми та зброєю масового знищення. Однак, якщо взяти до уваги той факт, що спільні навчання, які проводяться один раз на рік, тривають загалом не більше 20 днів, а в ті дні, що залишають в році фактично нічого не можна вдіяти через насамперед поганий стан флотів країн регіону, стає очевидним, що це не та організація, яка здатна сприяти миру і стабільності в регіоні.

Пори вищесказане, певну роль у цьому регіоні Організація все ж відіграє, оскільки сприяє проведенню окремих зустрічей керівників країн Причорномор'я.

Іншим прикладом реалізації вже *субрегіональних* ініціатив є Організація *Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС)*, – об'єднання із 12 країн Чорноморського регіону (Азербайджан, Албанія, Болгарія, Вірменія, Греція, Грузія, Молдова, Росія, Румунія, Сербія, Туреччина, Україна).

На думку багатьох експертів, той, хто домінує чи контролює Чорне море, може спрямувати війська на європейський континент, особливо на Балкани та Центральну Європу. Цей шлях відкриває додатково можливості досить легко отримати вплив у Східному Середземномор'ї, Південному Кавказі та північних частинах Близького Сходу. І це питання є надважливим для Туреччини як з точки зору безпеки та стабільності регіону, так і з погляду продовження делікатної міжнародної політики, оскільки стратегічне та військово значення проток пов'язано з тим, що вони забезпечують зв'язок між Азією та Європою, з одного боку, та зв'язок між Чорним морем та

Середземним морем, а потім і океанами, з іншого. Цей зв'язок забезпечується спеціальним транзитним режимом відповідно до Конвенції Монтре, підписаної зі встановленням суверенітету над протоками у 1936 р. Молода Турецька Республіка взявши на себе зобов'язання дотримуватися його принципів тим самим продемонструвала повагу до міжнародного морського права і перейшла на інший шабель, досягши статусу регіональної держави.

У цьому контексті Турецька протока набула міжнародного значення особливо у таких відносинах як-от: 1) *стратегічно-військових*; 2) *господарсько-комерційних* і в зв'язку з цим має високі шанси на успіх в контексті участі у позитивних перетвореннях регіону. Перша з політик вимагає від Туреччини бути більш активною у проектах ОЧЕС (оскільки ОЧЕС сьогодні, це, насамперед, реально втілювані 3 з поміж 19 задекларованих напрямків співпраці). Задля посилення впливу ОЧЕС у регіоні державам-членам, слід зосередитись на подальшому розвитку вже розроблених планів співробітництва, а не винаходити колесо регіонального співробітництва. Другий напрямок політики – це BlackSeaFor, оскільки вони мають достатньо важелів та компетенції для приведення регіону у більш функціональний стан та забезпечення його безпеки.

Безпекова політика Туреччини в контексті європейських прагнень та перспектив.

Говорячи про безпекову політику Туреччини Чорноморському регіоні, слід також брати до уваги дії ЄС, політика якого в цьому регіоні проводиться в трьох напрямках і пов'язана насамперед з процесами: 1) розширення у бік Південно-Східної Європи та Туреччини; 2) безпосереднє втілення європейської політики добросусідства; 3) стратегічного партнерства за участю України, Молдови та трьох країн Південного Кавказу.

Стратегія розширення ЄС щодо Чорного моря полягає у включенні Південного Кавказу, що забезпечить його домінування у регіоні. Однак наміри щодо членства в ЄС України, Грузії та країн Кавказу у найближчі 20 років примарні, а тому подальшу перспективу такого розширення можливо було б вирішити шляхом розширення ЄС в південно-східному напрямку, зокрема шляхом вступу Туреччини, переговори про перспективу якого тривають починаючи з 3 жовтня 2005 року. Для ЄС Членство Туреччини з цих позицій є вкрай важливим через її вдале геополітичне розташування, потужні військово-морські сили, а також активну роль у регіоні.

РЕГІОНАЛЬНЕ ТА СУБРЕГІОНАЛЬНЕ СПІВРОБІТНИЦТВО ЯК ОСНОВНІ НАПРЯМИ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Сасенко Марина Іванівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
старший науковий співробітник,
Науково-навчальна лабораторія*

*з дослідження проблем превентивної діяльності
Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ
м. Дніпро, Україна*

Костюк Володимир Леонідович

*кандидат юридичних наук, завідувач наукової лабораторії,
підполковник поліції,*

*Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Національний розвиток України його стратегія, базується на системі національних інтересів і пріоритетів, яка визначає принципи, пріоритетні цілі, завдання та механізми забезпечення важливих інтересів особи, суспільства і держави від зовнішніх і внутрішніх загроз [1]. Враховуючи сучасну геополітичну і внутрішню ситуації діяльність усіх державних органів в Україні має бути зосереджена на прогнозуванні, завчасному виявленні, запобіганні і нейтралізації зовнішніх і внутрішніх загроз національній безпеці, захисті суверенітету і територіальної цілісності України, безпеки її прикордонного простору, піднесенні економічного стану країни, гарантуванні особистої безпеки, конституційних прав і свобод людини і громадянина, викоріненні злочинності, покращенні системи державної влади, зміцненні законності і правопорядку та збереженні соціально-політичної стабільності суспільства, зміцненні позицій України у світі, підтриманні на належному рівні її оборонного потенціалу і обороноздатності, радикальному поліпшенні екологічної ситуації [2].

З огляду на підвищення уваги до євроінтеграційного розвитку держави ефективна морська політика та розвиток морського транспортного потенціалу, розробка законодавства про внутрішні водні шляхи та режим судноплавства ними, відновлення прав прибережної держави у Чорноморсько-Азовському регіоні – пріоритетні напрями сучасних державотворчих процесів в Україні. Підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 році [3] обумовило проведення значної кількості організаційних та нормотворчих робіт у сфері вітчизняного публічного адміністрування морської діяльності та його правового забезпечення. Регіоналізм, що є особливо характерним саме для співробітництва держав у морській галузі, зараз набуває в Україні нових векторів розвитку. Адже саме сумісні

(регіональні та субрегіональні) зусилля у збереженні морських ресурсів та екосистем, налагодженні транспортних коридорів, забезпеченні безпеки мореплавства визнані одним з кращих механізмів співробітництва ще з часів проведення Третьої конференції ООН з морського права.

Морська доктрина України на період до 2035 року [4] (далі – Доктрина) підкреслює, що сучасний етап становлення України має особливе значення щодо ствердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системах міжнародних відносин.

Про елементи регіоналізму, зокрема про приморські регіони, про участь України у регіональному та міжрегіональному співробітництві у новій редакції Доктрини (2018 р.) згадується у сім разів частіше за початковий зміст, і особливим чином підкреслюється необхідність їх розвитку, отже *метою даних тез* обрано з'ясування можливих сучасних напрямів розвитку правового забезпечення регіонального і субрегіонального співробітництва у Чорноморському та сполучених з ним регіонах.

Проблематикою векторів реформування та розвитку сучасної морської політики країн Чорноморського регіону під кутом зору участі України у регіональних та субрегіональних механізмах розглядаються у національній та зарубіжній науковій літературі. Відповідні розвідки спрямовані на її економічний аспект (І. А. Троян, І. Ю. Гужва, Н. М. Лисецька, А. І. Гончарук, О. Глінченко, С. О. Радзівська, В. Чечелашвілі, В. А. Хоманець, Є. Сіскос, В. М. Мотриченко, В. В. Ішук, Р. Шеферд, Т. Айбак, Д. Божилова, Г. Булент, Б. Гокай, А. Тунк). Правові дослідження регіонального співробітництва відображено у роботах Т. В. Аверочкиної, С. О. Кузнецова та В. М. Слатвінської. Відповідно, зважаючи на нові виклики та загрози, розробка питань регіональної співпраці у Причорномор'ї перебуває на часі та допоможе визначити елементи «дорожньої карти» з подолання складної ситуації навколо цього регіону.

Загальновідомо, що регіональні та субрегіональні механізми співробітництва отримали значне поширення у морській сфері. Їх взірцями є: 1) система port state control, яка довела свою ефективність у справі забезпечення безпеки мореплавства; 2) співробітництво у збереженні живих ресурсів і управлінні ними у районах відкритого моря; 3) співпраця держав, розташованих на узбережжі замкнених та напівзамкнених морів, тощо. Регіоналізм у науковій літературі був розкритикований, ще до набуття чинності Конвенції ООН з морського права 1982 р. (далі – UNCLOS'82), де він знайшов своє втілення, регіональні практики все ж зберегли своє значення, засвідчили найкращі тенденції розвитку та мають перспективи до впровадження і подальшого розгортання. Але враховуючи вище згадані аспекти, необхідно мати за мету такого співробітництва не пошук роз'єднувальних аспектів та будівництва політик держав виключно на споживчій складовій, а вироблення загальних стикових точок взаємодії та взаємної співпраці у

найбільш важливих сферах суспільного життя – правничій, економічній, природоохоронній – зі збереженням самобутності та позитивної цивілізаційної пам'яті населення та сформованих ним держав [5, с. 174].

Як стверджується у спеціальній літературі, сучасна морська політика являє собою нерозривну єдність трьох основних компонентів. По-перше, це екологічна сфера та все, що пов'язане з забезпеченням безпеки судноплавства та людського життя на морі. По-друге, це сфера, що пов'язана з міжнародною торгівлею, економічною інтеграцією та глобалізацією світової економіки. По-третє, це власне сам морський бізнес у національному та міжнародному аспектах [6, с. 6]. До цього слід також додати ще один складник – ефективне правове регулювання як міждержавного, так й внутрішньонаціонального рівня, спрямоване на подолання колізій та вироблення уніфікованих норм.

Морською доктриною України на період до 2035 року передбачаються наступні напрями регіональної співпраці: 1) її активізація у рамках Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі – ОЧЕС); 2) участь у реалізації проектів програми TRACECA, що стосуються транспортної інфраструктури у Чорноморському регіоні та проектів, що стосуються використання транспортної інфраструктури в Чорноморському регіоні та спрямовані на створення надійно функціонуючого транзитного транспортного мосту, який поєднає держави Європи та Азії; 3) активізація участі України у регіональних організаціях з управління рибальством; 4) участь у реалізації проекту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію. В межах даного дослідження охопити всі важливі напрямки розвитку морської політики неможливо, але окреслити важливість регіональних і субрегіональних можливостей щодо співробітництва у морській сфері України та ЄС, вважаємо одним з пріоритетних.

Україна та регіоналізм у межах ЄС, визначено прагненням України до повноправного членства в ЄС та значущість Чорноморського регіону як основного транзитного маршруту поставок вуглеводнів до Європи підсилюють взаємний інтерес до розвитку саме морського напрямку співробітництва. Отже, в межах розвитку цього напрямку сприяє і той факт, що ЄС приділяє значну увагу піднесенню морських перевезень на ближній відстані. За задумом стратегів ЄС створення «Європейського простору морських перевезень без бар'єрів» здатне дати поштовх розвитку послуг у цій галузі у всіх приморських регіонах. Концепція «морських магістралей» націлена на введення нових морських логістичних ланцюжків в Європі. У рамках цієї концепції ЄС визначив чотири коридори, два з яких охоплюють Чорноморський регіон. Перший коридор – морська магістраль на південному сході Європи, що з'єднує Адріатичне море з Іонічним морем і Східним Середземномор'ям. Другий – морська магістраль на південному заході Європи, що з'єднує Західне Середземномор'я з Іспанією, Францією,

Італією і Мальтою і сполучена з морською магістраллю Південно-Східної Європи, включаючи вихід до Чорного моря [7, с. 44].

Підсумовуючи, необхідно зазначити, що напрямки та можливості для регіонального і субрегіонального співробітництва, є тими важелями, що цілковито спроможні стати інтегруючим фактором співпраці держав Чорноморського регіону. Їх правове забезпечення має потужну основу, проте дієві механізми мають бути розроблені зусиллями країн-учасниць на національному рівні, а політичні ініціативи мають стати більш прагматичними. Напрямки удосконалення правового забезпечення регіонального і субрегіонального співробітництва у Чорноморському та сполучених з ним регіонах, на наше переконання, залежить, перш за все, від спільної участі держав регіону у міжнародних угодах світового характеру, по-друге, від аудиту та оновлення існуючих регіональних домовленостей, по-третє, від вироблення такої морської політики, яка буде здатна переважити політичні амбіції та встановити нарешті атмосферу взаємної поваги і взаємовигідного партнерства заради миру і розвитку.

Література:

1. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України від 6 травня 2015 року № 387/2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua> (Дата звернення 13.12.2021).
2. Про національну безпеку України. Закон України від 21 червня 2018 року № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (Дата звернення 13.12.2021)
3. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, 2014. Офіційний вісник України. 2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text (Дата звернення 13.12.2021)
4. Морська доктрина України на період до 2035 року. Офіційний вісник України. 2019. № 2. Ст. 53. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (Дата звернення 13.12.2021).
5. Серафимов В. В. Сучасні тенденції формування морської політики держав Середземномор'я. *Lex Portus*. 2018. № 3. С. 157–181. DOI: 10.26886/2524-101X.3.2018.11.
6. Современные трансформации морской транспортной политики. Буркинский Б., Котлубай А., Дебель С. *Судоходство*. 2007. № 11. С. 6–7.
7. Эшба Э.Д. Региональное сотрудничество на Черном море: достижения, проблемы, перспективы. *Вестник МГИМО Университета*. 2013. № 6 (33). С. 42–48.

ЧЕТВЕРТА ПРОМИСЛОВА РЕВОЛЮЦІЯ В БАЛТІЙСЬКО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ: СЦЕНАРІЙ РОЗВИТКУ ТА ТОЧКИ РОСТУ

Волонцевич Дмитро Олегович

*доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри інформаційних технологій і систем колісних та гусеничних машин ім. О. О. Морозова,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

Скворчевський Олександр Євгенович

*кандидат технічних наук, доцент, докторант кафедри інформаційних технологій і систем колісних та гусеничних машин ім. О. О. Морозова,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

На сьогоднішній день країни Балтійсько-чорноморського регіону технологічно сильно відстають від США, країн Західної Європи та Китаю. Це відставання має тенденцію до посилення, через суттєву нерівномірність протікання 4-ї промислової революції, яка здійснюється на наших очах. У галузі інформаційних технологій ситуація виглядає відносно оптимістично для регіону завдяки вигідності передачі в регіон другорядних задач із розробки програмного забезпечення, аналізу даних тощо. В той же час основні досягнення 4-ї промислової революції – інтернет речей, робототехніка, практично повна автоматизація виробничих процесів можуть позбавити регіон цілих галузей економіки, через зникнення основної переваги регіону – дешевої робочої сили, яка стане просто непотрібною.

Аналіз літератури показав, що у світі є чітке розуміння напрямів впровадження ідей 4-ї промислової революції, яка іде повним ходом. Ці ідеї відображені в багатьох джерелах, основне із котрих це [1]. В країнах Балтійсько-чорноморського регіону цим питанням також приділяється багато уваги [2-5 та ін.]. Однак публікацій в яких відображалися б дослідження по перспективам впровадження основних концепцій Індустрії 4.0 в контексті синергетичного ефекту від співробітництва країн Балтійсько-чорноморського регіону виявлено не було.

Метою даної доповіді є представлення результатів дослідження із виявлення ідей та концепцій на основі яких можливе співробітництво країн Балтійсько-чорноморського регіону в ході 4-ї промислової революції.

Широка роботизація та інтернет речей може мати дуже небезпечні соціально-економічні наслідки в першу чергу для досить успішних країн регіону, наприклад Польщі та Словаччини де сконцентровано значну кількість виробництв, конкурентоспроможність яких забезпечується в основному за рахунок дешевої робочої сили. Як не парадоксально, але для української економіки індустрія 4.0 не є такою критичною, бо основний промисловий потенціал і так було знищено у 90-і та 2000-і роки. Більш того, поточна ситуація із впровадженням досягнень індустрії 4.0 відкрила для України вікно можливостей для здійснення технологічного та економічного прориву в дуже короткі терміни (2-3 роки). Але, нажаль, державні діячі не приділяють цій можливості достатньої уваги. Тому реалізація можливостей впровадження індустрії 4.0 в Україні має здійснюватися за ініціативою науковців та підприємців. До основних передумов швидкого технологічного переходу належать наступні:

- високий рівень технічної освіти, що може забезпечити нові напрямки виробництва та техніки кваліфікованими працівниками;
- наявність високотехнологічних виробництв, що в основному сконцентровані у трикутнику «Харків-Дніпро-Запоріжжя»;
- відносно дешева електроенергія;
- якісний інтернет.

Розглянемо основні концепції, впровадження яких може дуже швидко дати ефект та зробити Україну, зокрема науково-індустріальну агломерацію «Харків-Дніпро-Запоріжжя» локомотивом здійснення 4-ї промислової революції в Балтійсько-чорноморському регіоні.

Сьогодні більшість науково-технічних проєктів носять мультидисциплінарний характер, що вимагає кооперацію спеціалістів різного профілю, тобто створення мультидисциплінарних команд проєкту. Джерело [6] характеризує мультидисциплінарну команду, як таку, яка найбільш ефективна в організації, що зорієнтована на командну діяльність та функціонує в умовах мінливого і погано передбачуваного ринку; об'єднує фахівців з ряду організаційних підрозділів або партнерських організацій, чия компетентність дозволяє знайти і реалізувати найбільш оптимальне рішення складної і важкої проблеми; поєднання здібностей членів команди, які взаємодоповнюють один одного, створює синергетичний ефект, що визначає її високий потенціал.

В [7] показано, що мультидисциплінарні групи (Multi-Disciplinary Groups (MDGs)) або інтегровані групи проєктів Integrated Project Teams (IPTs) використовуються для об'єднання компетенцій та ресурсів із різних організацій для ефективного рішення конкретних проблем шляхом спільної роботи.

Структура, склад і роль MDG варіюватимуться залежно від стратегії та цілей проєкту та рівня інтеграції між замовником та підрядником. При

правильному використанні MDG пришвидшують процес виконання та підвищують якість виконання проекту за рахунок заміни тривалих формалізованих процедур обміну інформацією безпосередньою особистою роботою. Передбачається, що MDG доступні як ресурс на усіх етапах життєвого циклу науково-технічного проекту. Робота MDG може здійснюватися, як шляхом особистих контактів, так і із використанням іншого поняття, що пропонує [7] – загального середовища даних (Shared Data Environment (SDE)).

SDE є інтегруючим комплексом програмних засобів що підтримує інформаційний обмін та дозволяє даним бути контрольованими, доступними та розподіленими між усіма учасниками проекту протягом часу його існування. Програми SDE мають забезпечувати найбільш широкий функціонал та покривати найбільшу кількість учасників науково-технічного проекту. Програми загального середовища даних мають бути доступними протягом всього періоду життєвого циклу високотехнологічного машинобудівного продукту. У процесі розробки, MDG використовують загальне середовище даних для прискорення і поліпшення процесів досліджень та проектування. На операційному рівні SDE забезпечує швидкий контрольований доступ до технічної інформації науково-технічного проекту та високотехнологічного машинобудівного виробу, як результату цього проекту на усіх етапах їх життєвих циклів [7].

Побудова загального середовища даних науково-технічного проекту – SDE вимагає наявності бази даних високотехнологічного машинобудівного виробу, що в свою чергу вимагає наявності відповідної моделі даних. Джерело [7] пропонує концепцію моделі даних NATO CALS (NATO CALS Data Model) яка є гнучким засобом семантичної розбивки даних, що генерують зразки високотехнологічних машинобудівних виробів протягом своїх життєвих циклів. NATO CALS Data Model пропонує розбивку структури продукту як для проектування і виробництва так і для логістичної підтримки.

Хоча дані, що генерує зразок високотехнологічної машинобудівної продукції вважалися ресурсом не менш цінним ніж сам продукт і 10 років тому, зараз, із появою інтернету речей та машинного навчання цінність даних суттєво зростає. Зокрема вони можуть бути використані для оптимізації процесів технічного обслуговування та ремонту, модернізації та розробки нових аналогічних продуктів.

Як бачимо, усі вищеперелічені засоби, які можуть сприяти успішному та своєчасному проходженню четвертої промислової революції в Україні та Балтійсько-чорноморському регіоні в цілому відносяться до концепції Continuous Acquisition and Lifecycle Support (CALS-концепції). Окрім розглянутих засобів зазначена концепція пропонує значну кількість інших засобів, які можуть стати точками росту для Індустрії 4.0 в регіоні. Саме

тому розробка принципів впровадження цієї концепції у високотехнологічне машинобудування та інші галузі Балтійсько-чорноморського регіону є перспективним науково-технічним напрямком.

Література:

1. Schwab Klaus Martin The fourth industrial revolution. World Economic Forum, Switzerland. 2016, 172 p.
2. Nikitin, Y., & Kulchytskyu, O. (2019). Strategy of the development of Industry 4.0 in Ukraine: evaluation of the representatives of various organizations and companies of Ukraine. *Technology Audit and Production Reserves*, 4(4(48)), 25–29. <https://doi.org/10.15587/2312-8372.2019.176907>.
3. Miśkiewicz Radosław Industry 4.0 in Poland—selected aspects of its implementation. *Scientific Papers of Silesian University of Technology. Organization and Management Series*. 2019. P. 403–413.
4. Lithuanian Industry Digitisation Roadmap 2019-2030. Ministry of economy and innovation. Access mode: https://industrie40.lt/wp-content/uploads/2019/03/Lithuanian-Industry-Digitisation-Roadmap-2019-2030_final.pdf.
5. Aridi Anwar, Querejazu Daniel Manufacturing a Startup: a case study of Industry 4.0 development in the Czech Republic. International Bank for Reconstruction and Development / The World Bank Group, 2019. 42 p.
6. Подольська, Є.А. Соціологія: 100 питань-100 відповідей / Є.А. Подольська, Т.В. Подольська. Київ : ІНКОС, 2009. 352 с.
7. NATO CALS handbook. 2000. 307 p.

THE CONCEPT OF INTERMARIUM IN PROCESSES OF THE DEVELOPMENT OF EASTERN EUROPE

Tishchenko Olena

*Senior Lecturer of Navigation and Ship Handling Chair,
Azov Maritime Institute of National University “Odessa Maritime Academy”
Odessa, Ukraine*

Morozov Mykyta

*Cadet of Navigation and Ship Handling Chair,
Azov Maritime Institute of National University “Odessa Maritime Academy”
Odessa, Ukraine*

The recent destabilization of geopolitical situation in the world and in the Eastern European region shows us, that the countries of that region is in need of a

new concept of international communication, defense, trade and interaction. There are a lot of methods for the dissolving of this huge problem like joining in NATO or European Union.

Countries need to strive for rational decision making. In the absence of a suitable alliance, it is advisable for countries to create an alternative method of influence in the Black and Baltic regions.

Such effective decision could be the restoration of the Intermarium Alliance. The concept of Intermarium was created by Jozef Pilsudski to unite countries that were the part of the Polish-Lithuanian Commonwealth in the past but not as one country or union of countries. That could be a federation, confederation or alliance of Poland, Lithuania, Ukraine, Belarus, Latvia, Estonia, Czech Republic, Slovakia, Hungary, Romania. But also, it may expand with Serbia, Bosnia and Herzegovina, Northern Macedonia, Montenegro, Croatia and Montenegro. [1]

What are the pros and cons of this idea?

Pros:

- Countries-members of the alliance could expand their military power in the region
- Such kind of alliance can be expanded with free-trade zone, which will be effective for the economical development, migration and tourism
- Countries may create cooperation between industrial, commercial and trade nodes. This will stimulate the development of Polish and Ukrainian trade fleet.
- Strengthening the ties between countries would improve education processes. This will lead to an improvement in the quality of education by strengthening interstate relations. All of the countries will unite their education system to create effective mechanism to educate great specialists [2]
- Armies and combat fleets of all countries can ensure the protection of common interests in politics, economy, diplomacy, trade
- Creation of a new shield to protect citizens and independence of the members

Cons:

- Countries need to strive for sound decision-making. Because of the the need to abandon nationalist ideas and territorial claims
- Dependence of economic growth on stability in the region, which is ensured by the armed forces.
- Additional costs associated with the standardization of the army and navy

In case of the development of Intermarium Alliance we can remember other very important peculiarity like *Medžuslovjansky jezyk*. Due to language barrier countries-members of the alliance could use this language to have effective communication. Interslavic can replace English as the lingua franca throughout the region. While most Slavic speakers can intuitively read, listen to and comprehend Interslavic at a high level, the number of speakers remains rather low, making the possibility of it fully replacing English in the region unlikely [3].

However, employing the language in a variety of circumstances has proven useful for Slavic language speakers who might not be proficient in English.

Considering all the following, we can say that the development of Intermarium can bring economic, political and military benefits to the member countries of the alliance, which will create an effective relations between countries and safe space in Eastern Europe with protection from aggressive countries, ensuring safe trade and shipping in the Baltic, Black and Azov Seas. Also, there are the perspectives to unite the countries in the alliance in one big and effective confederation with great military, politic and economical potential and diversity in culture.

References:

1. Ostap Kushnir, *The Intermarium as the Polish-Ukrainian Linchpin of Baltic-Black Sea Cooperation*, 2019, Cambridge Scholars Publishing.
2. Agnes Tycner, *Intermarium in the 21st Century*, 2020.
3. Is Interslavic the Slavic world`s new lingua franca? URL: <https://emerging-europe.com/after-hours/is-interslavic-the-slavic-worlds-new-lingua-franca/>.

MODERN MILITARY THREATS IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION AND COUNTERMEASURES

СУЧАСНІ ВІЙСЬКОВІ ЗАГРОЗИ НА ДЕРЖАВНОМУ КОРДОНІ У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Бурбела Сергій Валерійович

*старший викладач кафедри загальновійськових дисциплін,
Національна академія державної прикордонної служби України
імені Богдана Хмельницького
м. Хмельницький, Україна*

Об'єкти захисту державного кордону та виключної (морської) економічної зони є складними територіально-розподіленими об'єктами з багатофункціональним цільовим призначенням. У загальному випадку захист кордонів на морській та річковій ділянці включає в себе певну кількість складних об'єктів, як правило, неоднорідних за своїми характеристиками, призначенням, умовами розміщення, важливістю. Тому вони мають свої особливості щодо впливу загроз, їх розвідки, протидії їм, їх блокування і нейтралізації [4, с. 8].

Дії органів та підрозділів Державної прикордонної служби України з реагування на кризові ситуації визначаються низкою чинників, основними з яких є такі: характер ситуації та інших дій противника на морі та річці (з моря, у приморських районах, річковій ділянці кордону), зокрема мета і завдання противника, обсяг цих завдань, способи виконання завдань, отримані (очікувані) результати дій противника; умови району (зони), в якому відбуваються дії, їх особливості, що обумовлюють дії органів та підрозділів Державної прикордонної служби; рівень і обсяг завдань, які покладаються на органи підрозділи Державної прикордонної служби у ході реагування на кризові ситуації на морській та річковій ділянці, їх частка у завданнях міжвідомчих та міжвидових угруповань сил (військ); спроможності морських підрозділів (загону морської охорони) Державної прикордонної служби та їх частка у загальних можливостях міжвідомчих угруповань сил, які використовуються у діях [4, с. 12].

Параметрами моделі дій сил та засобів на морській ділянці є такі: основні ознаки виникнення або прояви загроз безпеки (ознаки загроз); види можливих небезпечних впливів (види загроз); способи і форми реалізації цих впливів на об'єкти оборони (способи і форми реалізації загроз); уразливість, яка зумовлюється можливістю реалізації конкретних загроз безпеки через недосконалість системи оборони об'єкта, чи побудови

охорони державного кордону; можливі наслідки від реалізації загроз, які відображають шкоду, збиток матеріально-технічних об'єктів (вплив загроз).

З метою створення комплексної системи захисту від можливих загроз з участю сухопутних та морських органів та підрозділів Державної прикордонної служби України необхідно визначити основи застосування прикордонних підрозділів на морській ділянці для вирішення таких основних завдань: прогнозування, виявлення, аналіз і оцінка загроз безпеці морських та річкових кордонів; розробка і застосування комплексу заходів, пов'язаних з виявленням, попередженням та протидією загрозам; визначення, формування організаційної структури протидії загрозам; координація діяльності суб'єктів, які належать до різних відомств.

Особливості охорони морської та річкової ділянок кордону вимагають специфічного підходу до їх дослідження у цілому та до участі підрозділів Державної прикордонної служби України зокрема. Для територіально-розподілених об'єктів доцільно створити концептуальну модель організації захисту морської та прилеглої річкової ділянки державного кордону, виключної (морської) економічної зони і на її основі для конкретних об'єктів розробляти часткові моделі. При цьому слід оцінити вплив суб'єктів захисту (охорони) морської та річкової ділянки на загрози. Цей вплив визначається видом діяльності та оцінюється набором можливостей, що відображують сутність його участі. Участь органів та підрозділів Державної прикордонної служби України доцільно представити у вигляді заходів та можливостей протидії загрозам, в рамках яких формуються основні атрибути охорони державного кордону. До них віднесені характеристичні елементи: загрози, сценарії загроз, кризові ситуації, заходи і способи протидії, розподіл сил та засобів.

На підставі аналізу обстановки в південних регіонах України сформовані прогнозні сценаріями її розвитку:

- окрема спеціальна операція Російської Федерації проти України із застосуванням військових підрозділів та/або частин, вогневих ударів, інформаційних, інформаційно-психологічних операцій (дій) у сукупності з використанням невоєнних заходів, у тому числі миротворчих сил за відсутності відповідного рішення Ради Безпеки ООН;

- блокада морських портів, узбережжя або повітряного простору України із застосуванням воєнної сили, порушення комунікацій України з боку Російської Федерації;

- збройний конфлікт на державному кордоні України, зокрема прикордонні збройні інциденти (провокації, сутички) з регулярними або нерегулярними силами Російської Федерації, не передбаченими законом збройними формуваннями. [3].

- Дані сценарії можуть бути реалізовані шляхом створення таких кризових ситуацій:

- висадка морського десанту на узбережжі України;
 - блокування кораблями ЧФ РФ кораблів та катерів ВМС ЗСУ, МО ДПСУ;
 - проведення з боку кораблів ЧФ РФ, спроб захоплення українських суден та провокацій стосовно кораблів та катерів ВМС ЗСУ, МО ДПСУ;
 - дії (в тому числі із застосуванням стрілецької зброї) з боку кораблів (суден забезпечення) ЧФ РФ щодо кораблів та катерів ВМС ЗСУ, МО ДПСУ;
 - доставка на територію України диверсійно-розвідувальних груп та окремих осіб морським сполученням через морські пункти пропуску так і поза ними;
 - доставка на територію України засобів терору, озброєння та боєприпасів суднами будь-якого класу, які прямують з АРК, РФ;
 - спроби незаконного переміщення з території РФ та з тимчасово окупованої території (АР Крим) до материкової частини України екстремістських угруповань, радикально налаштованих осіб з використанням маломірних плавзасобів по всій ділянці узбережжя;
 - спроби незаконного переправлення незаконних мігрантів (прийняття на борт) на судна закордонного прямування, які слідують рекомендованими курсами, під час знаходження на рейдовій стоянці за допомогою рибпромислових суден та маломірних плавзасобів.
- Отже, підвищення обґрунтованості рішень щодо застосування прикордонних підрозділів здійснюється за рахунок раціонального поєднання їх правоохоронних та бойових можливостей із можливостями інших відомств.

Література:

1. On the State Border Guard Service of Ukraine: Law of Ukraine. *Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine*. 2003. № 27. P. 208. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/661-17>.
2. On the national security of Ukraine: Law of Ukraine. *Official Gazette of Ukraine*. 2018. № 55. P. 51. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/2469-19>.
3. Strategy of military security of Ukraine / Decree of the President of Ukraine №121 / 2021. URL: <http://president.gov.ua>.
4. Defense Review: Ukrainian dimension 2014–2018: monograph / F. Saganyuk, A. Pavlikovsky, P. Shchypansky, V. Pavlenko and others; for the head ed. d. troops. n., prof. I. Rusnak. Kyiv: Ministry of Defense and General Staff of the Armed Forces of Ukraine, NGO, 2019. 196 p.

**СТРАТЕГІЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ
В УМОВАХ СУЧАСНИХ ЗАГРОЗ
В ЧОРНОМОРСЬКО-АЗОВСЬКОМУ РЕГІОНІ.
ШЛЯХИ РОЗВИТКУ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ
СПРОМОЖНОСТЕЙ**

Неїжпапа Олексій Леонідович

командувач

Військово-Морських Сил Збройних Сил України

Основні загрози з морського напрямку в політичній, економічній, військовій та інформаційних сферах зазначені на слайді. Вказані загрози, послідовно та скоординовано втілюються Російською Федерацією. При цьому частину з них вже реалізовано:

з 2014 року Російською Федерацією більш ніж у два рази посилено угруповання військ в Криму, на Чорному та Азовському морях, які регулярно, під виглядом навчань проводять демонстраційні дії з метою військово-політичного тиску на Україну та країни Північно-Атлантичного альянсу;

на захоплених у Чорному та Азовському морях газодобувних платформах розгорнуто системи розвідки та викриття надводної і підводної обстановки. Захоплені платформи охороняються підрозділами збройних сил Російської Федерації, кораблями Чорноморського флоту та берегової охорони ФСБ.

Порушуючи морське право Російська Федерація на тривалі терміни перекиває великі ділянки Чорного та Азовського морів. Сили корабельного складу Чорноморського флоту та ФСБ, під прикриттям авіації і берегових комплексів протикорабельних ракет, забезпечують ізоляцію “закритих” районів, блокуючи прохід цивільних суден і військових кораблів інших країн. Крім того, використовуючи морські промислові об’єкти, зокрема трубопровід Турецький потік, РФ розгорнула систему контролю підводного простору.

Довідково.

На дійсний час результати дій РФ на Азовському морі.

Втрати судновласників – від 5 до 15 тис. \$ за добу

За результатами економіко-математичного аналізу, виконаного на базі Державного науково-дослідницького інституту інформатизації та моделювання економіки встановлено, що повна зупинка товарообігу через Керченську протоку призведе до скорочення ВВП України на 4%, зокрема:

сектору послуг – на 12,7%;

сільськогосподарства – на 0,6%;

промислового виробництва – на 14,3%.

Середня тривалість очікування суднами на прохід складає приблизно 47 годин, що дорівнює 14 тисячам доларів США втрат на одне судно. Орієнтовні втрати компанії-операторів суден (судновласників) за останні 2 роки, пов'язані з очікуванням, складають близько 20 мільйонів доларів США (з розрахунку, що середня вартість однієї доби експлуатації судна дедвейтом 10 тис. тон складає 7000 доларів США).

У той же час, середня тривалість очікування суднами, що рухаються до/з портів Російської Федерації – менш ніж 9 год.

Внаслідок зазначених дій Російської Федерації обсяги переробки вантажів в портах за останні роки скоротились більш ніж на 44% та тенденція щодо скорочення зберігається.

Крім того, існує загроза здійснення диверсій в портах та на важливих об'єктах морської інфраструктури України силами і засобами груп підводних диверсантів РФ.

Керівництво Російської Федерації продовжує нарощування корабельного складу та берегових ракетних комплексів ЧФ. Як свідчення тому, за останні 7 років чисельність корабельного складу ЧФ зросла з 29 до 45 одиниць. При цьому, нові кораблі Чорноморського флоту свідчать про те, що метою розвитку Чорноморського флоту є збільшення ударних (ракетних) та десантних спроможностей.

Відповідно до Програми розвитку озброєння ЗС РФ до 2030 року та прогнозу до 2035 року, у продовж наступних 15 років корабельний склад ЧФ РФ має поповнитись ще на 28 одиниць.

Для нейтралізації реальних та потенційних загроз національним інтересам України з морського напрямку, зміцнення безпеки України в акваторіях Чорного та Азовського морів і Керченської протоки, необхідно:

наростити військово-морський потенціал України, достатній для ефективної протидії агресії на морях та річках;

досягти спроможності ведення превентивних та асиметричних дій, які нівелюють чисельні і технологічні переваги противника;

створити єдиний інформаційний простір – систему яка об'єднає дані про надводну та підводну обстановку від усіх наявних державних джерел а також від джерел країн-партнерів;

налагодити взаємодію та координацію між суб'єктами забезпечення морської безпеки України, а саме: Кабінетом Міністрів України, Міністерством оборони України, Збройними Силами України, Міністерством внутрішніх справ України, Службою безпеки України, Службою зовнішньої розвідки України, уповноваженими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, військовими формуваннями, правоохоронними органами та державними підприємствами та установами і організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням морської безпеки;

встановити чіткий розподіл повноважень між суб'єктами забезпечення морської безпеки України для уникнення дублювання завдань та функцій;
забезпечити: зміцнення міжнародної співпраці та координації у сфері морської безпеки; розробку нових міжнародних інструментів, механізмів та систем безпеки як на регіональному так і на глобальному рівнях, з метою усунення загроз та зміцнення безпеки у Балто-Чорноморському регіоні та Середземномор'ї; створення нового чорноморського військово-морського з'єднання без участі держави – агресора Російської Федерації;
організувати спільні або скоординовані з державами-партнерами морські патрулі.

В рамках реалізації Державної політики у сфері морської безпеки України, Радою Національної безпеки і оборони України разом з підкомітетом з питань морської політики та безпеки Верховної Ради України розроблено **Стратегію морської безпеки України**, яка визначає загрози морській безпеці України, цілі у справі забезпечення морської безпеки а також керівні принципи та напрямки забезпечення державної політики у сфері морської безпеки.

Крім того, Військово-Морськими Силами Збройних Сил України розроблено **Стратегію розвитку ВМС ЗС України до 2035 року**, яка формулює бачення розвитку спроможностей національних ВМС на довгострокову перспективу (до 2035 року), із урахуванням прогнозованих загроз, економічних можливостей та пріоритетів розвитку.

Також, для формулювання бачення розвитку спроможностей Військово-Морських Сил Збройних Сил України на середньострокову перспективу, Військово-Морськими Силами Збройних Сил України розроблено **Концепцію розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України (до 2026 року)**. На підставі вищевказаних документів формуються та розвиваються військово-морські спроможності нашої держави.

У найближчі 5 років, ми плануємо наростити військово-морський потенціал України.

Основні зусилля зосереджено на розвиток:
спроможностей для дій у ближній морській зоні;
розвідувальних, аналітичних та ударних спроможностей;
бойових спроможностей стримування.

З метою нарощення спроможностей надводних сил:

у межах угоди між Україною та республікою Туреччина розпочато будівництво першого з чотирьох корпусів багатоцільового корвету типу "Ada";

у рамках "Меморандуму про реалізацію проєктів морського партнерства між консорціумом промисловості Сполученого королівства Велика Британія та Військово-Морськими Силами Збройних Сил України";

розробляється технічне завдання на будівництво ракетних катерів британського проєкту;

готуються до передачі до складу Військово-Морських Сил Збройних Сил України протимінні кораблі типу “Sandown”;

з метою створення належних умов базування, розпочато будівництво військово-морських баз у Чорному та Азовському морях.

У якості матеріально-технічної допомоги від Сполучених штатів Америки нами отримано 2-а патрульних катери типу “Island”. В першому кварталі 2022 року планується отримання ще одного.

Крім того, завершуються державні випробовування середнього розвідувального корабля “Сімферополь” та двох десантних катерів проекту 58503 “Кентавр”.

Нами розпочато формування берегових ракетно-артилерійських військ. Вже сформовано один окремий береговий ракетний дивізіон, на базі берегового ракетного комплексу “Нептун” (РК-360МЦ). До кінця 2022 року плануємо мати 2-а таких дивізіони, які будуть здатні уражати надводні сили противника на дистанції до 280 км.

Підвищено спроможності морської авіації, завдяки отриманню на озброєння безпілотного авіаційного комплексу “Байрактар-ТБ2”. Наразі триває процес набуття спроможностей його екіпажами.

Для створення системи висвітлення морської обстановки та розвідки розроблено “Державну цільову оборонну програму створення Державної інтегрованої інформаційної системи висвітлення надводної і підводної обстановки в акваторії Чорного і Азовського морів та басейнів річок Дніпро і Дунай”. Наразі знаходиться на експертизі в секретаріаті Кабінету Міністрів України.

Також, у поточному році були проведені заходи щодо відновлення технічної готовності деяких берегових радіолокаційних станцій. Також, проводиться робота щодо нарощення системи висвітлення обстановки за рахунок встановлення нових радіотехнічних постів.

Крім розвитку оперативних (бойових) спроможностей, для забезпечення належних умов базування наявного та перспективного корабельного складу, розпочато роботу щодо створення необхідної системи базування Військово-Морських Сил на узбережжі Чорного та Азовського морів.

Проте, для забезпечення нейтралізації реальних та потенційних загроз національним інтересам України з морського напрямку, окрім розвитку спроможностей Військово-Морських Сил Збройних Сил України, необхідно налагодити взаємодію та координацію між усіма суб’єктами забезпечення морської безпеки України а також з державами-партнерами.

Тільки завдяки скоординованим, спільним зусиллям, можливо забезпечити захист національних інтересів України на морі!

Дякую за увагу!

**ПРОВЕДЕННЯ ЗАХОДІВ ЦИВІЛЬНОГО ЗАХИСТУ
ЯК ЕЛЕМЕНТ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ**

Попович Василь Васильович

*доктор технічних наук, професор,
начальник навчально-наукового інституту цивільного захисту,
Львівський державний університет безпеки життєдіяльності
м. Львів, Україна*

Яковчук Роман Святославович

*доктор технічних наук, доцент,
начальник кафедри цивільного захисту
та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів,
Львівський державний університет безпеки життєдіяльності
м. Львів, Україна*

Ковальчук Віктор Миколайович

*кандидат наук з державного управління, заступник начальника
кафедри цивільного захисту
та комп'ютерного моделювання екогеофізичних процесів,
Львівський державний університет безпеки життєдіяльності
м. Львів, Україна*

Протягом останніх семи років, починаючи з 2014 року і по сьогоднішній день, Україна перебуває в стані постійної військової загрози. На території Донецької та Луганської областей ведуться активні бойові дії, які супроводжуються застосуванням різного роду боєприпасів, як застарілі, які виготовлені за часів СРСР так і сучасні. Як наслідок, в Україні утворились території великого масштабу, які забруднені цими боєприпасами – небезпечними залишками воєнних дій. Серйозну загрозу для мирного населення становлять вибухонебезпечні предмети не тільки на суходолі, а й на узбережжі Чорного та Азовського морів. Морський шлях дуже важливий з точки зору військової стратегії. Завжди існує загроза застосування інженерних боєприпасів (морських та протидесантних мін).

Виникає необхідність у забезпеченні безпеки населення, територій, їх захисту. У цій сфері важливими питанням є інформування та навчання населення як безпечно поводитись та дотримуватись правил безпечного життя.

Питання захисту населення, територій від надзвичайних ситуацій, включаючи військового характеру, попередження таких, ліквідацію їх наслідків як в особливий період так і в мирний час забезпечує цивільний захист як функція держави [1, стаття 4]. Державна служба України з надзвичайних ситуацій (далі – ДСНС України) є центральним органом

виконавчої влади що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту [2, п. 1]. Львівський державний університет безпеки життєдіяльності (далі – ЛДУБЖД України) являється відомчим закладом вищої освіти ДСНС України, що готує фахівців цивільного захисту. В рамках підтримки своєї освітньої діяльності між ЛДУБЖД України та Естонською академією безпеки, м. Таллінн, Естонська республіка був реалізований міжнародний проект: „Support to the Ukrainian Emergency Situations Service in establishment of the training system in the field of humanitarian demining“. Даний проект передбачав навчання, обмін досвідом між представниками ДСНС України та Рятувальним Департаментом Естонської Республіки, які працюють у сфері гуманітарного розмінування. Можна виділити ключові результати такої балтійсько-української співпраці.

1. Українські фахівці ознайомились як практично реалізовані в Європейському Союзі вимоги міжнародних стандартів з гуманітарного розмінування IMAS. Яка тактика дій щодо гуманітарного розмінування професійних рятувальників і які заходи здійснюють органи державної влади та місцевого самоврядування у цьому напрямку.

2. Результатом такої співпраці стала розробка стандартної оперативної процедури СОП 12.10/ДСНС «Навчання населення ризикам, пов'язаним із поводженням з вибухонебезпечними предметами».

3. Естонські колеги вивчили порядок реагування та особливості роботи із сучасними боеприпасами, які можна зустріти на території східних областей України. Взято до уваги певні тактичні прийоми роботи українських колег та технічні питання забезпечення такої тактики.

Важливим досяганням проекту можна також вважати і те, що молоді фахівці з України, вивчили безпечні способи знищення боеприпасів, принципи управління силами цивільного захисту та взаємодії на міжнародному рівні з питань протимінної діяльності. Ці знання, сьогодні, вже на практиці вони реалізують набутий досвід в бойових підрозділах.

Усі ці навички необхідні фахівцям ДСНС, як реалізацію заходів цивільного захисту і спрямовано на забезпечення національної безпеки України.

Література:

1. Кодекс цивільного захисту України.
2. Положення про Державну службу України з надзвичайних ситуацій.

SYSTEMATIC APPROACHES TO COMBATING THREATS AT SEA

Rudenko Sergiy

*Doctor of Technical Sciences, Professor, Rector
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Shumylo Oleksandr

*PhD, Professor, Vice-Rector for Educational and Organizational Work
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Kononova Olga

*PhD, Associate Professor, Department of Machine Science
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Baraboly Kristina

*Postgraduate, Department of Maintenance and Repair of Ships
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Today, international maritime transport plays an important role in the world economy. From 80% to 90% of international trade turnover is accounted for by sea transport. In this regard, it is extremely important to ensure the dangerous functioning of the maritime industry, to protect it from criminal encroachment by the international criminal community.

These circumstances also play a very important role for Ukraine, its citizens – tens of thousands of sailors and their families.

Today, Ukraine is among the top five countries in the world in the number of seafarers working in the international labor market, primarily officers (according to some data, ranks 3rd). According to experts, sailors import about 3 billion US dollars a year, which are invested in the economy and ensure its growth.

Developed in July 2004, a system of measures to combat threats at sea was introduced, the elements of which are the main provisions of the basic document «International Code for the Protection of Ships and Port Facilities».

The main threats to the safety of international shipping according to the classification of the International Maritime Organization (IMO) today are:

- terrorism;
- piracy;
- armed robbery, theft of cargo and ship's property;
- smuggling of drugs, psychotropic substances, weapons on board;
- transportation of illegal migrants on ships;

– cybercrime.

The world community, led by the IMO, has built a fairly clear system of tools to combat threats at sea.

The horrific terrorist attack in the United States in September 2001 led to the creation of additional regulations in the shipping industry: in December 2002, the IMO Diplomatic Conference in London adopted amendments to the SOLAS-74 Convention, Chapter 11-1 – «Special measures to enhance security at sea».

A new chapter 11-2 – «Special measures to strengthen protection at sea», as well as the main document – the Code for the Protection of Ships and Port Facilities of ISPS (ISPS Code), which came into force on July 1, 2004. From that moment on, the ships of the signatory states were introduced to the positions of ship security officers, who are responsible for the organization, provision and protection of ships, crew members and cargo from threats at sea.

Ten years of practice in applying the threat detection and response system, preventing crimes at sea by crew members, showed its efficiency, however, its effectiveness in some cases is still insufficient due to the poor training and qualifications of the participants in the process of combating the process of combating threats at sea (especially members of the ship's crew).

In 2010, diplomatic conferences in Manila, Philippines, adopted the Manila Amendments to the 1978 Convention on the Training and Certification of Seafarers (SEA), which stipulates that all crew members must be trained in ship security and comply with the requirements of regulation 6. / 6.

There are currently three levels of training for seafarers. First level – crew members are required to be notified of security measures and to confirm their competence (security awareness training). The second level is the members of the crew who are assigned special responsibilities for the protection of the ship in flight and who must have appropriate training (Training for designated security duties) and prove their competence. Third level – Ship security officer.

The developed normative documents on behalf of the IMO, with the involvement of specialists from the competent authorities of the United States and India, can be assessed only positively. All of them clearly follow the relevant security plans, regulatory requirements, have appropriately trained performers (crew members, port staff and shipping company)

The basis for the successful solution of the problem of combating crimes at sea is the interaction of officials – the officer of the protection of the ship company, the officer of the protection of the ship and the officer of the protection of the port facility and use a synchronized global infrastructure and information databases to respond quickly to emerging target and large-scale threats (security incidents).

Based on the available factual data, it is advisable to draw the attention of the maritime community to some aspects of the fight against crimes at sea, which may have significance and practical application for the subjects of this activity.

Ensuring the safety of merchant ships from threats at sea lies in the organizational and managerial sphere – strict compliance with the provisions and

requirements of the plans for the protection of ships and ports and provide for the application of a number of preventive measures, procedures and actions by ship and port personnel. This requires that all actors clearly follow their convention obligations, informally and consciously apply them; understanding that threats at sea actually exist and are extremely dangerous requires constant and prompt accounting and linking the level of threat to the ship's route or the port in which the ship is located.

The OPS Code is universal for combating and protecting ships, cargo and crew members from all types of threats. However, this link is narrowing today, mainly to the threat of piracy.

It should also be emphasized that smuggling, especially drugs and illegal migration, is dangerous for shipping. This is another area of research and development, including legal aspects.

Knowledge of the convention requirements and clear and informed implementation of the provisions of the ship security plan enables shipboard personnel to get out of a difficult, dangerous situation at sea without outside assistance when it cannot be provided with their knowledge, skills, training and technical support. the onset of possibly severe consequences from threats that have already occurred.

The requirements of all the above IMO documents exclude the use of firearms by crew members for defense. The presence of weapons on board is in conflict with the national legislation of a number of countries in whose ports the ship enters, as well as the problems of unsafe storage, use of weapons on board ships and possible more serious actions by attackers.

Protecting merchant ships from piracy by escorting and escorting coalition navy ships is local and always successful. In addition, these operations are quite expensive and costly.

Implementation of the provisions, norms and requirements of the OPS Code is the implementation of a number of elements of operational and investigative activities, which are engaged in special bodies and services:

- knowledge, detection of threats, ability to respond to them;
- detection and identification of weapons, dangerous devices and substances;
- methods of care;
- identification of persons who pose a danger on certain grounds;
- methods used to circumvent protection measures;
- crowd management and methods of its control.

Knowledge of these provisions by all crew members and their constant application while on board is key in protecting and protecting the ship from threats.

The training of seafarers in accordance with the OSS Code is of particular importance from the standpoint of mobilization readiness of citizens and may ultimately have a positive impact on the defense capabilities of our country, as evidenced by the good experience of Israel and Switzerland.

The experience of sailors who have been in extreme situations, especially in pirate captivity, shows the need to create a system of measures for psychological training of sailors, their loved ones, the ability to adapt their psyche to changing conditions in critical situations.

It is also important that the representatives of shipping and crewing companies act so correctly in such situations, whether they have the necessary tools, resources, and most importantly – the desire and intention to act in these conditions, such as the creation of anti-crisis headquarters.

It should be noted that this problem is in the field of view of the IMO and its structural unit of the International Maritime Bureau for Crime at Sea, which has already held a number of scientific conferences and trainings involving educational institutions and centers of Odesa.

References:

1. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-74), London: IMO. 2002.
2. International Ship&Port Facility Security (ISPS) Code, London: IMO. 2003.
3. Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships. MSC. 1/Circ.1333, London: IMO. 26 June 2009.
4. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships. MSC. 1/Circ.1334, London: IMO. 23 June 2009.
5. Guidelines to assist in the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships. MSC.1/Circ.1404, London: IMO. 23 May 2011.
6. Interim guidance to shipowners, ship operators, and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area. MSC.1/Circ. 1405, London: IMO. 23 May 2011.
7. Interim recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area. MSC.1/Circ.1406, London: IMO. 23 May 2011.
8. Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (Version 4 – August 2011). MSC.1/Circ.1339, London: IMO. 14 September 2011.
9. Manila amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, and to the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping Code (STCW Convention and Code). STCW/CONF. London: IMO. 2010.
10. Interim Guidelines for Owners, Operators and Masters for protection against piracy in the Gulf of Guinea region. Circular letter No.3394, London: IMO. 15 August 2013.
11. Model Course 3.27 «Security Awareness Training for all Seafarers» (2012 Edition). London: IMO. 2012.

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

Балобанов Олександр Олегович

*кандидат юридичних наук,
професор кафедри морського права,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Розвиток людського суспільства неможливо уявити без різнобічного використання Світового океану, який є величезною коморою біологічних і мінеральних ресурсів, тому він вже давно став сферою одночасного перебування багатьох мільйонів людей. Проблеми охорони Світового океану набули глобального значення для всіх держав внаслідок того, що морське середовище не розділене кордонами. Саме тому міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього світового співтовариства. Збереження морського середовища є одним із головних пріоритетів міжнародної спільноти, визнаним на рівні ООН та міжнародних міжурядових організацій. Раціонально організована взаємодія суспільства та природи передбачає як експлуатацію природних ресурсів, так і охорону природи. Складність оптимізації відносин людини і довкілля зумовлено тим, що необхідно зберігати навколишнє середовище в умовах його постійно прогресуючої експлуатації [1, с. 997]. Одним з видів таких обмежень є виділення морських особливо охоронюваних територій.

У свою чергу морський транспорт привносить в морське середовище значну частку забруднень. Рівень екологічно небезпечної ситуації в районі узбережних морських акваторій формується кількістю зафіксованих аварійних ситуацій з викидом забруднених стічних вод.

У цьому зв'язку, не дивлячись на важливу роль національного права в процесі реалізації міжнародних угод, на теперішній час великого практичного значення набувають проблеми взаємодії цих правових систем у тому числі у сфері охорони морського середовища від забруднення. Інтенсивна господарська діяльність на морі обумовила формування в умовах морських акваторій сфери проживання згубної для

морських екосистем [3, с. 158]. Особливо це характерно для прибережних морських акваторій Українського Причорномор'я і його північно-західної частини, де на вузькій смузі узбережжя прогнозується загостреність екологічної ситуації у зв'язку з появою зустрічних перевезень рідкого палива та концентрацій перевалювання екологічно небезпечних вантажів. Забруднення морського середовища в Україні, як і в більшості країн світу, на теперішній час розглядається як одна із найважливіших економічних і соціальних проблем. На думку вчених, підвищена увага до питань екології пояснюється тим, що безвідповідальне та егоїстичне ставлення до моря призвело країни до межі екологічної катастрофи. Морське середовище знаходиться у такому критичному стані, що його становище уже відбивається на умовах життя і на здоров'ї людей. Більша частина небезпечних вантажів, таких як нафтопродукти, мінеральні добрива і хімікати відправляються із морських портів, у тому числі і з українських морських портів. Саме через це охорона морського середовища від забруднення регламентується численними міжнародно– правовими актами нормами внутрішнього законодавства, підзаконними нормативними актами.

На теперішній час діє низка міжнародних угод по захисту морської екосистеми від забруднення. До них зокрема, відносяться: Міжнародна Конвенція з попередження забруднення моря нафтою, 1954 р.. Ця Конвенція більш відома за абревіатурою ОІЛПОЛ – 54/69, так як у 1962 та 1969 рр. до неї було прийнято ряд поправок. Положення зазначеної Конвенції розповсюджуються на судна в частині заборони навмисних скидів нафти та нафтової суміші, крім випадків, передбачених статтями Конвенції. Ця Конвенція відноситься до тих правових документів, що діють стосовно тих держав-учасниць, які не прийняли нову конвенцію МАРПОЛ – 73/78. Сьогодні основним міжнародно-правовим документом, що регламентує дії морських суден у частині попередження забруднення моря не тільки нафтою, але й іншими шкідливими речовинами є Міжнародна Конвенція про запобігання забрудненню з суден 1973 р.. Лондонська Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами від 1972 р., яка вступила в силу 30 серпня 1975р., регламентує відносини у сфері захисту морського середовища. У цій Конвенції передбачається запобігання забрудненню морського середовища тільки навмисними скидами, і вона не розповсюджується на випадки скидів відходів, що відбуваються у процесі нормальної експлуатації суден. Положення зазначеної Конвенції не застосовуються, якщо скидання викликано необхідністю забезпечення безпеки людського життя чи самого судна при форс-мажорних обставинах, викликаних стихією [6, с. 218].

Конвенція 1982 р. виходить із необхідності гармонійного поєднання міжнародно-правових норм захисту морського середовища і норм

національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері. Відповідно до норм звичаєвого права і ст. 198 Конвенції з морського права 1982 р (UNCLOS-82) при виникненні неминучої загрози забруднення морського середовища або у разі шкоди морському середовищу, заподіяної внаслідок надзвичайного забруднення, держава повинна негайно повідомити інші країни, права яких можуть бути порушені цим забрудненням, і компетентні міжнародні організації. Подібне правило повторюється і в багатьох регіональних договорах із захисту морського середовища від забруднення, а в більшості випадків вказуються органи, які слід повідомити за відповідних обставин, або особи, зобов'язані забезпечити передачу відповідної інформації.

Як універсальні, так і регіональні міжнародні договори вимагають, щоб при виникненні надзвичайних ситуацій на морі держави взаємодіяли та здійснювали усі можливі заходи для усунення реальної небезпеки та мінімізації шкоди морському середовищу. Водночас зобов'язання держав, що випливають з міжнародних документів, не завжди зрозумілі за змістом; відсутність гнучких стандартів не завжди дозволяє державам своєчасно і оперативно реагувати на можливі інциденти на морі і запобігати забрудненню морського середовища, що не може не викликати серйозні занепокоєння та стурбованість.

Держави, крім їх зобов'язання співпрацювати, можуть також мати зобов'язання діяти в надзвичайних ситуаціях аварійного морського забруднення самостійно, коли інцидент виникає в межах їх юрисдикції та компетенції. Невиконання цієї вимоги є порушенням зобов'язання держави виконати міжнародну норму, що стосується управління джерелом забруднення. Такий висновок дозволяє зробити ст. 195 Конвенції 1982 р., що вимагає від держав гарантії щодо того, щоб забруднення внаслідок інцидентів і дій під їх юрисдикцією або контролем не поширювалося за межі суверенних прав цих держав. Крім того, ст. 19 названої Конвенції передбачає особливі заходи щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з будь-якого джерела. Для цієї мети сторони повинні використовувати найдієвіше засоби, що є наявними в їх розпорядженні.

Правила охорони внутрішнього моря і територіальних вод від забруднення та засмічення регламентують діяльність щодо запобігання забрудненню та засміченню внутрішніх морських вод і територіальних вод (територіального моря), гирлових ділянок річок, прибережних захисних смуг морів, морських заток, лиманів, островів у внутрішніх водах, а також умови забезпечення сприятливого морського середовища для гідробіонтів. Власники і користувачі суден, платформ та інших морських споруд зобов'язані: розробляти і вводити в дію інструкції та правила щодо запобігання забрудненню моря, забезпечувати виконання міжнародних

договорів України з відповідних питань; обладнувати судна, платформи та інші морські споруди цистернами і закритими фановими системами для збирання вод будь-якого походження чи установками для очищення чи знезараження цих вод; затверджувати нормативні акти щодо транспортування речовин, перевезення яких може призвести до забруднення внутрішніх морських вод і територіального моря, з обов'язковою розробкою оцінки впливу на навколишнє природне середовище технології переробки та складування для кожного виду вантажу. Скидання у прибережні води морів зворотних вод допускається лише за наявності нормативів гранично допустимих концентрацій речовин, що містяться у прибережних водах морів, та встановлення нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин у зворотних водах. Охорона морського середовища повинна здійснюватися комплексним шляхом, створюючи при цьому нові технологічні процеси, методи та засоби попередження забруднень, також створення нормативно правової бази щодо обмеження викиду забруднюючих речовин у море як в національному, так і на міжнародному рівнях [8]. Слід зазначити, що до системних джерел забруднення відносяться: морські перевезення нафти; вантажні операції з нафтою; скид зливних вод і бункеровка усіх суден; катастрофи; берегові міські і промислові стоки добування нафти в морі; вуглець із атмосфери, природне просочування із морських родовищ. Берегові об'єкти морського транспорту наносять суттєвий збиток морським ресурсам при проведенні дно-поглиблювальних робіт, при добуванні морського піску, при ремонтному черпанні та дампінгу. Забруднення в морських акваторіях портів може привести, при проведенні робіт з поглиблення дна, до повторного забруднення. Крім нафтопродуктів в донних осадах концентрується значна кількість важких металів пестицидів та інших забруднюючих речовин, що погрожує повторному забрудненню прибережної зони моря. Для подолання негативного досвіду в сфері використання ресурсів та простору морської берегової зони України необхідна розробка державної берегової політики та політики берегових інвестицій з точки зору забезпечення техногенної і екологічної безпеки морського природокористування.

Література:

1. Anderson. National and International efforts to Prevent Traumatic Vessel Source Oil Pollution. *Miami Law Review*. 1976. P. 985–1039.
2. Барвенко В.К. Початковий етап розслідування порушень правил охорони вод та забруднення моря : автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.08. Кривий ріг. 2019. С. 19.
3. Barros J., Johnston D. *The International Law of Pollution*. N.Y., 1974. P. 242.

4. Bodansky Daniel. Protecting the Marine Environment from Vessel-Source Pollution. UNCLOS III and Beyond. *Ecology Law Quarterly*. 1991. № 7. P. 719-778.

5. Brownlie Y. A Survey of International Customary Rules of Environmental Protection. *International Environmental Law*. N.Y., 1974. P. 1–11.

6. Ефремов В.С., Ефремов Н.В. Международное морское право о защите и сохранении морской среды. *Наукова думка*. Київ. 1996. С. 383.

7. Єлізаров О.П. Особливості міжнародно-правової регламентації захисту морського середовища. *Юридична наука*. 2011. № 2. С. 205–210.

8. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (із змінами) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-1291>.

**МІЖНАРОДНІ СУДОВІ ОРГАНИ
У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ
(НА ПРИКЛАДІ СПРАВИ № 2019-18 «УКРАЇНА V. РФ»)**

Бойко Інна Семенівна

кандидат політичних наук,

доцент кафедри морського права,

Національний університет «Одеська морська академія»

м. Одеса, Україна

Наприкінці 2021 року агресивна зовнішня політика Російської Федерації проти України набула чітких рис (концентрація російських військ на кордоні України, намагання вплинути на стратегічні плани України щодо вступу в НАТО), що вимагає від української держави та суспільства мобілізації усіх зусиль, тому що територіальна цілісність та суверенітет України в таких умовах потребують захисту. Проаналізувавши документи судового розгляду за позовом України проти Російської Федерації щодо захоплення українських кораблів та їх екіпажів 25 листопада 2018 року, можна стверджувати, що морський кордон України захищений, але керівництво РФ, порушуючи норми міжнародного морського права, намагається уникнути відповідальності. Право держави щодо визнання наявності юрисдикції міжнародного суду Російська Федерація використовує як засіб: 1) для затягування розгляду справи; 2) для недопущення переходу до розгляду справи по суті та, як наслідок, уникнення відповідальності. За фактом захоплення українських кораблів 25 листопада 2018 року Україна звернулась із заявою щодо прийняття постанови стосовно тимчасових заходів до Міжнародного трибуналу з

морського права, а також 1 квітня 2019 року із позовом проти РФ, для розгляду якого був створений арбітражний трибунал.

Міжнародний трибунал з морського права (далі – МТМП) в постанові щодо тимчасових заходів зазначив, що, по-перше, «в цілому важко стверджувати, що прохід військових кораблів, як такий, складає військову діяльність» і що «відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року (далі – Конвенція) режими проходу, такі як мирний чи транзитний прохід, застосовуються до всіх суден» [1, para.68]. По-друге, факти вказують на те, що «підґрунтям спору є різне тлумачення сторонами режиму проходу через Керченську протоку» і що «такий спір не має військового характеру» [1, para. 72]. По-третє, «безперечно, що при затриманні з боку Російської Федерації була застосована сила» [1, para. 73]. МТМП заявляє, що «контекст, у якому була застосована така сила, має особливе значення» і що «те, що мало місце, схоже, було застосуванням сили в контексті операції з підтримання правопорядку, а не військової операції» [1, para. 74]. Отже, затримання українських військово-морських кораблів Російською Федерацією мало місце в контексті операції правоохоронних органів» [1, para.75]. МТМП зазначає, що «будь-яка дія, яка впливає на імунітет кораблів, може завдати серйозної шкоди гідності та суверенітету держави та може підірвати її національну безпеку» [1, para. 110]. Крім того, акцентувалося, що «корабель, як визначено ст. 29 Конвенції, є вираженням суверенітету держави, під прапором якої він плаває», тому «будь-яка дія, що впливає на імунітет кораблів, може завдати серйозної шкоди гідності та суверенітету держави та може підірвати її національну безпеку» [1, para. 110]. МТМП постановив, що «дії, вжиті Російською Федерацією, можуть неоправно завдати шкоди правам, заявленим Україною на імунітет її військово-морських кораблів та їх військовослужбовців, якщо арбітражний трибунал визнає ці права належними Україні» [1, para. 111]. Також було зазначено, що «тривале позбавлення волі та свободи військовослужбовців України викликає гуманітарні занепокоєння» [1, para. 112].

15 жовтня 2021 року арбітражний трибунал, створений згідно з Додатком VII до Конвенції (далі – трибунал), завершив слухання щодо попередніх заперечень Російської Федерації у справі № 2019-18. Російська Федерація, використовуючи ці застереження, заявила про відсутність у арбітражного трибуналу юрисдикції розглядати спір щодо захоплення кораблів «Бердянськ», «Нікополь», «Яни Капу» та членів їх екіпажів під час подій 25 листопада 2018 року. Заперечення наявності юрисдикції трибуналу щодо розгляду позову України проти Російської Федерації базуються на твердженнях: 1) події 25 листопада 2018 року мають ознаки військової діяльності; 2) Конвенція не містить положень, які б надавали кораблям імунітет в територіальному морі іншої держави, відповідно арбітражний трибунал не має предметної юрисдикції розглядати цей спір; 3) арбітражний

трибунал не має юрисдикції розглядати заяву України про невиконання Російською Федерацією постанови МТМП від 25 травня 2019 року про негайне звільнення кораблів та членів їх екіпажів та вчинення Росією дій, які загострюють спір; 4) Україна не виконала вимоги ст. 283 Конвенції щодо обов'язкової доарбітражної процедури врегулювання спору [2, paras.25, 26]. Також представники РФ, заперечуючи предметну юрисдикцію трибуналу, стверджували, що «збройні сили України та Росії опинилися обличчям до обличчя в умовах тривалого протистояння збройних сил обидвох держав». У відповіді України зазначено, що за фактом було переслідування 25 листопада 2018 року в Керченській протоці з застосуванням зброї, а збройний напад корабля однієї держави на корабель іншої може бути кваліфікований як акт агресії [3, paras. 10, 13].

Арбітражний трибунал встановив, що предметом спору є неправомірне здійснення Російською Федерацією акту агресії щодо українських кораблів та членів їх екіпажів, тобто *ratione materiae* є саме «правоохоронна діяльність», а не «військова діяльність», на якій наполягає держава-відповідач по справі [2, para. 83]. При цьому Україна «доводить фактами і юридичними позиціями, що абсолютний імунітет кораблів є основоположним принципом і обов'язком, та згідно з міжнародним морським правом має дотримуватись всіма країнами, а уразі його порушення настає міжнародна відповідальність»; рішення МТМП від 25 травня 2019 року щодо тимчасових заходів, кваліфікувало події 25 листопада 2018 року як правоохоронну діяльність, застосовуючи ст.298(1)(b) Конвенції, яка закріплює різницю між «військовою діяльністю» та «правоохоронною діяльністю» [3, para. 48–51]. Україна зазначила, що українські кораблі були заарештовані поза територіальним морем, відповідно йдеться про порушення статей 58, 95 та 96 Конвенції, щодо яких Росія погоджується, що вони передбачають імунітет кораблів [3, para. 81, 82]. Стосовно вимог ст. 283 Конвенції Україна довела фактичне застосування дипломатичних засобів мирного вирішення міжнародних спорів до створення арбітражного трибуналу [3, para. 120].

Отже, арбітражний трибунал встановив наявність юрисдикції щодо розгляду справи № 2019-18 по суті. Таке рішення трибуналу було прийнято внаслідок надання обґрунтованої доказової бази позивачем по справі. Крім того, так звані «морські справи» (також йдеться про справу № 2017-06 [4], яка розглядається іншим арбітражним трибуналом) мають вирішити питання щодо статусу Азовського моря, оскільки «спільні внутрішні води» – це надбання радянської доби, яке нарешті слід залишити в історії, що, своєю чергою, стане запорукою миру в Азовсько-Чорноморському регіоні.

Література:

1. Case Concerning the Detention of Three Ukrainian Naval Vessels (Ukraine v. Russian Federation). Request for the Rescription of Provisional Measures. Order of 25 May 2019. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Order_25.05.pdf.
2. Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen (Ukraine v. the Russian Federation). Preliminary Objections of the Russian Federation of 24 August 2020. URL: <https://pcacases.com/web/sendAttach/32146>.
3. Dispute Concerning the Detention of Ukrainian Naval Vessels and Servicemen (Ukraine v. the Russian Federation). Written Observations and Submissions of Ukraine on the Preliminary Objections of the Russian Federation on Preliminary Objections of 27 January 2021. URL: <https://pcacases.com/web/sendAttach/32150>.
4. Dispute Concerning Coastal State Rights in the Black Sea, Sea of Azov, and Kerch Strait (Ukraine v. the Russian Federation). URL: <https://pca-cpa.org/ru/cases/149/>.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМ ПИРАТСТВОМ НА МІЖНАРОДНОМУ РІВНІ

Варинський Владислав Олексійович

*кандидат політичних наук,
доцент кафедри соціально-економічних дисциплін
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В процесі вистраивання єдиного міжнародного правового пространства продовжують оставатися актуальними вопросы, связанные с проблемами міжнародної безпеки в форматі безпеки судоходства.

Несмотря на сокращение морского судоходства в связи с пандемией, по данным ООН, число случаев пиратских нападений в мире увеличилось на 20 процентов []. В первой половине 2021 года в ходе 68 инцидентов пиратам удалось проникнуть на борт 61 судна. Еще одно судно было захвачено, два – обстреляны, и только четыре атаки провалились. Пираты также продолжают угрожать жизни и безопасности моряков: 50 членов экипажа были похищены, трое взяты в заложники, двое подверглись нападению, один был ранен и один убит. Прогрессирующая статистика пиратских нападений, использование новых способов захвата иностранных судов,

отсутствие коренного перелома в решении этой проблемы вызывают беспокойство и международных организаций и ученых в области международного морского права О. Шемякина, Ю. Панфиловой, О. Колодкина та ін.

Актуальность решения проблемы пиратства была озвучена главой кабинета Генерального секретаря ООН Марией Луизой Рибейро Виотти, которая не только выразила беспокойство по поводу растущих и взаимосвязанных угроз, которые «требуют по-настоящему глобального и интегрированного ответа», но и отметила необходимость «не только напрямую решать проблемы безопасности, но и обратить внимание на глубинные причины этих явлений, включая нищету, отсутствие средств к существованию, общую безопасность и слабое управление». [<https://news.un.org/ru/story/2021/08/1407922>].

Основы современного международного сотрудничества в борьбе с незаконными действиями на море были заложены в Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS 82), ратифицированной Законом Украины № 728 от 3.06.1999г. Данная Конвенция определила понятия «пиратство» (ст.101), «пиратские действия» (ст.102), «пиратское судно» (ст. 103) и обязала в статье 100 все государства сотрудничать в пресечении пиратства: «Все государства сотрудничают в максимально возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства» [1, 67]. Ссылаясь на эту норму в принятой на 18 сессии Ассамблеи ИМО резолюции А.738(18) от 4 ноября 1993г., обобщая весь предыдущий опыт работы ИМО в этой области, были скорректированы рекомендации относительно противопиратских действий, а именно:

- рекомендовать судам, зарегистрированным под флагом данного государства принимать меры предосторожности для того, чтобы избежать нападений и следовать предписанным инструкциям, если нападения имеют место, включая, в частности, немедленную передачу сообщения в ближайший или другой соответствующий спасательно-координационный центр (СКЦ), и, если возможно прибрежному государству, а также заинтересованному государству флага о любых нападениях или о попытках нападения;

- устанавливать и поддерживать соответственно тесную связь с соседними государствами для того, чтобы содействовать задержанию и преданию суду всех лиц, участвующих в пиратских нападениях;

- рассмотреть вопрос об использовании методов наблюдения и способности предотвращать требование нападения и принимать ответные меры против них;

- разрабатывать и продолжать осуществлять соглашения о сотрудничестве с соседними государствами, включая координацию.

Действий по совместному патрулированию и ответных мер, принимаемых СКЦ;

– инструктировать спасательно-координационные центры либо другие соответствующие организации по получении сообщений о нападениях, быстро информировать местные силы безопасности, чтобы можно было привести в действие планы на случай чрезвычайных обстоятельств, а также предупреждать суда, плавающие в непосредственной близости от района нападения.

Однако принятые в то время международные документы не предусмотрели, да и не могли предусмотреть, ни международно-правового состава всех современных видов преступлений на море, ни полного набора мер по борьбе с ними.

Для оценки тенденций современного состояния проблемы борьбы с пиратством необходимо также проанализировать составляющие рекомендаций ИМО («Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов» [циркулярMSC.1./Circ.1333], «Рекомендации судовладельцам и судовым операторам, капитанам и и экипажам судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов» [циркулярMSC.1./Circ.1334], «Пиратство и вооруженные ограбления судов в водах у берегов Сомали. Наиболее эффективные методы противодействия актам пиратства у побережья Сомали и в Аравийском море, разработанные отраслью» [циркулярMSC.1./Circ.1337]).

Исходя из этих документов, мы можем выделить несколько составляющих борьбы с морским пиратством, а именно, *нормативно-правовую, инструктивно-рекомендательную и научно-техническую*. При этом в рекомендациях ИМО акцент сделан на двух последних составляющих.

Безусловно, данные инструкции имеют весомое значение, но анализ методов противодействия пиратам невозможен без их осмысления на уровне международного и национальных законодательств.

Эффективность безопасности судоходства также во многом зависит от того, насколько оптимальна действующая правовая система и система законодательства.

Обратимся к одному из самих обсуждаемых вопросов на современном этапе – вопросу об использовании военной силы. Так, Н. В. Савельев утверждает: «Конечно, самым эффективным средством борьбы с морским пиратством и терроризмом является использование военной силы». Понятие «военной силы» автором не уточняется, а в современной морской практике используется неоднозначно. Помимо военных конвоев, сопровождающих суда, в аспекте «военной силы» рассматривается использование вооруженной охраны на борту торгового судна и/или вооружение экипажа

такого судна огнестрельным оружием. Несмотря на то, что в статье 107 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS 82) четко определено: «Захват за пиратство может совершаться только военными кораблями или военными летательными аппаратами либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие внешние знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели» [1, 69], национальное законодательство некоторых государств или судовладельцы допускают использование для охраны судов вооруженной охраны и/или вооружение экипажей огнестрельным оружием. В то же самое время Международная морская организация лишь в отдельных случаях предусматривает такую меру защиты, но с рядом оговорок и ограничений:

– вооруженная охрана на борту судна может использоваться для его охраны с разрешения судовладельца (компании) только при нахождении в пиратоопасном районе и только с согласия государства флага этого судна. Если при этом судно находится в территориальных водах какого-то государства, то для нахождения на его борту вооруженной охраны должно быть получено разрешение и от этого государства (исключением в этом случае может быть нахождение судна в территориальных водах Сомали) [*циркуляр IMO MSC.1./Circ.1334*];

– вооружение экипажей огнестрельным оружием не запрещается, но категорически не приветствуется по ряду причин объективного и субъективного характера [*циркуляр IMO MSC.1./Circ.1334*].

Как видим, отсутствуют однозначные регламентирующие документы, что в свою очередь, приводит к нестандартным, зачастую, правонарушающим ситуациям. Очевидно, что назрела необходимость согласования международных и национальных правовых норм.

Для Украины использование вооруженных сил в решении проблемы борьбы с пиратством решается на законодательном уровне. 22.06.2011г. Комитет по вопросам национальной безопасности и обороне Украины ознакомил прессу с информацией по законопроекту (№ 8551) «Про Вооруженные Силы Украины». Члены Комитета отметили, что проект направленный на имплементацию в национальное законодательство Украины целого ряда международных правовых актов в сфере борьбы с пиратством. Было обращено внимание на то, что в настоящее время борьба с международным терроризмом и пиратством регулируется тремя постановлениями Кабинета Министров Украины, и есть необходимость урегулировать порядок применения Вооруженными Силами оружия при актуальной или потенциальной опасности в мирное время в одном законодательном акте.

Таким образом, исследование борьбы с морским пиратством в современных условиях свидетельствует о возрастании правовой

орієнтації в практиці безпеки судноходства, деїа єе основної концептуальної складової.

Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних націй по морському праву (UNCLOS 82) / Міжнародні конвенції Організації Об'єднаних Націй (ООН), касаючіє мореплавання : справочник / [сост. Л. А. Позолотин, В. Г. Торський]. – Одеса : Фенікс, 2006. – С. 9-160.

2. Савельєв Н. В. Міжнародне співробітництво – важливіє елемент морської безпеки державства [Електронний ресурс] / Н. В. Савельєв // Транспортна безпека і технології. – 2008. – № 4. – Режим доступу к журн. : <http://www.transafety.ru>

3. Шемякин А. Н. Право пользования морем [генезис структуры и содержания] : монография / А. Н. Шемякин. – Одеса : Астропринт, 2004. – 272 с.

4. Рекомендации правительствам по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов [циркулярMSC.1/Circ.1333]

5. Рекомендации судовладельцам и судовым операторам, капитанам и и экипажам судов по предотвращению и пресечению актов пиратства и вооруженного ограбления судов [циркулярMSC.1/Circ.1334]

6. Пиратство и вооруженные ограбления судов в водах у берегов Сомали. Наиболее эффективные методы противодействия актам пиратства у побережья Сомали и в Аравийском море, разработанные отраслью [циркулярMSC.1/Circ.1337]

ПРАВОВІ УМОВИ ДЛЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВЛАДИ АВТОНОМНОЇ РЕСПУБЛІКИ КРИМ НА ПЕРЕХІДНИЙ ПЕРІОД ЯК «УРЯД АРК В ЕКЗИЛІ»

Гданов Ізет Рустемович

*аспірант кафедри адміністративного права та
адміністративного процесу,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Розглядаючи питання правового забезпечення управління Автономною Республікою Крим у перехідний період неможливо не схарактеризувати її конституційно-правовий статус, як суб'єкта адміністративно-територіального устрою України.

Відповідно до статті 2 Конституції Україна є унітарною державою. Засади унітарності відіграли неабияку роль у формуванні системи адміністративно-територіального устрою України. Відповідно до п. 13 ч. 1 ст. 92 Основного Закону територіальний устрій України визначається виключно законом. За позицією Конституційного Суду України відповідне положення є гарантією єдності та цілісності держави в межах її території, а тому правовий режим адміністративно-територіальних одиниць як частин адміністративно-територіального устрою України має визначатися законом України [7].

Автономна Республіка Крим характеризується цілим рядом особливостей, зокрема має спеціальні органи публічної влади та має власний предмет відання, визначений Конституцією України.

Після початку тимчасової окупації Автономної Республіки Крим та м. Севастополя питання формування органів влади Автономної Республіки Крим після деокупації набуло особливого значення, оскільки відновлення діяльності нині передбачених органів неможливе без змін до законодавства.

Крім того, про бажання реалізації права на самовизначення в Україні було заявлено Меджлісом кримськотатарського народу - постійно діючим представницько-виконавчим органом кримськотатарського народу, шляхом створення в Криму кримськотатарської національно-територіальної автономії.

Для напрацювання правового підґрунтя в рамках Конституційної комісії України було утворено Робочу групу та розроблено законопроект «Про внесення змін до Розділу X Конституції України (щодо Автономної Республіки Крим)», яким передбачається зміна статусу Автономної Республіки Крим як невіддільної складової України та підкреслюється те, що джерелом особливого статусу Кримської автономії є право кримськотатарського народу на самовизначення, як корінного народу в Україні.

Наразі, з запропонованих змін ухвалено лише закон «Про корінні народи України», який визначає, що корінним народом України є автохтонна етнічна спільнота, яка сформувалася на території України, є носієм самобутньої мови і культури, має традиційні, соціальні, культурні або представницькі органи, самоусвідомлює себе корінним народом України, становить етнічну меншість у складі її населення і не має власного державного утворення за межами України.

Корінними народами України, які сформувались на території Кримського півострову, є кримські татари, караїми, кримчаки [6].

Після початку тимчасової окупації Автономної Республіки Крим та м. Севастополя Російською Федерацією Верховною Радою України було прийнято Закон України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України».

Автономна Республіка Крим та м. Севастополь, крім того, що є різними адміністративно-територіальними частинами однієї тимчасово окупованої території, мають ще й ряд перешкод у формуванні органів влади після деокупації. Так, м. Севастополь, як місто зі спеціальним статусом повинне мати спеціальний закон, який так і не прийнято. Крім того, не зрозуміло залишається позиція держави щодо майбутнього статусу м. Севастополя після деокупації, однак у м. Севастополі цілком реально відповідно до чинного законодавства без суттєвих змін створити місцеву державну адміністрацію, яка здійснюватиме управління містом після деокупації чи “в екзилі”. Водночас статус та повноваження Автономної Республіки Крим закріплені в Конституції, що де-факто не дозволяє державі в односторонньому порядку створювати інші органи влади крім тих, які визначені Конституцією без внесення відповідних змін.

Закон України «Про військово-цивільні адміністрації» визначає організацію, повноваження і порядок діяльності військово-цивільних адміністрацій, що утворюються як тимчасовий вимушений захід з елементами військової організації управління для забезпечення безпеки та нормалізації життєдіяльності населення в районі відсічі збройної агресії Російської Федерації, зокрема в районі проведення антитерористичної операції, що не має на меті зміни та/або скасування конституційно закріпленого права територіальних громад на місцеве самоврядування [3].

На наш погляд, на першочерговому етапі організації управління деокупованими територіями Автономної Республіки Крим та м. Севастополя потребує прийняття аналогічного закону, але з певною специфікою. Ураховуючи відсутність Ради міністрів Автономної Республіки Крим та фізичну неможливість створення військово-цивільної адміністрації за тим же принципом, що й у Донецькій та Луганській областях вважається доречним створити таку адміністрацію без прив'язки до місцевої влади та єдину для всієї тимчасово окупованої території чи деокупованої території Кримського півострова зі створенням, за необхідності територіальних, підрозділів. Це дозволить на деякий час відтермінувати вирішення політичних суперечок щодо майбутнього статусу Автономної Республіки Крим та м. Севастополя, як адміністративно-територіальних одиниць України та згуртувати зусилля заради спільної мети – відновлення територіальної цілісності та суверенітету України в Криму.

Література:

1. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням народних депутатів України щодо офіційного тлумачення термінів «район» та «район у місті», які застосовуються в пункті 29 частини першої статті 85, частині п'ятій статті 140 Конституції України, і поняття

«організація управління районами в містах», яке вживається в частині п'ятій статті 140 Конституції України та в частині першій статті 11 Закону України «Про столицю України — місто-герой Київ», а також щодо офіційного тлумачення положень пункту 13 частини першої статті 92 Конституції України, пункту 41 частини першої статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» стосовно повноваження міських рад самостійно вирішувати питання утворення і ліквідації районів у місті (справа про адміністративно-територіальний устрій) від 13 липня 2001 р. № 11-рп/2001. Офіційний вісник України. 2001. № 29. Ст. 1327;

2. Про корінні народи України//Закон України від 1 липня 2021 року № 1616-IX / [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1616-20#Text>;

3. Про військово-цивільні адміністрації//Закон України від 3 лютого 2015 року № 141-VIII/ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/141-19#Text>

ОСОБЛИВОСТІ КОМПЛЕКСНОГО АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕЖИМУ МОРСЬКИХ ПОРТІВ УКРАЇНИ

Калайанов Дмитро Петрович

*доктор юридичних наук, професор
професор кафедри адміністративної діяльності поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Сьогодні ми є свідками того, як вітчизняне адміністративне законодавство, що регулює суспільні відносини в морській діяльності, зазнає значних концептуальних перетворень та спричиняє необхідність підвищення його ефективності. Тимчасова окупація Кримського півострова та морських просторів навколо нього, пандемія нової коронавірусної інфекції, яка на початку 2020 р. охопила майже весь світ буквально за кілька місяців, інші глобальні виклики переконують у невідкладності оновлення правового базису морської діяльності нашої держави.

У сучасній науковій адміністративно-правовій літературі специфічні риси правового режиму розглядаються у роботах Т.В. Аверочкиної [1; 2], Є.В. Додіна [2], С.В. Ківалова [3], С.О. Кузнichenка [3], В.В. Серафимова [6] та інших авторів. Головну увагу в цих дослідженнях сфокусовано на окремих, найбільш важливих складових адміністративно-правових режимів взагалі та проблемах морських портів зокрема.

У портовій галузі України наразі склалися практичні спірні ситуації, що потребують свого вирішення. Морські порти є стратегічними об'єктами держави, що визначає необхідність удосконалення методів та форм управління їх розвитком на основі сучасних підходів. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 26.06.2013 р. № 466-р затверджено перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, до них належать: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, Спеціалізований морський порт Ольвія. Порти Криму (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія) на теперішній час є закритими відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту».

Сьогодні вивчення адміністративно-правового режиму морського порту є недостатнім через плутанину у визначенні поняття морського порту та його адміністративно-правової природи у законодавстві України, що пояснюється відносною відсталістю морського законодавства України, збереженням у ньому рудиментів законодавства колишнього СРСР. Суттєві інституційні перетворення в публічному адмініструванні роботи морських портів України потребують адекватного оновлення галузевого законодавства.

Адміністративно-правовий режим можна визначити як особливу форму правового регулювання суспільних відносин, яка базується на поєднанні комплексу юридичних, організаційних і технічних процедур та адміністративно-правових засобів і визначає міру можливої й належної поведінки суб'єктів, надає особливої спрямованості суспільним відносинам у сфері публічної влади.

Адміністративно-правові режими об'єднуються специфікою правового впливу, що є характерним для адміністративного права. Вони є зв'язаними особливостями предмета і методу правового регулювання – суспільними відносинами у сфері державного управління (або публічного адміністрування) та імперативним способом правового впливу. Також слід зауважити на можливість існування в адміністративному праві комплексних правових режимів, що об'єднують норми декількох галузей права за відповідним предметом правового регулювання. До таких комплексних правових режимів можна зарахувати і адміністративно-правові режими морських портів, у яких поєднуються режими суходільної території і водної акваторії, режим заходження та перебування суден, режим зони митного контролю, режим митного складу, розташованого на території порту, режим пункту пропуску через державний кордон, безпекові режими порту і судноплавства в порту, санітарного (фітосанітарного) режимів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, режими пошуково-рятувальних і суднопіднімальних операцій, якірної стоянки і

надання місць біля причалів, лоцманського проведення і буксирування, вантажних робіт, створення штучних споруд, прокладення підводних кабелів і трубопроводів у внутрішніх морських водах та територіальному морі; дослідження, розвідування, розроблення (видобування) та охорони водних біологічних ресурсів та інших природних ресурсів і навколишнього середовища внутрішніх морських вод та територіального моря; режими морських наукових досліджень у внутрішніх морських водах і територіальному морі, захисту і збереження морського середовища та природних ресурсів внутрішніх морських вод і територіального моря, поховання відходів та інших матеріалів і скидання шкідливих речовин у внутрішніх морських водах та територіальному морі, охорони внутрішніх морських вод, територіального моря та їх природних ресурсів [5].

Отже, ураховуючи науковий доробок у вказаній галузі та чинне адміністративне законодавство, слід зазначити, що для режимів, що діють у морських портах, характерними є класичні ознаки адміністративно-правових режимів: визначення спеціальними нормами права поведінки фізичних, посадових і юридичних осіб; детальна регламентація діяльності органів публічної адміністрації, до якої належить Державна прикордонна служба України, Державна митна служба морського та річкового транспорту України, Державна митна служба України, Адміністрація морських портів та ін.; запровадження деяких додаткових правил або винятків із загальнообов'язкових правових норм; установлення особливого контролю за належним дотриманням правопорядку у сфері дії режиму та вжиття необхідних обмежувальних заходів. У них завжди простежується державно-владний керуючий імператив, який має прояв у встановленні саме державою або уповноваженими нею органами всіх застосовних режимних правил та взяття державою обов'язку з їх підтримання.

Література:

1. Аверочкіна Т.В. Юрисдикція України в прибережних водах: адміністративно-правовий вимір: монографія. Одеса : Гельветика, 2018. 466 с.
2. Додін Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкіна Т.В. Двусторонние соглашения Украины о торговом мореплаваннии: учеб. Пособие. Под общей ред. академика С. В. Кивалова. Львов : Сполом, 2009. 380 с.
3. Ківалов С.В. Капітани та служби капітанів морських портів України: законодавча та інституційна криза? *Lex Portus*. 2019. № 2. С. 7–26.
4. Кузніченко С.О. Адміністративно-правовий режим воєнного стану : монографія. Харків : Право, 2014. 232 с
5. Настюк В.Я., Белевцева В.В. Адміністративно-правові режими в Україні: монографія. Харків : Право, 2009. 128 с.
6. Серафимов В.В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *Lex Portus*. 2017. № 3. С. 100–111.

7. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. *Офіційний вісник України*. 2012. № 45. Ст. 1729.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА В УКРАЇНІ

Каляянова Олена Дмитрівна

*кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
доцент кафедри криміналістики та психології,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Безпека мореплавства – це стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків [1]. Від чітко спланованої системи органів управління, контролю та нагляду, координації їх повноважень та здійснення функцій на місцях, залежить побудова дієвої системи та забезпечення стану збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків.

Система управління безпекою судноплавства охоплює: захист людини – захист її життя, здоров'я, майна, її прав щодо використання територіального моря, внутрішніх вод та інших водойм загального користування для праці, відпочинку, спорту, використання водних ресурсів, у тому числі і для судноплавства; захист довкілля – його захист від негативного впливу судноплавства; судна – їх стан, умови плавання та перебування на них людини; водні шляхи – їх придатність до використання, умови плавання ними; берегові об'єкти – їх відповідність стандартам безпеки судноплавства, готовність і надійність. Формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства є одним з основних завдань Міністерства інфраструктури України. Здійснення відповідно до законодавства державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті є одним із головних завдань.

Основним документом у сфері забезпечення безпеки мореплавства є Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року (далі – КТМ України), норми якого, поряд із врегулюванням відносин, що виникають з

торгівельного мореплавства, містять низку правил щодо забезпечення безпеки мореплавства (ст.ст. 23, 25, 58 та ін.) [2] як на борту морських суден, так і за межами морських портів України.

У свою чергу Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545 [3], розроблені та затверджені для встановлення порядку державного контролю в портах за дотриманням на судах вимог міжнародних конвенцій, КТМ України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля. Правила поширюються на морські судна та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності, що перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України, Державну службу України з безпеки на транспорті, Державне агентство рибного господарства України, капітанів морських портів та служби капітанів морських портів. Ці Правила не поширюються на: маломірні (малі) судна; річкові судна, які не перебувають на внутрішніх морських шляхах; військові кораблі та судна; кораблі та судна Державної прикордонної служби України; риболовні судна, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства.

Відповідно до п. 1.5 Правил, з метою забезпечення безпеки мореплавства та запобігання забрудненню із суден усі судна, що перебувають у морських портах України, підлягають обов'язковому контролю інспектора служби капітана морського порту і вибіркового контролю інспектора контролю державою порту, який є державним інспектором Укртрансбезпеки, якого атестовано в установленому порядку для здійснення контролю за дотриманням на іноземних судах міжнародних конвенцій України.

Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904 [4], визначає порядок організації робіт з попередження аварійних подій на морському і річковому транспорті, завдання, функції, органи, суб'єкти і об'єкти системи управління безпекою судноплавства, встановлює форми контролю за виконанням заходів, пов'язаних із безпекою судноплавства. Дія Положення поширюється на Міністерство інфраструктури України, Державну службу України з безпеки на транспорті, інші юридичні особи незалежно від форм власності та фізичні особи, діяльність яких пов'язана із судноплавством (крім Міноборони, Національної гвардії, Державної прикордонної служби України, СБУ та МВС).

Наступним за хронологією документом у сфері забезпечення безпеки мореплавства є Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з

питань безпеки судноплавства, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 26.11.2004 р. № 1048 [5], в якій визначено порядок здійснення Укртрансбезпекою контролю за виконанням судноплавними компаніями України незалежно від форм власності вимог чинного законодавства України та міжнародних конвенцій, стороною яких є Україна, пов'язаних із безпекою судноплавства. Контроль за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства здійснюється з метою перевірки забезпечення ними безпечних умов перевезень для судна, вантажу, пасажирів, екіпажу судна, екологічної безпеки. Основними видами контролю судноплавної компанії є здійснення Укртрансбезпекою комплексних, цільових перевірок та оперативного контролю.

У 2009 році було затверджено Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства [6], відповідно до якої державною системою управління безпекою судноплавства є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню та зменшення наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу та майну.

Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р. № 190 [7] передбачає ряд норм у сфері забезпечення безпеки мореплавства і це не є випадковим, адже відповідно до ст. 75 КТМ України, державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Положення встановлює порядок діяльності капітана морського порту та служби капітана морського порту в частині здійснення ними нагляду та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях.

Постановами Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті» (втрачена чинність) та від 11.02.2015 р. № 103 «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» [8] було затверджено Положення про державні органи, завданням яких стало забезпечення безпеки мореплавства – Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті та Державна служба України з безпеки на транспорті. Обидва органи, зважаючи на норми їх положень було визначено центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і які реалізують державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті.

Потому, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» [9] було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті. В результаті відбулася реорганізація шляхом злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті, Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті та підпорядкування новоутвореній Державній спеціальній службі транспорту.

Таким чином, законодавець послідовно та динамічно буде єдину, цілісну систему управління цим важливим аспектом мореплавства, без якого неможливе ефективне використання морських транспортних коридорів та отримання прибутків від морських перевезень вантажів та пасажирів.

Література:

1. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Т. 2. Ст. 2844.

2. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.

3. Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 р. № 545. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. Ст. 915.

4. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. Т. 2. Ст. 2844.

5. Інструкція про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 26.11.2004 р. № 1048. *Офіційний вісник України*. 2004. № 50. Ст. 3304.

6. Положення про Державну систему управління безпекою судноплавства, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 7.10.2009 р. № 1137. *Офіційний вісник України*. 2009. № 83. Ст. 2810.

7. Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р. № 190. *Офіційний вісник України*. 2013. № 36. Ст. 1284.

8. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. *Офіційний вісник України*. 2015. № 22. Ст. 604.

9. Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади: постанова Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442. *Офіційний вісник України*. 2014. № 74. Ст. 2105.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРОТИДІЇ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНІЙ ОРГАНІЗОВАНИЙ ЗЛОЧИННОСТІ НА МОРІ

Кубасенко Андрій Володимирович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри адміністративного і фінансового права
Національний університет «Одеська юридична академія»
м. Одеса, Україна*

Крижановська Олена Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
викладач кафедри адміністративної діяльності поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

За даними Міжнародної морської організації, найчастіше у морських просторах вчиняються злочини, пов'язані з незаконним, незареєстрованим та нерегульованим промислом, контрабандою наркотичних засобів та їх збутом, використання примусової та безкоштовної праці. Як правило, такі злочини вчиняються за участі транснаціональних злочинних організацій.

Сучасна транснаціональна організована морська злочинність дуже різна у своїх проявах. Всі злочинні посягання розрізняються за механізмом вчинення, але кінцевий результат завжди призводить до суспільно небезпечних наслідків у вигляді втрати життя та майна, незаконного перетину кордонів держав, а також знищення найважливіших біологічних ресурсів у Світовому океані.

Сьогодні міжнародні договори, які регулюють питання правоохоронної діяльності на об'єктах морського транспорту, характеризуються своєю множинністю. Це комплексні, тобто такі, що містять питання боротьби зі злочинністю на морі та правила контролю за забезпеченням безпеки морського судноплавства, та спеціальні, видані на вирішення проблеми конкретного контролю за забезпеченням транспортної (морської) безпеки.

Так, відповідно до ст. 27 Конвенції, відповідні органи влади прибережної держави уповноважені здійснювати юрисдикцію над іноземними суднами в портах та територіальному морі, при знаходженні ж

морського судна у відкритому морі органи влади прибережної держави можуть затримати судно або проникнути на його борт лише у виняткових випадках, обумовлених у Конвенції [1]. При цьому у нормативних актах існують прогалини, які впливають на ефективність ухвалення рішень оперативними підрозділами правоохоронних органів.

Узагальнення джерел міжнародного права, а також наукових та практичних матеріалів, присвячених протидії сучасній транснаціональній організованій злочинності, дозволив виділити основні види злочинів, які вчиняються на морі.

Відносно недавно у світовій практиці з'явилася концепція морського насильства («maritime violence»), якою об'єднані насильницькі злочини, які вчиняються на морі. У вітчизняних та зарубіжних доктринальних джерелах нерідко пропонується запровадити поняття «морського насильства», що включає злочини на морі, такі як терористичні напади, піратство, незаконне транспортування зброї та наркотиків, озброєні пограбування, работоргівля, незаконна міграція [2, с.363]. Термін «морське насильство» ще чітко не сформувався у міжнародному праві.

Важливо виокремити найбільш характерні прояви сучасної транснаціональної організованої морської злочинності.

Морське піратство. Етимологія слова «піратство» походить від грецького «peirates», що перекладається як «грабіжник, розбійник» [3, с.1016]. Морське піратство залишається одним із найдавніших злочинів у цій галузі.

Даний злочин у своїй первісній формі полягав у морських набігах та був злочинним промислом прибережних племен. У міжнародній практиці, поняттям «піратство» охоплюються дії, пов'язані з незаконним захопленням, пограбуванням, пошкодженням суден, які знаходяться у відкритому морі.

Крім того, зазначений вид злочинів має високий рівень латентності, оскільки на практиці далеко не завжди потерпілі від піратства екіпажі та судовласники повідомляють про скоєні напади, оскільки бояться, що такі заяви негативно вплинуть на ділову репутацію та бізнес транспортних морських підприємств.

Незаконний обіг наркотиків у сучасних дослідженнях об'єктивно відноситься до найбільш небезпечних міжнародно-правових проблем [4, с.202]. При цьому морський транспорт протягом багатьох років ненавмисно відіграє несприятливу роль у перевезенні наркотичних засобів та психоактивних речовин.

Незаконна міграція також є однією з найгостріших глобальних проблем. В даний час незаконна міграція охоплює всі континенти та океани. Причини, через які громадяни можуть залишати країни свого проживання можуть бути різними: від збройних конфліктів, дестабілізованої обстановки

у державі – до переслідувань по расовій та національній ознаці та різниці в рівні життя населення в різних державах.

Статистичні дані, зібрані Міжнародною організацією з міграції (ІОМ), показують, що кількість морських мігрантів у світі з 2016 року складає приблизно більше одного мільйона людей [5].

Діяльність сучасних міжнародних злочинних організацій на морі тісно пов'язані. Так, одна злочинна організація може одночасно займатися як морським піратством, так і тероризмом, незаконним обігом наркотиків тощо. Наприклад, організація незаконної міграції та торгівлею людьми у Туреччині за різними джерелами здійснюється Робочою партією Курдистану [6]. Отже, ефективна боротьба з транснаціональною організованою морською злочинністю повинна бути комплексною та починатися з виявлення та протидії діяльності міжнародних злочинних організацій. Серйозні побоювання викликає той факт, що міжнародні терористичні організації виявляють особливу активність у регіонах, де зростає загроза морського піратства (наприклад, Сомалі).

Певною перешкодою ефективній протидії сучасній транснаціональній організованій морській злочинності, є те, що злочинні організації добре фінансуються за рахунок структур, які здатні наймати висококваліфікованих спеціалістів та використовувати прогресивну техніку для проведення наукових досліджень світового океану, які ефективно виявляють нові родовища природних ресурсів. У багатьох транснаціональних злочинних організаціях існують окремі підрозділи, мета яких полягає у покращенні способів приховування предметів і людей, які незаконно перевозяться.

Міжнародно-правові джерела, а також норми національного законодавства багатьох країн у сфері забезпечення протидії транснаціональній організованій морській злочинності розвиваються нерівномірно. Сьогодні основним нормативним джерелом міжнародного морського права залишається прийнята у 1982 року Конвенція ООН з морського права (UNCLOS) [1].

Аналіз діяльності міжнародного співтовариства з протидії транснаціональній організованій морській злочинності дозволяє виділити проблемні аспекти, які ускладнюють її ефективність:

- 1) недостатня узгодженість у пріоритетах інтересів та підходів щодо координації міжнародної правоохоронної діяльності;
- 2) недостатня правова регламентація, яка стосовно аналізованого виду злочинної діяльності має «наздоганяючий» характер;
- 3) відсутність методичної основи для діяльності органів та організацій протидії морській злочинності;
- 4) питання визначення компетенції;
- 5) недостатня взаємодія на рівні наукових розробок для побудови єдиної системи спостереження;

б) недостатній рівень технічної оснащеності національних правоохоронних органів та міжнародних організацій (відсутність сучасних морських суден, засобів зв'язку та виявлення, фіксації доказів злочинної діяльності);

7) недостатня узгодженість на рівні міжнародних договорів, що регламентують порядок дій екіпажів суден у разі нападів на морі;

8) слабка професійна підготовка спеціалістів правоохоронних органів щодо протидії морській злочинності, а також низький рівень підготовки членів екіпажів з питань, що входять до їх компетенції;

9) недостатність фундаментальних досліджень сучасної транснаціональної організованої морської злочинності;

Узагальнення сучасних міжнародно-правових норм, досліджень, проведених останнім часом, а також практики протидії транснаціональній організованій морській злочинності, дозволив нам виділити найбільш пріоритетні напрямки діяльності міжнародного співтовариства у цій сфері:

– удосконалення нормативної основи, у тому числі шляхом усунення наявних протиріч для забезпечення ефективності механізмів протидії існуючим загрозам;

– організація ефективної взаємодії національних правоохоронних органів, силових структур, а також міжнародних організацій, діяльність яких пов'язана з протидією морській злочинності;

– створення системи міжнародного моніторингу та статистичного обліку морської злочинності.

У контексті забезпечення державних інтересів слід зазначити, що загроза безпеці держави від транснаціональної організованої морської злочинності залишається дуже значною, а з урахуванням сучасних тенденцій, протидія даному різновиду злочинної діяльності має розглядатися як один із пріоритетних напрямів державної політики.

Таким чином, боротьба з міжнародною транснаціональною організованою морською злочинністю може бути ефективною тільки в умовах тісної взаємодії правоохоронних органів на міждержавному рівні. Визначені проблеми, які є актуальними для сучасних держав можна вирішити лише шляхом з'ясування реальних причин та умов, які сприяють розвитку міжнародних злочинних організацій. Крім того, необхідно надалі удосконалювати заходи щодо ефективного розшуку та затримання морських суден, які належать транснаціональним злочинним організаціям та своєчасного судового розгляду за всіма виявленими фактами морської злочинності.

Література:

1. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 10.12.2021)

2. Стефанчишен Р. В. Теоретико – аксіологічний підхід до поняття «морський тероризм». *Юридична наука*. 2020. № 1(103). С. 361-367.
3. Энциклопедический словарь / ред. А.М. Прохоров. М. Энциклопедия, 1980. 1600 с.
4. Севрук В.Г., Павленко С.О. Заходи протидії транснаціональному наркобізнесу, що вчиняється представниками окремих етнічних груп. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2015. № 2. С. 193-205.
5. World Migration Report 2022. URL: <https://worldmigrationreport.iom.int/wmr-2022-interactive/> (дата звернення: 10.12.2021)
6. Soner B.A., Aslan U., Kiyici H. PKK's regional franchise of terror. Uluslararası Terörizm ve Güvenlik Araştırmaları Merkezi (UTGAM) International Center for Terrorism and Security Studies (UTGAM) Mart / March 2017. URL: <http://madrid.be.mfa.gov.tr/Content/assets/consulate/images/localCache/1/f030f81be866-4e14-acd9-c256fc6265bf.pdf> (дата звернення: 10.12.2021)

ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В УКРАЇНІ: РЕАЛІЇ СЬОГОДЕННЯ

Магновський Ігор Йосифович

*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри теорії та філософії права
факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Сучасні виклики геополітичних процесів як у світі загалом, так і на європейському континенті зокрема, складовою котрого безсумнівно є й Україна як морська держава, створюють неабияку напругу не тільки на суші, у повітрі, але й на водних просторах, що потребує відповідного удосконалення та розвитку організаційно-правового механізму забезпечення морської безпеки.

На сьогодні, у зв'язку із загрозами різноманітного характеру пов'язаних із забезпеченням безпеки судноплавства, портів і підтримання на їх території та в акваторії встановленого порядку діяльності, дослідження науковців носять практично фрагментарний, ситуативний характер та потребують комплексного підходу, що спонукає до відповідної активізації наукової спільноти, де одним із ключових чинників є напрацювання правового

характеру. Саме ці обставини складають значимість, а звідси й актуальність узазаной проблематики, що й обумовлює дослідницький напрямок.

Відповідно до Типового положення про службу морської безпеки порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339, служба морської безпеки є структурним підрозділом адміністрації морських портів України, морського термінала або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в них, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій [1].

Як наголошує В. В. Серафімов, основними завданнями служби морської безпеки порту є: 1) реалізація в портах норм, правил, стандартів і процедур, передбачених міжнародними та національними нормативними актами з морської безпеки; здійснення комплексу заходів для запобігання, виявлення і припинення актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання у діяльність порту; організація перепускного та внутрішньооб'єктового режиму в порту; вжиття превентивних заходів для запобігання виникненню загроз портам, портовим засобам та судам, що в них обслуговуються; 2) забезпечення охорони і захисту інфраструктури порту, суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажів; 3) впровадження заходів із посилення морської безпеки; здійснення взаємодії з відповідними відповідними службами, правоохоронними структурами, органами, відповідальними за безпеку, а також ліквідацію наслідків актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання; координація спільних з ними дій; 4) здійснення контролю за посадкою та висадкою пасажирів, забезпечення виключення контактів пасажирів, які пройшли контроль на безпеку, з особами, які його не пройшли; 5) у взаємодії з підрозділами прикордонного, митного контролю, правоохоронними органами, а також відповідно до схвалених у встановленому порядку планів охорони портових засобів: виявлення та запобігання несанкціонованому потраплянню на територію порту та борт суден зброї, вибухових речовин, наркотичних і хімічних речовин, інших небезпечних предметів та контрабанди; здійснення контролю за доступом людей та потраплянням речей на територію порту шляхом перевірки транспортних засобів, судових та вантажних документів, багажу, судових запасів, квитків пасажирів та документів моряків, посвідчень особи персоналу порту або портового засобу, представників аварійних служб, комунальних підприємств, розташованих на території порту, представників вантажовласників, інших осіб, що проходять на територію порту, представників юридичних осіб, що займаються постачанням, тощо; здійснення у разі потреби з дотриманням вимог чинного законодавства огляду людей та їх особистих речей; забезпечення супроводження відвідувачів та транспортних засобів по

території порту; впровадження заходів із запобігання проведенню нелегальних операцій з вантажем, устаткуванням, контейнерами, сировиною, охоронними системами, технологічним устаткуванням і системами зв'язку, які порушують діяльність адміністрації морських портів України, морських терміналів та портових операторів, а також заходів із запобігання іншим протиправним діям; тощо [2, с. 104–105].

Своєю чергою, євроінтеграційний вектор України у сфері забезпечення безпеки мореплавства потребує публічного адміністрування безпеки мореплавства, що ґрунтується на відтворенні норм міжнародних угод у цій сфері. Міжнародно-правова уніфікація стандартів у сфері забезпечення безпеки мореплавства має охоплювати всі сфери сучасної морської діяльності та запроваджуючи комплексний підхід до забезпечення безпеки мореплавства шляхом функціонування механізму контролю держави. Відтак, принцип забезпечення безпеки мореплавства є міжгалузевим принципом регулювання морської діяльності (публічно– та приватноправових галузей права).

Формування сучасної моделі організаційно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні, констатують дослідники, має здійснюється, за такими основними напрямками: 1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій із метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядних) та інших повноважень; 2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики держави; 3) розроблення нормативної бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних (світових і регіональних) стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, усталених найкращих практик мореплавства та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства; 4) формування системи локального нормативного регулювання, спрямованої на регулювання відносин, які складаються в морських портах України та на підходах до них [3].

Таким чином, слід констатувати, що створення сучасної моделі організаційно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні, потребує новітніх форм і методів публічного адміністрування, наявності внутрішньодержавних імплементаційних механізмів для окремих вимог у сфері правового забезпечення безпеки мореплавства, які підлягають виконанню одразу після прийняття уповноваженим суб'єктом. При цьому значним є вплив міжнародних стандартів, адже на вирішення організаційно-

правового механізму забезпечення морської безпеки спрямовані зусилля національних урядів та міжнародних організацій, класифікаційних юридичних товариств, судовласників, страховиків тощо.

Література:

1. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 / *Офіційний вісник України*. 2011. № 84. Ст. 3097.

2. Серафімов В.В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. *LEX PORTUS*. № 3 (5) 2017. С. 100–111.

3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»: зб. наук. статей*. 2016. № 4. С. 78–100.

ДЕФІНІЦІЯ ПОЗОВНОЇ ДАВНОСТІ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Маковій Віктор Петрович

*завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Медведенко Надія Василівна

*старший науковий співробітник відділу організації наукової роботи,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Питання, що є предметом нашого розгляду, має бути досліджене в контексті співвідношення положень цивільного та морського законодавства, зокрема ст. 9 Цивільного кодексу України (надалі – ЦК) та ст. 4 Кодексу торговельного мореплавства України (надалі – КТМ) і т. ін.

Глава 3 розділу XI КТМ у повній мірі присвячена правовій регламентації позовної давності у торговельному мореплавстві, а в ЦК – глава 19 розділу V книги першої. По-перше, на відміну від КТМ ЦК містить визначення позовної давності строк, в межах якого особа може звернутися до суду з вимогою про захист свого цивільного права або інтересу (ст.256 ЦК), що не можна назвати у повній мірі коректним.

По-друге, дещо суперечливим є питання співвідношення правил початку перебігу такого виду строку у наведених нормативних актах. За загальним правилом будь-який цивільно-правовий строк починає спливати з наступного дня після відповідної календарної дати або настання події, з

якою пов'язано його початок (ст.253 ЦК). Тобто, позовна давність почне спливати тільки з наступного дня за днем, коли особа довідалася або могла довідатися про порушення свого права або про особу, яка його порушила. Визначення початкового моменту перебігу позовної давності за новим вітчизняним законодавством, як на нашу думку, є не досить вдалим. Диспозиція ст.261 ЦК містить три обставини, які є умовами початку спливу позовної давності, зв'язок між якими ґрунтується на диз'юнкції. На відміну від ст.76 ЦК 1963 року ЦК України доповнений ще одним суб'єктивним елементом, що вимагає й знання особи про порушника її права. Наведене створює передумови до формування такого предикату: якщо особа дізналась про порушення її права, то строк позовної давності починає спливати від дня, коли вона дізналась про суб'єкта, яким порушено її право.

Однак таке тлумачення не відповідає дійсному формулюванню даної диспозиції, адже в ній наявний зв'язок між обставинами, що є початком перебігу позовної давності, через прийменник «або», в той час як викладене вище тлумачення можливе тільки при наявності кон'юнкції тобто в разі наявності прийменника «і».

При цьому згідно ст.9 Конвенції про позовну давність у міжнародній купівлі-продажу товарів початковим моментом спливу строків позовної давності визначено день виникнення права на позов. Право ж особи на позов виникає з моменту коли вона дізналася або повинна була дізнатися про порушення свого права, в останньому відображено суб'єктивний момент виникнення права.

З огляду на викладене та те, що значення строків позовної давності полягає в стабілізації і впорядкуванні цивільно-правових відносин, відсутня потреба у встановленні додаткової обставини, що є підставою для початку спливу строку позовної давності незалежно від типу її зв'язку з іншими обставинами. Дійсно, варіант запропонований ст. 261 ЦК, дає привід говорити про непотрібність даного елементу, оскільки знання про суб'єкта, який порушив цивільне право уповноваженої особи не може бути без знання про сам факт порушення. В той же час при застосуванні прийменника «і» у сполученні вказаних обставин матимемо варіант, коли у зв'язку з неможливістю встановлення безпосереднього порушника суб'єктивного права строки позовної давності спливати не будуть, що суперечить викладеним вище положенням стосовно призначення позовної давності.

Враховуючи наведене, з метою забезпечення стабільності цивільних правовідносин, усунення їх невизначеності, стимулювання уповноваженої особи до активних дій, а також розчищення правового поля для застосування набувальної давності необхідно повернутись до дефініції початку перебігу позовної давності як дня, коли особа довідалася або могла довідатися про порушення свого права.

До речі, подібна законодавча позиція щодо початку перебігу позовної давності має місце й у ст. 390 КТМ за вимогами про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди.

Водночас, ст. ст. 388, 389 КТМ визначають початок перебігу такого давнісного строку подібно правилам, встановленим ч.5, ч. 6 ст. 261 ЦК щодо вимог з договірних відносин з визначеним (не визначеним) строком їх виконання. По-перше, з договору перевезення пасажирів та багажу початком перебігу є: 1) для пасажирів – день фактичного залишення або «залишення» згідно договору пасажиром судна або ж день смерті пасажирів за вимогами про відшкодування шкоди, завданої смертю пасажирів, при перевезенні; 2) стосовно багажу – з дня фактичної видачі багажу або дати його видачі за договором, приписом законодавства. До того ж необхідно зауважити на некоректному формулюванні абзацу другого пункту першого ч. 2 ст. 389 КТМ «заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажирів, спричинила його смерть», оскільки ЦК оперує поняття шкоди, завданої здоров'ю, або ж шкоди, завданої смертю потерпілого, залежно від блага, якому завдається шкода: життю чи здоров'ю (ст. ст. 1195, 1200 ЦК).

По-друге, за вимогами з договорів фрахтування, лізингу, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, договорів, що випливають з повноважень капітана згідно ст. ст. 58, 68, 69 КТМ, початком перебігу позовної давності є день виникнення права на позов, що подібно приписам ч. 5 ст. 261 ЦК. По-третє, за вимогами з договорів перевезення вантажу: 1) щодо відшкодування збитків від втрати вантажу – з 31 дня після дати, коли вантаж повинен був виданий, або ж з наступного дня після спливу чотирьох місяців з моменту прийняття вантажу до перевезення у змішаному сполученні; 2) щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання з видачею вантажу, щодо повернення перебору або стягнення недобору провізних платежів – з дня фактичної або договірної видачі вантажу; 3) щодо нестачі масових однорідних вантажів, що перевозяться наливом, навалом або насипом (речі, визначені родовими ознаками), якщо це передбачено домовленістю сторін – з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації; 4) щодо відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, виплати премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу – з дня закінчення місяця, що настає за тим місяцем, у якому почалося або повинно було початися перевезення.

Решта випадків регламентації початку спливу позовної давності за КТМ за вимогами з договірних та позадоговірних відносин подібно правилам, передбаченим ст. 261 ЦК (зіткнення суден, зворотна вимога), окрім вимог, що виникають із проведення рятувальної операції, де таким моментом є день закінчення рятувальної операції.

Істотною особливістю нормативного закріплення початку перебігу позовної давності за КТМ є темпоральне обмеження такого моменту, як-то: шість років з дня події, що спричинила забруднення, п'ятнадцять років з дня події, що викликала ядерну шкоду.

Поряд з ЦК КТМ оперує поняттям спеціального (екстраординарного) та загального (звичайного) строку позовної давності. При цьому до спеціальних строків віднесено скорочені строки: 1) в один рік за вимогами з договору морського перевезення вантажу, що подібно до ст. 258 ЦК, й зворотними вимогами; 2) два роки – за вимогами з договорів фрахтування, лізингу, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, договорів, що випливають з повноважень капітана згідно ст. 58, 68, 69 КТМ, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій.

До того ж некоректним є використане у ст. 391 КТМ поняття загального строку позовної давності, встановленого цивільним законодавством. Вочевидь наведена норма КТМ має банкетний характер в частині застосування цивільного законодавства для регламентації позовної давності до інших вимог, не передбачених даним нормативним актом, а тому мається на увазі як загальна так і спеціальна позовна давність. Подібним чином, надмірною є вказівка застосування загального строку позовної давності у ст. 390 КТМ.

Стаття 392 КТМ визначає додаткову підставу зупинення позовної давності на додаток до обставин, передбачених ст. 263 ЦК, а саме винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії до дня одержання диспаші заінтересованою особою за умови коли, обчислення суми вимоги залежить від відповідних розрахунків. Самі ж правила зупинення давності цілком прописані ст. 263 ЦК.

Положення ст. 393 КТМ доповнюють будь-який зі строків позовної давності за вимогами з торговельного мореплавства строком в три роки, якщо судно, якого стосуються відповідні вимоги не могли застати у водах України протягом строку позовної давності. Сутність такого правила досить часто пояснюється тим, що судно може виступати як предмет позову, а також як доказ у відповідних справах, що має суто процесуальну природу й може бути забезпеченим в межах процесуальних строків розгляду відповідної справи у судовій інстанції. Тобто, наведена норма не забезпечує реалізацію дійсної сутності позовної давності, а тому не несе відповідного навантаження у контексті даного давнісного строку. Решта питань, пов'язаних з правовою регламентацією позовної давності, повинні вирішуватись в межах приписів цивільного законодавства, зокрема гл. 19 ЦК.

Таким чином, КТМ встановлює певні правила використання позовної давності, які є спеціальними до вимог з відносин торговельного мореплавства. Наведені міркування можуть стати у нагоді з питань удосконалення правової регламентації позовної давності за ЦК та КТМ,

особливо у контексті рекодифікації приватного права в Україні й узгодження у цій частині нормативних приписів інших правових актів національного законодавства з положеннями ЦК.

**ПРОБЛЕМАТИКА ПОРУШЕНЬ НОРМ
МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ПРИ ЗАТРИМЦІ УКРАЇНСЬКИХ
ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ СУДЕН «БЕРДЯНСЬК», «НІКОПОЛЬ»
ТА «ЯНИ КАПУ» В ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ВОДАХ УКРАЇНИ**

Менсо Ірина Володимирівна

*кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри цивільного
та трудового права,*

*Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Купратий О. Г.

*старший викладач кафедри судноводіння і морської безпеки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Робота присвячена незаконній затримці українських суден, що виконували перехід з українського порту Одеса в український порт Бердянськ. Російська сторона посиляється при цьому на закон «О Государственной границе РФ», ігноруючи норми міжнародного законодавства, які мають перевагу над державними. Проблема порушень міжнародного права у територіальних водах України є похідною від проблеми нелегітимної анексії Криму. У роботі аналізуються дії Росії в українських територіальних водах після незаконної анексії Криму на прикладі затримки українських військово-морських суден «Бердянськ», «Нікополь» і військово-морського допоміжного судна «Яни Капу».

Беручи до уваги статтю 290 Конвенцію [1] ООН з Морського Права (у подальшому «Конвенція» або «UNCLOS») і статті 21, 25 і 28 Статуту Трибуналу [2] (у подальшому «Статут»), та статті 89 і 90 Правил Трибуналу [3] (у подальшому «Правила»), на підставі «Сповіднення за статтею 287 та Додатку VII, Стаття 1 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з Морського Права Та Заяви Про Претензію та Підстави, на яких Вона Ґрунтується» (в подальшому «Заява Про Претензію») від 31 березня 2019 року, адресоване Україною Російській Федерації, було створено арбітражне провадження відповідно до Додатку VII Конвенції відносно «спору щодо імунітету трьох

українських військово-морських суден та двадцяти чотирьох військовослужбовців на борту».

Метою дослідження є визначити проблеми інтерпретації Конвенції в умовах окупації півострова Крим на прикладі захоплення українських суден.

Завдання дослідження: проаналізувати інцидент; проаналізувати інтерпретацію Конвенції Трибуналом.

Юридична позиція України. Згідно статті 290, параграфу 5, Конвенції ООН щодо Морського Права [1], Україна просить Міжнародний трибунал з морського права («Трибунал») призначити тимчасові заходи у спорі між Україною та Російською Федерацією щодо імунітету трьох українських військово-морських суден та двадцяти чотирьох військовослужбовців на борту.

Також було вказано на обставини затримання, що на момент з момент захоплення береговою охороною Прикордонної служби Федеральної служби безпеки Росії («Берегова охорона ФСБ») три українські військово-морські судна перебували в Чорному морі, від'їхавши від узбережжя Кримського півострова і тримали курс до свого рідного порту Одеса.

У позові сформовано обґрунтування щодо порушення Росією суверенного імунітету, наданого військовим кораблям, військово-морським допоміжним суден, а також їх пасажирів і членів екіпажу відповідно до статей 32, 58, 95 і 96 згідно Конвенції та митного міжнародного права.

Письмовим сповіщенням російської федерації 1 квітня 2019 року Україна подала спір між сторонами арбітражного порядку, передбаченого Додатком VII UNCLOS. Завірена копія Сповіднення та Заяви про випадок та підстави, на яких воно ґрунтується («Сповіднення»), надається як Додаток А до Запиту [4].

У своєму сповіщенні Україна попросила Росію прийняти та імплементувати тимчасові заходи, щоб уникнути подальшої шкоди законним правам України, в тому числі шляхом негайного звільнення українських військово-морських суден і військовослужбовців на борту. Росія не вжила необхідних тимчасових заходів, відповідно, Україна домогалася наказу цього Трибуналу про призначення тимчасових заходів, викладених у сповіщенні.

Юридична позиція Росії. Росія намагалася довести, що судна знаходилися у її територіальних водах і порушували законодавство Російської Федерації та, розуміючи слабкість такої позиції, посилалася на статтю 298 UNCLOS,

про обмеження потенційного обсягу обов'язкової юрисдикції відповідно до частини XV, у тому числі щодо спорів щодо військової діяльності. У відповідній частині декларації, зазначено наступне (цитату додано) [5]:

Росія: «Російська Федерація заявляє, що відповідно до статті 298 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права вона не приймає процедури, ...».

Аналіз рішення Трибуналу. Стаття 298(1)(b) UNCLOS передбачає що: “Під час підписання, ратифікації цієї Конвенції або в будь-який час після цього, держава може, без шкоди для зобов’язань, що виникають відповідно до розділу 1, письмово заявити, що вона не приймає жодної або декількох процедур, передбачених у розділі 2 щодо однієї або кількох з наступних категорій спорів: [...] (b) спори щодо військової діяльності, включаючи військову діяльність державних суден і повітряних суден, що здійснюють некомерційну діяльність, а також спори щодо правоохоронної діяльності щодо здійснення суверенних прав або юрисдикції, виключених з юрисдикції суду або трибуналу відповідно до пункту 2 або 3 статті 297.”

Отже, теоретично Росія могла переконати суд не приймати справу до розгляду, але є дуже важлива деталь:

Підпараграфи з (а) до (f) статті 19 Конвенції [1] визначають, що військовою діяльністю є:

(а) будь-яка загроза або застосування сили проти суверенітету, територіальної цілісності політичної незалежності прибережної держави або будь-яким іншим способом порушення принципів міжнародного права, втілених у Статут ООН;

(б) будь-які вправи або практика зі зброєю будь-якого роду;

(с) будь-які дії, спрямовані на збір інформації на шкоду захисту або прибережної безпеки Держави;

(d) будь-який акт пропаганди, спрямований на вплив на оборону або прибережна безпеку Держави;

(е) запуск, посадка або прийняття на борт будь-якого повітряного судна;

(f) запуск, посадка або прийняття на борт будь-якого військового пристрою.

Жодна з вище зазначених видів діяльності не відбувалася у територіальних водах Росії як Держави відповідача, оскільки Крим і територіальні води Криму належать Україні згідно міжнародного законодавства.

Отже, українські судна не виконували ніяких дій, що загрожують прибережній безпеці Росії, не проводили практики зі зброєю будь-якого роду та, звичайно, не саджали на борт будь-яке повітряне судно чи військовий пристрій.

Аналізуючи всі факти і обставини, Трибунал прийняв рішення розглянути позов по суті та видав наказ на користь України [6].

Інцидент із захопленням українських суден є грубим порушення міжнародного законодавства.

Трибунал інтерпретував Конвенцію, виходячи з того, що українські судна згідно статті 19, Конвенції ООН з морського права не виконували військової діяльності та на основі того, що правоохоронна діяльність російської влади у територіальних водах України та на півострові Крим є не законною.

Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
2. Статут Міжнародного Трибуналу з Морського Права. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/basic_texts/statute_en.pdf.
- Правила Міжнародного Трибуналу з Морського Права. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/basic_texts/ITLOS_8_25.03.21.Pdf.
3. Запит України про призначення тимчасових заходів відповідно до пункту 5 статті 290 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Request_of_Ukraine_for_Provisional_Measures.pdf.
4. Меморандум Уряду Російської Федерації. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_RF_NV_Memo_070519.pdf.
5. Наказ Трибуналу від 25 травня 2019 року. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Order_25.05.pdf.
6. Окрема думка судді José Luís Jesus. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/26/C26_Order_sop_JLJ.Pdf.

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ПІДГОТОВКИ ДО СЛУЖБИ У ВОДНІЙ ПОЛІЦІЇ НІМЕЧЧИНИ

Мошак Григорій Григорович

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільного і трудового права,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Нормативно-правове забезпечення безпеки судноплавства на морських чи внутрішніх водних шляхах здійснюється, серед іншого, шляхом вдосконалення відповідних норм, а також підготовки кадрів для підрозділів водної поліції та реалізації інших заходів, програм, планів.

Якісна підготовка службовців водної поліції є важливою складовою безпеки судноплавства. Вона має деякі особливості в окремих землях Німеччини, а також у тому чи іншому спеціальному навчальному закладі. У тезах відображено основні напрями та предмети підготовки до служби у водній поліції в одній окремо взятій землі Німеччини та у одному із навчальних закладів з метою сприяння запозиченню німецького досвіду в Україні.

На території землі Рейнланд-Пфальц після успішного завершення навчання в університеті поліції зацікавлені особи подають заяву про прийом на роботу у водну поліцію і проходять там стажування на протязі двох років. За цей час здійснюється спеціальна підготовка, котра включає: практичні заняття на борту судна, маневрування, знайомство з маршрутами та двигуном, технічним обладнанням, основами судноплавства. Приблизно через один рік вони проходять тримісячний курс, включаючи іспити, у Школі водної поліції у місті Гамбург.

Навчальний курс підготовки передбачає отримання сертифіката радіотелефоніста, котрий використовується на внутрішніх водних шляхах; вивчення радара, що застосовується у внутрішній навігації; отримання сертифіката (посвідчення) судноводія після складання відповідного іспиту.

Майбутні поліцейські водної поліції вивчають дисципліни внутрішнє судноплавство, небезпечні вантажі, захист довкілля, суднова техніка та інші. Проводяться також різні семінари, що мають на меті підвищення кваліфікації.

У Школі водної поліції у м. Гамбург (WSPS) підготовку здійснюють відділення (кафедри), основними з яких є: берегове відділення; внутрішні водні шляхи; технологій і навколишнього середовища.

Берегове відділення спеціалізується на передачі знань у галузі міжнародного, європейського та національного судноплавного права та права морського руху, включаючи наземну та електронну навігацію, а також національні та міжнародні норми щодо охорони навколишнього середовища. Крім надання базових знань (курс моряка, спеціалізований курс на березі) портфолію включає в себе просунуті курси по роботі з радаром і симуляторами ECDIS¹, а також навчання для отримання міжнародних визнаних сертифікатів радіозв'язку. Інші спеціальні

¹ ECDIS – електронна система відображення карт та інформації. Це географічна інформаційна система, що використовується для навігації та відповідає правилам Міжнародної морської організації (IMO) як альтернатива паперовим морським картам. Система ECDIS відображає інформацію з електронних навігаційних карт (ЕНК) та інтегрує інформацію про місцезнаходження, курс та швидкість через системи прив'язки до води. Іншими датчиками, які можуть взаємодіяти з ECDIS, є радар, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS) та ехолоти. У внутрішньому судноплавстві використовується модифікація цієї системи – Inland ECDIS. – CESNI-TI RIS | Inland ECDIS

пропозиції включають курси за такими темами як морське законодавство про небезпечні вантажі; розслідування судових органів, морська англійська мова. Передбачається спеціальне регіональне навчання (додаткові курси у м. Гамбург та у м. Бремен). До тем занять належать: морські суди, наркотики, традиційні суди та ін. Для надання вузькоспеціальних знань Школа водної поліції запрошує зовнішніх лекторів із числа практиків. Запрошені фахівці надають підтримку, наприклад, у керівництві бакалаврськими роботами, які мають стосунок до морської справи або пов'язані із дослідницьким проектом. Для того, щоб забезпечити постійне оновлення знань, відділення підготовки поліцейських прибережної служби підтримує тісний контакт із місцевими органами влади та організаціями регіонального і федерального рівня. Наприклад, ведеться постійна робота з Федеральним морським та гідрографічним агентствами (BSH), з Управлінням водних шляхів і судноплавства (WSV), з Управлінням порту міста Гамбург. Крім того, відділення підготовки поліцейських прибережної служби є постійним представником на спеціалізованих конференціях (Конференції суддів у сфері транспорту -Verkehrsgerichtstag, у Німецькому товаристві локації та навігації – DGON), співробітничає з морськими навчальними центрами федеральної поліції. Для постійної оптимізації дидактичного рівня викладачі проходять підвищення кваліфікації. Котре відбувалося, зокрема, у 2019 р. на семінарі з регулярної дидактики (педагогіки) в Університеті прикладних наук Мекленбург-Передньої Померанії, у відділенні державного управління, поліції та правоохоронних органів у м. Гюстров.

Відділення внутрішніх водних шляхів відповідає за початкову та наступну підготовку співробітників водної поліції у внутрішніх регіонах Німеччини та в прибережних землях у тій мірі, в якій це необхідно для моніторингу та контролю за дотриманням правил у сфері внутрішнього водного транспорту. Основними складовими початкового навчання та навчання без відриву від роботи є: курс внутрішніх водних шляхів, в рамках якого чотири інструктори протягом 12 місяців викладають основи законодавства про внутрішні водні шляхи (дорожній рух) та курс законодавства про небезпечні вантажі.

Зазначені програми підготовки дають змогу поліцейським із різних земель послідовно проходити навчання та підвищення кваліфікації, брати участь у семінарах та у практикумах. Органи місцевої влади приймають участь у визначенні змісту курсів виходячи із власних потреб, і, у кінцевому підсумку, отримують можливість згідно власних вимог навчати своїх співробітників. Крім того, відділення внутрішніх водних шляхів несе основну відповідальність за початкове та подальше навчання для отримання ліцензії на радар, яка є обов'язковою для федеральних водних шляхів. Крім базового курсу з радіолокації з випускним іспитом, існують також курси

підвищення кваліфікації. Протягом багатьох років Школа пропонуємо навчання з використанням програми Inland EKDIS. У цільових групах працюють не тільки співробітники водної поліції федеральних земель, а й представники таких установ як Управління водних шляхів і судноплавства та муніципальні пожежні команди. У минулому навчання проходило в основному у формі уроків, хоча з деяких питань Школа опиралася на практично-орієнтовану підготовку. Тепер практично-орієнтована підготовка переважає. Завдяки впливовим партнерам із галузі судноплавства з'явилася можливість ілюструвати знання (які раніше надавались теоретично) за допомогою екскурсій, наприклад, на комерційні судна. Школа планує розширення цієї практичної спрямованості, щоб взаємозв'язок теорії і практики був ще більш міцним, а збільшення кількості відомих фахівців у викладанні продовжувалося. Школа водної поліції має намір надалі вносити вклад у те, щоб у майбутньому на федеральних водних шляхах чергували добре підготовлені співробітники, і, тим самим, забезпечувати безпеку.

Відділення технологій та навколишнього середовища. Саме навчання і застосування існуючих законів, настанов та договорів має здійснюватися однаково в усіх федеральних землях-учасниках та підтримуватися на максимально високому рівні. Із самого початку враховуються розбіжності у правовій базі прибережних і внутрішніх районів Німеччини. Тим не менш, існують єдині підходи до навчання, які важливі для офіцерів у всіх галузях, зокрема у роботі з радаром, радіотелефонії або захисту навколишнього середовища. З цієї причини в березні 1996 р. було створено відділення «Технологій та навколишнього середовища». Згодом новій кафедрі було доручено реалізувати типові технологічно орієнтовані курси навчальної програми з підготовки машиністів та із захисту навколишнього середовища; курси з небезпечних вантажів і захисту навколишнього середовища на суші та на морі; предмети суднознавства – суднової техніки на спеціалізованих курсах. Завдання відділення «Технологій та навколишнього середовища» мають все більше орієнтуватися на швидкий розвиток технології двигунів, з одного боку, та зміни в екологічному законодавстві – з іншого.

В екологічному законодавстві постійно відбуваються зміни, на які доводилося і доводиться реагувати у процесі викладання. Ці зміни значно впливають на роботу співробітників водної поліції. Прикладами таких змін є: розвиток кримінального законодавства у галузі охорони навколишнього середовища – Кримінального кодексу Німеччини, а також запровадження та розвиток CDNI² – європейського екологічного законодавства

² Конвенція про збір, депонування та прийом відходів, що виникають при судноплавстві на Рейнському та інших внутрішніх водних шляхах.

(наприклад, Рамкової директиви з відходів 2008/98/EC); постійне внесення змін у міжнародні договори щодо охорони навколишнього середовища (MARPOL 73/78, SOLAS 74/88 тощо). У той же час відділення «Технологій та навколишнього середовища» реагує на всі нововведення у технології машинобудування. З цією метою регулярно використовується машинний зал для демонстрації студентам із федеральних земель технологій на практиці для самостійного виконання ними робіт.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Мудрецька Ганна Володимирівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінального процесу,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Ефективність сучасних міжнародних зобов'язань та стандартів щодо забезпечення морської безпеки базується на використанні правових засобів для реалізації загальновизнаних міжнародних норм та стандартів. Україна корегує власне законодавство відповідно до міжнародних стандартів і вимог.

Першим етапом формування міжнародно-правових засад забезпечення морської безпеки стала Перша (Женевська) конференція ООН з морського права 1958 року – перший загальносвітовий форум, присвячений визначенню та закріпленню принципів використання морських просторів. Ст. 10 Конвенції про відкрите море [1], прийнята на Конференції 1958 року – встановлює, що кожна держава зобов'язана приймати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі суден, що плавають під її прапором, зокрема, в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден. Подальший розвиток зазначені положення отримали в Конвенції ООН з морського права 1982 року [2] (далі – UNCLOS'82), згідно зі ст. 94 якої, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, повинна приймати заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема, в тому, що стосується: а) конструкції, устаткування й придатності судів до плавання; б) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; в) користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення.

У червні 1996 р. на 66 сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, далі – ІМО) було прийнято резолюцію MSC.48 (66) та затверджено Міжнародний кодекс з рятувальних засобів [3], підготовлений на базі положень Частини С глави III «Рятувальні засоби та пристрої» Конвенції SOLAS Підкомітетом ІМО з рятувальних засобів, пошуку та рятування. Цей Кодекс набув чинності 1 липня 1998 р.

Морська безпека значною мірою забезпечується також застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі 1972 р., які прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р. [4]. Вони поширюються на всі судна у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, за якими можуть плавати морські судна.

Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів, який прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 року і введений в дію з 1 квітня 1969 року рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі. [5]. Значну увагу питанням безпеки на морі приділяє і Міжнародна конвенція електрозв'язку (Найробі, 1982 г.) [6], що набула чинності 1 січня 1984 р. Міжнародні служби електрозв'язку повинні надавати абсолютний пріоритет всім повідомленням, що стосуються безпеки людського життя на морі.

З розвитком космічної техніки, розпочалося її застосування на морському транспорті для забезпечення надійного радіозв'язку, пошуку і визначення координат суден під час лиха. У 1973 році ІМО було прийнято резолюцію А.283 (VIII), в якій практично була переглянута технічна політика організації щодо розробки системи зв'язку під час лиха на морі на основі супутникового зв'язку і автоматизованих систем оповіщення про лихо та передачі інформації, пов'язаних з безпекою мореплавства [7].

Відповідно до Конвенції, INMARSAT мета її створення полягала у забезпеченні роботи космічного сегменту, необхідного для поліпшення морського зв'язку, зокрема зв'язку з охорони людського життя на морі [8]. У 1998 р. Організації INMARSAT було присвоєно нову назву – Міжнародна організація рухомого супутникового зв'язку – IMSO (International Mobile Satellite Organization). У тому ж 1998 році Асамблея INMARSAT прийняла поправки до Конвенції та Експлуатаційної угоди з метою перетворення організації на приватизовану корпоративну структуру при збереженні міжурядового нагляду за виконанням деяких зобов'язань щодо громадських служб зв'язку.

У світлі прийняття ІМО Резолюції Асамблеї А.888 (21) від 25 листопада 1999 р. – Критерії для морських служб рухомого супутникового зв'язку, що беруть участь в ГМЗЛБ [9], Серед основних напрямків мирного використання космічної техніки та міжнародного співробітництва особливе місце займає програма створення космічної системи виявлення морських

суден та літаків, що зазнають лиха. КОСПАС-САРСАТ – це міжнародна супутникова система, призначена для пошуку і рятування. Вона складається з супутників на геостационарній і полярній орбітах, радіобувів – передавачів сигналів тривоги і мережі наземних приймальних станцій, включаючи міжнародні координаційно-обчислювальні центри, які забезпечують рятувальні служби в різних точках планети інформацією про координати лиха на морі, суші або у повітрі [10].

Слід зазначити, що положення досліджених міжнародних угод встановлюють досить жорсткі вимоги у сфері морської безпеки.

1994 р. для України стало знаковим набрання чинності Конвенції Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН) із морського права, ухваленої ще 1982 р. Приєднання України до цієї Конвенції має декілька характерних рис та цілей. По-перше, це бажання переглянути і узгодити із загальними принципами «Конституції океанів» всі міжнародні нормативні акти, ухвалені під егідою міжнародної організації в попередній період її роботи. Зокрема, спочатку 1995 р., а потім 2010 р. переглянуто Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. (STCW 1978). 2005 р. ухвалені нова редакція Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства (SUA), і Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі, 1988 р. (SUA Protocol). Внесено суттєві зміни до конвенцій MARPOL 1973/78, SOLAS 1974 р. тощо. По-друге, діяльність міжнародної організації спрямовується на ліквідацію прогалін у міжнародно-правовій регламентації суспільних відносин у певних видах діяльності людини у Світовому океані та ухвалення нових конвенцій. Це насамперед Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р. (STCW-F), Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 р. (HNS Convention), Конвенція про відповідальність за забруднення бункерним паливом 2001 р. (BUNKERS Convention), Конвенція про видалення уламків суден 2007 р. (NAIROBI WR Convention), Міжнародна конвенція 2009 р. про безпечне й екологічно чисте перероблення суден (HONG KONG SRC) тощо [11].

Правовий статус конвенцій ІМО та Конвенції ООН із морського права звертає особливу увагу на широке застосування конвенцій ІМО як характеристики терміна про загальне визнання, відображеного в Конвенції ООН. Дослідження Секретаріату ІМО пропонує вважати участь держав у Конвенції ООН із морського права своєрідним спонукальним мотивом для їхнього приєднання до конвенцій ІМО, що містять відповідні правила і стандарти, на які посилається Конвенція ООН із морського права 1982 р. [12].

Сьогодні відчувається потреба в кодифікації законодавства у сфері гарантування морської безпеки. Розпорошеність норм та стандартів, суперечливість законодавства різних рівнів і неузгодженість із положеннями міжнародного права дозволяють порушникам морської безпеки залишатися безкарними. Така ситуація зумовлює нарощування збройного забезпечення та підтримку агресії низки країн, що апелюють до захисту власних інтересів і безпеки, а по суті зловживають своїми правами та ведуть агресивну політику щодо інших учасників судноплавства

Література:

1. Convention on the High Seas, 1958. URL: www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf
2. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
3. International Life-saving Appliance (LSA) Code: Resolution MSC.48(66). URL: <http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1998/TS0044.pdf>
4. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: [http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/COLREG-1972.pdf](http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/COLREG-1972.pdf)
5. The International Code of Signals. URL: <http://www.seasources.net/PDF/PUB102.pdf>
6. International telecommunication convention, 1982. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itu-s/oth/02/09/S020900000B5201PDFE.PDF
7. Recommendation on the development of the maritime distress system: IMO Resolution A.283(VIII). URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23346&filename=A283\(VIII\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=23346&filename=A283(VIII).pdf)
8. Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976. URL: <http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-06/international-maritime-satellite.xml>
9. Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the global maritime distress and safety system (GMDSS): Resolution A.888 (21), 25/11/1999. URL: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22660&filename=888.PDF
10. Коспас-Сарсат. URL: <http://www.cospas-sarsat.int/ru>
11. Махмурова-дишлюк О. П. Адміністративно-правове гарантування безпеки судноплавства в період збройних конфліктів. *Право і суспільство*. 2018. № 4. Ч. 2. С. 120-128
12. Безубов Д.О. Суспільна безпека (організаційно-правові засади забезпечення): монографія. К.: МП «Леся», 2013. 452 с.

**ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНОЇ УНІФІКАЦІЇ
ПРАВИЛ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ І РОЗВИТОК
ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ У ЦЬЙ СФЕРІ**

Печений Олег Петрович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного права № 1,*

*Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого
м. Харків, Україна*

Одним із основних завдань уніфікації міжнародно-правових актів у сфері морських перевезень вантажів є забезпечення безпеки морських перевезень, створення балансу інтересів вантажовідправника, перевізника і вантажоодержувача через правове закріплення і реалізацію відповідних механізмів.

Основу конвенційного механізму регулювання міжнародних морських вантажних перевезень складають наступні міжнародно-правові акти: Гаазькі правила 1924 р.; Гаазько-Вісбійські правила (правила Гаага-Вісбі) 1968 р., Гамбурзькі правила 1979 р. та Роттердамські правила 2008 р. Хронологічне співставлення і аналіз цих документів дозволяє визначити етапи їх оновлення і потребу відповідної уніфікації приблизно один раз у 20-30 років. Україна, будучи морською державою, що має порти на Чорному і Азовському морях Середземноморського басейну, маючи вигідне географічне становище, на жаль не приймає активної участі у міжнародному процесі систематизації правової бази у сфері торговельного мореплавства, перебуваючи на периферії. Як свого часу Союз РСР, Україна не є учасником вказаних багатосторонніх актів, а двостороння міжнародно-правова база, хоча і охоплює близько тридцяти країн, але розвивається досить повільно. Причин такому досить песимістичному стану речей декілька, безумовно на першому місці слід назвати занадто повільний розвиток вітчизняного ринку вантажних морських перевезень. Але і не останньою причиною мусимо визначити недостатній рівень наукової розробки проблематики міжнародного морського права, відсутність потужних наукових шкіл з цієї галузі в Україні, ґрунтовних наукових досліджень, занижений рівень комунікації української і світової наукової спільноти. Наукові дослідження з проблематики міжнародного морського права є потрібними і необхідними для практики, при вирішенні проблемних ситуацій мультинаціонального характеру. Прикладом може бути аварія контейнеровоза «Ever Given» – інцидент, що трапився 23 березня 2021 року в Суецькому каналі, який викликав жваве обговорення в експертному середовищі з багатьох аспектів, включаючи проблему визначення норм

матеріального права, які будуть застосовуватися судами при вирішенні спорів з приводу цього інциденту.

Видається, що запорукою розвитку науки у напрямку вирішення проблемних ситуацій є формування наукового бачення міжнародно-договірної уніфікації норм про морські вантажні перевезення на основі аналізу норм міжнародно-правових актів, якими регламентуються відносини у цій сфері та практики їх застосування. При цьому дослідженню підлягають не тільки зміст положень конвенцій, а й форма їх відображення у національному законодавстві про морські перевезення. Вид і обсяг врахування конвенційних положень при формуванні внутрішнього права набувають особливого значення у контексті модернізації як цивільного законодавства, так і масиву правових норм про перевезення, перспективі прийняття нової редакції Кодексу торговельного мореплавства (КТМ) України.

У якості окремої проблеми постає відповідальність перевізника за збереження вантажу і підстави звільнення його від відповідальності за конвенційними нормами і внутрішнім правом. Перелік підстав для звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу за Кодексом торговельного мореплавства України (ст. 176 КТМ України) є аналогічним до переліку, закріпленому в Гаазько-Вісбійських правилах. Але за змістом зазначеної статті перелік підстав є вичерпним, тоді як відповідно до Гаазько-Вісбійських правил перевізника може бути звільнено від відповідальності за наявності інших обставин, що сталися не з вини перевізника, його працівників чи агентів. У ст. 177 КТМ України за аналогією з Гаазько-Вісбійськими правилами закріплено право перевізника посилається на навігаційну помилку, яку пропонується виключити з КТМ [1, с. 186-187]. Відповідно, постає питання вичерпного чи невичерпного переліку підстав звільнення від відповідальності і збереження у ньому такої підстави як навігаційна помилка. Видається, що з урахуванням сучасного розвитку техніки, максимального запровадження автоматичного управління та інших схожих безпечних підходів до управління транспортними засобами, збереження навігаційної помилки як підстави звільнення від відповідальності перебуває під великим питанням.

Аналіз Гамбургських правил дозволяє визначити причини, з якими цей вагомий документ не знайшов підтримку деяких країн світу приєднатись і дотримуватись їх положень, зокрема закріплений в правилах радикальний підхід до відповідальності перевізника за вантаж, що свідчить про недотримання балансу інтересів сторін договору міжнародного морського перевезення вантажів [1, с. 157].

Наразі, на сучасному етапі розвитку правової системи, доцільно звернути фокус наукових досліджень на Роттердамські правила 2008 року, що важливо з огляду на перспективи приєднання України до цієї конвенції,

розробку етапів і шляхів імплементації до національного законодавства. Тим більше, Роттердамські правила регулюють питання, що входять до сфери їхньої компетенції, значно детальніше, ніж це роблять Гаазькі, Гаазько-Вісбійські чи Гамбурзькі правила [1, с. 173].

Проблему залучення України до процесів уніфікації норм про міжнародні вантажні перевезення пропонується вирішити у декілька етапів, один з яких – у подальшому приєднання до Роттердамських правил як до найбільш сучасного та збалансованого режиму регламентації договору міжнародних морських вантажних перевезень [2, с. 11]. Але при цьому не аналізуються відповідні ризики, перш за все юридичні, що можуть виникнути внаслідок приєднання України до цього вагомого міжнародно-правового акту. Зокрема, як вплине на національне законодавство і правозастосовчу практику певний дисбаланс у розподілі зобов'язань і відповідальності між вантажовідправниками і перевізниками, що створює для останніх певні переваги і переводить їх до привілейованого стану. Неоднозначно сприймається запропоноване у Роттердамських правилах розширення сфери їх застосування до інших видів транспорту, окрім морського, що викликає питання адаптації до норм про міжнародні змішані перевезення вантажів. Слід оцінити й інші, досить ризикові положення, наприклад зміна тягаря доказування, обмеження розміру компенсації за втрату чи пошкодження вантажу, обумовлені затримкою здачі вантажу, порівняно із конвенціями, що стосуються неморських видів перевезень. Вважаємо важливим зазначити на необхідності системної оцінки ризиків приєднання України до Роттердамських правил. Висловлено також думку, що ратифікація Україною Гаазько-Вісбійських правил як найрозповсюдженішого міжнародного договору в окресленій сфері на даний момент є найбільш «простим» кроком на шляху до приєднання до світової спільноти у питанні регулювання відповідальності за перевезення вантажів морем [1, с. 184]. Однак, чи не закладає така ситуація глобального конфлікту у правовому регулюванні морських перевезень, з огляду на відмінності по багатьох параметрах Гаазько-Вісбійських та Роттердамських правил. Взагалом, питання гармонізації законодавства України з міжнародними правилами, що стосуються морських перевезень вантажів, потребує системного бачення.

Література:

1. Покора І. Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві. Дис. ... к. ю. н. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. – 274 с.
2. Покора І. Є. Уніфікація норм про морські вантажні перевезення в міжнародному приватному праві. Автореф. дис. ... к. ю. н. Національний університет «Одеська юридична академія», Одеса, 2021. – 21 с.

КРИМІНАЛЬНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПІРАТСТВО (СТ. 446 КК УКРАЇНИ)

Плужнік Олена Іванівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри кримінального права та кримінології,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Ще в давні часи пірати були оголошені «ворогами роду людського», та їх «повинен повісити перший, в руках кого вони опиняться». До другої половини ХХ ст. не існувало багатосторонньої міжнародної угоди, в якій держави дали б загальновизнане визначення піратства та скоординували б боротьбу з ним. Ці питання регламентувалися в основному національним законодавством держав і звичаями [1, с. 187–188].

Піратство (греч. *πειρατής* – грабіжник, розбійник) – незаконне захоплення, пограбування або потоплення цивільних морських та повітряних суден [2].

У сучасному міжнародному праві піратство є кримінальним правопорушенням (злочином) міжнародного характеру. Крім захоплення та пограбування торгових та інших судів у мирний час, до піратства прирівнюється напад під час війни бойових кораблів, підводних човнів та військових літаків на торгові судна нейтральних держав. Визначення піратства та заходи боротьби з ним регламентовані в Конвенції ООН з морського права 1982 року.

У відповідності до ст. 101 Конвенції ООН з морського права 1982 р. піратством є будь-яка з перелічених нижче дій: а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що здійснюється з особистою метою екіпажом чи пасажирями будь-якого приватновласницького судна або приватновласницького літального апарата і спрямований: і) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарата чи проти осіб або майна, які знаходяться на їхньому борту; іі) проти будь-якого судна або літального апарата, осіб або майна у місці поза юрисдикцією якої б то не було держави; б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарата, здійснений зі знанням обставин, в силу яких судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом; с) будь-яка дія, яка є підбурюванням або свідомим сприянням вчиненню дії, передбаченої у підпункті а) або б) [3].

Кримінальна відповідальність за піратство передбачена у статті 446 «Піратство» Кримінального кодексу України, зокрема, піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи незброєного судна для захоплення

іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна, – карається позбавленням волі на строк від п'яти до дванадцяти років із конфіскацією майна.

Піратство – ще до прийняття Женевської конвенції про відкрите море є злочином за міжнародним звичасвим правом. Морський розбій у всі часи дезорганізовував торгівлю та інші економічні зв'язки між державами, від рук піратів загинула або постраждала іншим чином значна кількість людей.

Основним безпосереднім об'єктом злочину є безпека міжнародного судноплавства, а його додатковим обов'язковим об'єктом можуть бути альтернативно власність або життя, здоров'я, воля і гідність особи.

Потерпілими від піратства можуть бути тільки члени екіпажу або пасажир морського чи річкового судна. Не виключається, що потерпілими від піратства можуть бути члени екіпажу або пасажир військового корабля.

Предметом злочину є судно. Під з судном треба розуміти морський чи річковий транспортний засіб будь-якого типу, не закріплений постійно на морському (річковому) дні, включаючи судна з динамічним принципом підтримання, підводні апарати та інші плавучі засоби. Це не обов'язково має бути судно торговельного флоту, а й судно спеціальної державної служби (митної, санітарної тощо), або плавуча споруда, що використовується для морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей, захисту моря від забруднення, буксирування, здійснення гідротехнічних робіт, для наукових, навчальних, спортивних чи інших цілей, не пов'язаних безпосередньо з перевезенням пасажирів і вантажів, у т. ч. маломірне судно аматорської конструкції (катер, човен, яхта).

Дії, що за міжнародним правом розцінюються як піратські, вчинені щодо осіб, які перебувають на стаціонарних платформах, розташованих на континентальному шельфі, кваліфікується як диверсія, тероризм або відповідний злочин проти власності чи проти життя та здоров'я особи. Так зване «повітряне піратство» може бути кваліфіковане за ст. 278 КК України як захоплення повітряного судна.

З об'єктивної сторони піратство полягає у використанні озброєного чи неозброєного судна для: захоплення іншого морського чи річкового судна; застосування насильства щодо екіпажу чи пасажирів іншого морського чи річкового судна; пограбування екіпажу чи пасажирів іншого морського чи річкового судна; інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна.

До інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів морського чи річкового судна можна віднести такі, як обстріл, підпалювання, затоплення, садіння на міліну, руйнування судна іншим чином, знищення або пошкодження морського навігаційного обладнання чи вантажу, встановлення на судні пристроїв або речовин, які можуть знищити це судно, завдати йому чи вантажу збитків або створити загрозу безпеці плавання

цього судна, незаконне позбавлення волі членів екіпажу та пасажирів, взяття їх як заручників або залучення їх до примусових робіт, здійснення контролю над судном шляхом залякування, створення загрози безпечному плаванню шляхом повідомлення завідомо брехливих відомостей тощо.

Обов'язковою ознакою піратства є місце його вчинення. Піратство може бути вчинене лише у відкритому морі або в іншому місці за межами територіальної юрисдикції будь-якої держави (певні річкові судна також можуть вийти у відкрите море). У даному випадку не має правового значення той факт, що територія судна, яке перебуває у відкритому морі, де-юре прирівнюється до території держави [4, с.1230].

Дії ж, передбачені ст. 446 КК України, вчинені, наприклад, з морського судна із спрямуванням на острів, або у внутрішніх водах, або в територіальному морі мають кваліфікуватися як відповідний злочин проти власності або злочин проти життя та здоров'я особи тощо.

Згідно з Конвенцією ООН з морського права судно є піратським, якщо особи, які мають над ним владу, виявили намір вчинити будь-яку з дій, визначених у Конвенції як піратські. Це стосується також судна, яким користувались для вчинення таких дій доти, доки воно залишається під владою осіб, винних у цих діях. Проте сам факт плавання у відкритому морі без прапора або з піратським прапором ще не дає підстав для визнання судна піратським [3].

Піратство є закінченим злочином з моменту початку здійснення нападу на морське чи річкове судно, коли створюється небезпека для морського судноплавства.

Ніщо у відповідних міжнародних конвенціях щодо піратства не торкається імунітету воєнних кораблів та інших державних суден (наприклад, суден митної, санітарної, інших служб), які експлуатуються в некомерційних цілях. Тому якщо для вчинення перелічених вище дій стосовно морського чи річкового судна однієї держави використано військове судно, що належить військово-морському флоту іншої держави, дії винних мають кваліфікуватися як планування, підготовка або розв'язування агресивної війни чи воєнного конфлікту (ст. 437 КК України), як порушення законів та звичаїв війни (ст. 438 КК України), та/або відповідний злочин проти власності і проти життя та здоров'я особи тощо. Проте до дій, що вчинюються приватновласницьким судном, прирівнюються піратські дії, що вчинюються екіпажем військового корабля (іншого державного судна), який підняв закордонний прапор і встановив контроль над цим кораблем (судном), або екіпажем військового корабля (іншого судна), який складається із осіб, що підтримують невизнаний уряд.

Захоплення морського чи річкового судна з подальшим застосуванням насильства щодо його екіпажу чи пасажирів, їхнє пограбування тощо, якщо такі дії вчинені з використанням не морського чи річкового судна, а,

скажімо, гелікоптера чи гідроплана, або якщо вони вчинені членом екіпажу чи пасажиром цього самого, а не іншого судна, можуть бути кваліфіковані як захоплення морського чи річкового судна за ст. 278 КК України або як напад на об'єкти, якими транспортуються предмети, що становлять підвищену небезпеку для оточення, за ст. 261 КК України та як примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК України). Умисне бомбардування морського чи річкового судна з літака у мирний час може кваліфікуватися, наприклад, як терористичний акт (ст. 258 КК України).

Не є піратством захоплення військовими кораблями чи іншими суднами, які мають чіткі зовнішні ознаки, що дають змогу розпізнавати їх як такі, що перебувають на урядовій службі й уповноважені для цієї мети (тобто поліцейськими, митними, прикордонними суднами, але не торговельними), у відкритому морі чи в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією якої б то не було держави піратського судна або судна, захопленого внаслідок піратських дій та яке перебуває під владою піратів, з метою арешту осіб, які перебувають на цьому судні, і відібрання майна, що на ньому міститься.

Суб'єкт злочину спеціальний. Це особа зі складу екіпажу (капітан, інші особи командного складу і суднової команди) чи пасажир будь-якого приватновласницького або привітного до нього морського чи річкового судна, у т. ч. катера або човна. Суб'єктивна сторона злочину характеризується прямим умислом, а також спеціальною метою – одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди.

Під матеріальною винагородою слід розуміти плату, яку отримує пірат за участь у піратських діях, у т. ч. як трофеї, а під іншою особистою вигодою – вигоду матеріального характеру, що не є грошовою чи іншою матеріальною винагородою (наприклад, одержання права на судно чи будь-яке інше майно). Мотив піратства корисливий. Тому використання морського судна, наприклад, для захоплення іншого судна з політичною метою має кваліфікуватися за ст. 278. Від піратства слід також відрізняти корсарство – партизанську діяльність на морі під час війни, яка за певних обставин може бути кваліфікована за ст. 438 Порушення законів та звичаїв війни [4, с.1231].

Психічне ставлення винної особи до загибелі людей або інших тяжких наслідків характеризується необережністю. Умисне вбивство особи або спричинення їй тяжкого тілесного ушкодження під час піратських дій додатково кваліфікується за статтею 115 КК України або 121 КК України .

Кваліфікуючими ознаками злочину є вчинення його повторно, а також спричинення загибелі людей або інших тяжких наслідків. Зазначені дії караються позбавленням волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років з конфіскацією майна.

Під загибеллю людей розуміється смерть двох або більше осіб. До інших тяжких наслідків можуть бути віднесені смерть однієї особи, заповідання одній, двом чи більше особам тяжких тілесних ушкоджень, спричинення великої матеріальної шкоди, затоплення чи знищення судна тощо.

Конвенція про відкрите море визначає, що «Кожне государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом... Все государства обязаны содействовать в полной мере уничтожению пиратства в открытом море и во всех других местах, находящихся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства» [5, ст. 10, 14].

Література:

1. Кузнецов С.О. Морське право : підручн. / С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.
2. Вікіпедія. Поняття піратства. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%96%D1%80%D0%B0%D1%82%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE>.
3. Конвенція ООН з морського права від 10 грудня 1982 р. Ратифікована Україною 03 червня 1999р. (статті 100-107, 110).
4. URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (Дата звернення 15.12.2021)
5. Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України / НЗ4 За ред. М.І. Мельника, М.І. Хавронюка. 7-ме вид., переробл. та допов. Київ : Юридична думка, 2010. 1288 с.
6. Конвенція про відкрите море. Документ 995_180, чинний, поточна редакція. Набрання чинності від 30.09.1962. (Статті 10, 14). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text (Дата звернення 15.12.2021).

МОРСЬКА ДОКТРИНА УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКОВОЇ ПОЛІТИКИ

Подковенко Тетяна Олександрівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри теорії та історії держави і права юридичного
факультету, Західноукраїнський національний університет
м. Тернопіль, Україна*

Для усіх держав, які розташовані на морському чи океанському узбережжі, здійснення морської діяльності є одним з головних пріоритетів

внутрішньої та зовнішньої політики. Морська діяльність є різноплановою і складається з морської господарської діяльності, військово-морської діяльності та охорони морських державних кордонів. Україна є традиційною морською державою, яка має потужний портовий, суднобудівний та людський потенціал, залучений у морську галузь. У той же час, в силу подій останніх десяти років, внаслідок військової агресії Російської Федерації, анексії АР Крим, негативних тенденцій в економічній та політичній сферах, перед нашою державою постало чимало актуальних завдань, що потребують негайного розв'язання і які пов'язані із забезпеченням національної безпеки та територіальної цілісності нашої держави. Як зазначає С. Кузнецов «захист, підтримання та відновлення прав України як прибережної держави потребують значних зусиль як організаційного, так і правового характеру. Нові виклики та ризики, зокрема й терористичного характеру, зводять у розряд першочергових завдань забезпечення боєздатності, ефективності та спроможності військово-морських сил кожної держави протистояти їм» [1, с.81].

Однією з важливих умов розвитку України як морської держави є реалізація державної морської політики, що спрямована на регулювання зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, які виникають у процесі провадження морської діяльності. Морська політика є невід'ємною складовою загальнодержавної політики і спрямована на забезпечення реалізації національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, на подальший розвиток морської індустрії із застосуванням сучасних технологій, на посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством [2].

Актуальним на сьогодні є завдання відновлення українського військово-морського флоту та становлення України як потужної морської держави регіону. Морська доктрина України на період до 2035 року, що набула чинності 18 грудня 2018 року покликана сприяти підвищенню ефективності використання усіх різновидів ресурсів моря та успішній реалізації державної морської політики.

Прийняття нової редакції Морської доктрини зумовлене кардинальними змінами у геополітичній, військово-політичній та економічній системах, що відбуваються в останні роки у світі та визначають потребу оновлення векторів подальшого розвитку України як морської держави. У Доктрині здійснено загальний аналіз сучасного стану сфери морської діяльності, звернуто увагу на проблемні аспекти функціонування цієї галузі та визначено пріоритети національних інтересів на морі. Окремі розділи присвячено актуальним загрозам національній безпеці у сфері морської діяльності та основним принципам і напрямкам реалізації державної морської політики. Особливий акцент

зроблено на військово-морській діяльності, що має бути спрямована на захист національних інтересів, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння і використання зони національних інтересів на морі з метою оборони та безпеки держави із застосуванням її військово-морського потенціалу [1, с. 82]. Така підвищена увага, що приділяється в Доктрині військово-морській діяльності, не є випадковою, а зумовлена істотним посиленням із 2014 року загроз українській державності. Сьогодні нам важливо відійти від простого декларування загальних засад, а робити дієві кроки щодо вирішення доволі критичної ситуації, що склалася, зокрема, і в морській галузі.

Варто погодитися з думкою К. Степанової та В. Степанова, що «найважливішою умовою розвитку України як морської держави є реалізація збалансованої морської політики, що забезпечує врегулювання як зовнішніх, так і внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності. Україна через національну морську політику повинна забезпечити досягнення національних інтересів у прибережній зоні, у внутрішніх морських водах, територіальному морі, у виключній (морській) економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі. Сьогодні морська політика України потребує системної єдності, яка б охопила всі сфери морської діяльності» [3, с. 24]. Здійснення такої політики є необхідною складовою забезпечення національної безпеки, державного суверенітету та територіальної цілісності України.

Україна повинна розглядати Морську доктрину, у першу чергу, як документ, що координує всі аспекти публічного адміністрування у сфері морської діяльності, що базується на формулюванні чітких, виважених та реалістичних цілей у даній сфері [4, с. 20].

Таким чином, тільки збалансована, добре продумана державна політика у морській сфері дасть можливість забезпечити належний захист інтересів України. Морську доктрину України варто розглядати в якості важливого документу, що визначає на перспективу правовий режим морської діяльності та закріплення основ юрисдикції України у внутрішніх водах, територіальному морі, у виключній морській економічній зоні, на континентальному шельфі України та у відкритому морі.

Література:

1. Кузнецов С. С. Оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності як пріоритетного напрямку державної морської політики України. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 81-86.
2. Морська доктрина України на період до 2035 року у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

3. Степанова К. В., Степанов В. М. Морська держава та морська політика. *Економіка та держава*. 2017. № 3. С. 21-24. URL: http://www.economy.in.ua/pdf/3_2017/5.pdf

4. Ківалов С. В. Трансформація Морської доктрини України: концептуальні засади. *Lex Portus*. 2018. № 5. С. 7-26. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.5.2018.1>

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ПОТЕРПІЛОМУ ВІД МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА

Резніченко Семен Васильович

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри цивільно-правових дисциплін,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Резніченко Ганна Семенівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права та кримінології,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Питання відшкодування шкоди для потерпілого має важливе значення як з точки зору відновлення попереднього майнового стану потерпілої особи, так і в контексті кримінально-правової, цивільно-правової охорони прав потерпілого. Також, це має значення з точки зору обов'язку по відшкодуванню збитку для особи, яка вчинила кримінальне правопорушення.

Ст.446 Кримінального кодексу України передбачає відповідальність за піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна [1]. У звіті Міжнародного морського бюро зазначено, що у першому півріччі 2021 року було одержано 61 повідомлення про захоплення судна, 4 повідомлення про спроби нападу, 2 кораблі були обстріляні і одне судно було викрадено [2].

Пірати діють за стандартною схемою: судно береться на абордаж, його команда береться у полон, від власників вимагають мільйонних викупів. [3]. Згідно законодавства України будь-яка особа, яка є потерпілою від кримінального правопорушення, має право звернутися

до суду з позовом до порушника її прав про відшкодування завданої шкоди. Стаття 5 Кодексу торговельного мореплавства України закріплює, що у разі заподіяння судном шкоди, що не передбачена статтями 296 і 314 цього Кодексу, відшкодування завданих збитків регулюється законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, – законодавством держави, під прапором якої плаває судно. За таких обставин компенсаційну функцію по відновленню майнового стану особи повинна брати на себе держава. Розглянемо ситуацію відшкодування шкоди судновласнику, який є потерпілим від піратства, за законодавством України [4].

Вказане питання можна розглядати в декількох напрямках: законодавство та судова практика щодо права відшкодування шкоди потерпілому, внаслідок кримінального правопорушення, а також механізм реалізації даного права.

На законодавчому рівні у п.10 ч.1 ст. 56 Кримінального процесуального кодексу України закріплено що, протягом кримінального провадження потерпілий має право на відшкодування завданої кримінальним правопорушенням шкоди в порядку, передбаченому законом.

Також, ч. 1 статті 128 цього ж Кодексу передбачає, що особа, якій кримінальним правопорушенням або іншим суспільно небезпечним діянням завдано майнової та/або моральної шкоди, має право під час кримінального провадження до початку судового розгляду пред'явити цивільний позов до підозрюваного, обвинуваченого або до фізичної чи юридичної особи, яка за законом несе цивільну відповідальність за шкоду, завдану діяннями підозрюваного, обвинуваченого або неосудної особи, яка вчинила суспільно небезпечне діяння.

Форма та зміст позовної заяви повинні відповідати вимогам, встановленим до позовів, які пред'являються у порядку цивільного судочинства. Цивільний позов у кримінальному провадженні розглядається судом за правилами, встановленими Цивільним кодексом України. Якщо процесуальні відносини, що виникли у зв'язку з цивільним позовом, Цивільним кодексом України не врегульовані, до них застосовуються норми Цивільного процесуального кодексу України за умови, що вони не суперечать засадам кримінального судочинства. (ч. 4,5 ст. 128 КПК України) [5].

Стаття 1177 Цивільного кодексу України закріплює, що шкода, завдана фізичній особі, яка потерпіла від кримінального правопорушення, відшкодовується відповідно до закону. Шкода, завдана потерпілому внаслідок кримінального правопорушення, компенсується йому за рахунок Державного бюджету України у випадках та порядку, передбачених законом [6, с.58].

Стаття 1207 Цивільного кодексу встановлює обов'язок держави відшкодувати шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або

смертю внаслідок злочину : Шкода, завдана каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю внаслідок злочину, відшкодовується потерпілому або особам, визначеним статтею 1200 Цивільного кодексу, державою, якщо не встановлено особу, яка вчинила злочин, або якщо вона є неплатоспроможною. Умови та порядок відшкодування державою шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, встановлюються законом [7].

Як вірно зазначає Ус О. М. диспозиції ч. 2 ст. 1177 та ст. 1207 Цивільного кодексу України відсилають до спеціальних законів, які повинні закріплювати процедуру реалізації цих положень, але такі закони на сьогодні відсутні. Отже практична реалізація цих норм неможлива. Не підлягають в даному випадку також і норми Конституції України, як норми прямої дії, оскільки Конституція України не передбачає права на відшкодування за рахунок держави шкоди потерпілому внаслідок кримінального правопорушення [8, с. 84].

Шкода, завдана злочином, може бути майновою, фізичною чи моральною. Закріплюючи право потерпілого на відшкодування шкоди, законодавець закріплює його право на відшкодування будь-якого виду шкоди, яка була спричинена злочином. Цивільний кодекс України встановлюючи обов'язок відшкодування шкоди потерпілому в результаті вчинення злочину за рахунок Державного бюджету України, не встановлює який конкретно вид шкоди повинен бути відшкодований, отже теоретично ним може бути і моральна шкода. Приймаючи до уваги важливість цього питання, в Україні повинен бути розроблений дієвий механізм відшкодування шкоди потерпілому від кримінальних правопорушень, в тому числі, міжнародного характеру.

Література:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#top>.
2. Морські пірати стали атакувати менше: кількість нападів найнижча за 27 років – ІМВ. URL: <https://mind.ua/news/20228629-morski-pirati-stali-atakuvati-menshe-kilkist-napadiv-najnizhcha-za-27-rokiv-imb>.
3. Піратство розоряє судноплавний бізнес. URL: <https://www.dw.com/uk/піратство-розоряє-судноплавний-бізнес/a-16819388>
4. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
5. Кримінальний процесуальний кодекс України : Закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.
6. Резніченко С.В., Церковна О.В. Підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за завдання шкоди: теорія і практика : монографія. Одеса : ОДУВС, 2009. 188 с.

7. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.

8. Ус О.В., Ус М.В. Відшкодування шкоди фізичній особі, яка потерпіла від кримінального правопорушення. *Право і суспільство*. 2015. № 3(3). С. 82–87. С. 84.

СТРАТЕГІЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ: КРИЗЬ ПРИЗМУ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ

Рубан Катерина Павлівна

кандидат юридичних наук,

заступник начальника тренінгового центру,

Головне управління Національної поліції в Херсонській області

м. Херсон, Україна

Морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, і розробка відповідної стратегії є одним з ключових завдань. Указ Президента України від 08.09.2021 №459/2021 увів у дію рішення РНБО України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року». Особлива увага під час розробки Стратегії морської безпеки України (далі Стратегія) має приділятися військовій складовій.

Дещо зазначимо відносно самого терміну: стратегія (давньо-грецькою звучить як страта тегів, що означає – мистецтво полководця) – це загальний, недеталізований план, що охоплює довготривалий проміжок часу, спосіб досягнення важливої мети. Завданням стратегії є ефективне використання наявних ресурсів для досягнення основної мети (стратегія як спосіб дій стає особливо необхідною в ситуації, коли для прямого досягнення основної мети недостатньо наявних ресурсів). Поняття походить від поняття військової стратегії – наука про ведення війни, одна з областей військового мистецтва, вищий його прояв, яке охоплює питання теорії й практики підготовки до війни, її планування та ведення, досліджує закономірності війни [1].

Структура Стратегії морської безпеки України (2021 року) об'єднує усі необхідні вітчизняні закони та нормативно-правові акти, міжнародні документи з морського права, а також досвід провідних країн світу з розробки та імплементації відповідних стратегій. Морська безпека України має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва і розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки, адже агресивні дії Російської

Федерації в Чорному та Азовському морях несуть загрозу не лише національній безпеці [2].

Проблеми, пов'язані з розвитком України як морської держави, не розв'язувалися комплексно через ряд зовнішніх та внутрішніх факторів. Морський сектор є вразливим для всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам. Крім того, Україна зіткнулася зі специфічними загрозами національним інтересам. Дана сфера національних інтересів України на морі поширюється на Азовське, Чорне, Середземне та Балтійське моря і Керченську протоку, а також інші райони Світового океану.

Стратегію розроблено з урахуванням сучасного досвіду провідних морських держав світу, позицій вчених з морського права. В ній враховано пропозиції 16 органів влади, громадських експертів та бізнес-асоціацій. Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені.

У Стратегії як основні загрози для безпеки України на морі визначено:

– агресія РФ проти України; – терористичні акти; – незаконна торгівля озброєнням і зброєю масового знищення; – наркоторгівля; – піратство; – контрабанда; – кіберзагрози; – незаконна міграція та торгівля людьми; – незаконне, непідзвітне та нерегульоване рибальство; – заподіяння шкоди морському та річковому середовищу; – занепад вітчизняної морської індустрії; – недостатня ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки [3].

Ухвалення Стратегії морської безпеки, подальші злагоджені дії всіх гілок влади та недержавного сектору з її реалізації сприятимуть суттєвим позитивним змінам в економіці та оборонній сфері, покращенню безпекової ситуації у всьому Чорноморському регіоні.

На підтвердження значущості розвитку морської безпеки наведемо деякі кількісні аргументи, а саме Україна має найбільшу серед країн Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя (2759,2 км). На території України в Чорноморсько-Азовському басейні, а також дельті Дунаю розташовані 18 морських портів, серед яких 13 – на підконтрольній частині України та 5 – на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим. Територією України проходить частина європейської мережі найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, розвиток яких є перспективним для економіки країн Балто Чорноморського басейну [4].

Окремо зауважимо на аспектах безпеки водного транспорту. Так, Морська адміністрація відповідно до покладених на неї основних завдань із питань забезпечення безпеки на водному транспорті здійснює контроль за виконанням міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що плавають під Державним Прапором України (контроль держави прапора), незалежно від форми власності (крім суден флоту рибної промисловості); – бере участь у межах повноважень, передбачених

законом, у здійсненні заходів, пов'язаних із запобіганням, виявленням і припиненням терористичної діяльності на морському та річковому транспорті, встановлює відповідно до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р. та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів рівень охорони для українських суден, морських портів і терміналів, доводить про це суднам, морським портам і терміналам в установленому порядку [5].

Джерелами міжнародних нормативних актів у сфері забезпечення безпеки судноплавства, безумовно, є міжнародні конвенції, видані структурами ООН, які ратифіковані Україною. Зокрема, стаття 94 Конвенції ООН з Морського права 1982 року проголошує обов'язок кожної держави, під прапором якої плавають судна, ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над ними в адміністративних, технічних і соціальних питаннях, зокрема забезпечення безпеки на морі. Це стосується питань: конструкції, устаткування та придатності суден до плавання; комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням застосованих міжнародних актів; користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення [6].

Аналіз попередніх наукових публікацій, дозволяє розглядати Стратегію кризь призму міжнародних стандартів закріплених у міжнародних угодах. Зокрема, міжнародні угоди у сфері забезпечення безпеки мореплавства з Аверочкіна Т.В., Планкова Т.М поділяють на такі групи: 1) ті, що пов'язані з проектуванням, конструкцією та обладнанням; 2) пов'язані з експлуатацією судна; 3) які стосуються організації пошуку і рятування; 4) які стосуються організації розслідування аварійних морських подій та інспектування в портах [7].

Положення міжнародних угод встановлюють досить жорсткі вимоги у сфері безпеки мореплавства. Однак міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою ефективної реалізації міжнародних стандартів у торговельному мореплаванні. Для виконання цього завдання в результаті багаторічних зусиль 4 листопада 1993 року Асамблея ІМО прийняла в якості Резолюції А.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою (далі -МКУБ). У травні 1994 року сесія Асамблеї ІМО ухвалила вважати МКУБ юридично обов'язковим актом, включивши його в якості доповнення до глави ІХ Конвенції SOLAS [7].

Щодо пасажирських суден і танкерів МКУБ набув чинності у 1998 році, для інших категорій суден – з 2002 року. Цілі Кодексу полягають у забезпеченні безпеки на морі, запобігання нещасним випадкам або загибелі людей, а також уникнення нанесення шкоди навколишньому середовищу. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати систему управління безпекою, що включає політику в сфері безпеки і захисту навколишнього середовища; інструктування та процедур для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища згідно з нормами міжнародного права та

національного законодавства [8]; був також встановлений обсяг повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі, на судні та всередині них; процедури передачі повідомлень про аварії та випадки недотримання положень Кодексу; процедури підготовки до аварійних ситуацій і дій в аварійних ситуаціях; процедури проведення внутрішніх аудиторських перевірок та процедури перегляду управління [7].

Отже, те, що Україна формує власну Стратегію морської безпеки (2021) є вимогою сьогодення. Оскільки існуючі недостатня ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки, відсутність належного рівня внутрішньодержавної координації, занепад морської індустрії і внутрішнього водного транспорту створюють загрозу не тільки для нашої держави, але і для країн у всьому Балто-Чорноморському регіоні. Ключовими у становленні української морської безпеки є єдність її із вимогами міжнародної морської безпеки та відповідність міжнародним стандартам. Проте ще досить зарано оцінювати досягнення, адже Стратегія це тільки початок. І відведений термін у 10 років для безпосереднього впровадження міжнародних морських стандартів безпеки в Україні, не можна збільшувати у жодному разі, втім, і встигнути за цей час доведеться чимало.

Література:

1. Стратегія. – Вікіпедія. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F>.
2. В Апараті РНБО України відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України. – 09 вересня 2021 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robochoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/>
3. Міжвідомча робоча група завершила роботу над проектом «Стратегії морської безпеки України». – 8 грудня 2021 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/mizvidomca-grupa-zaversila-robotu-nad-projektom-strategiyi-morskoyi-bezpeki-ukrayini>
4. Проект «Стратегії морської безпеки України» готується до винесення на засідання РНБО України. – 7.12.2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Diialnist/5176.html>
5. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. // Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. – Том 31 (70). – № 2 (2020). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.pubadm.vernadskyjournals.in.ua/journals/2020/2_2020/41.pdf
6. Шелухін О.М. Нормативне забезпечення безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом. // Юридичний

науковий електронний журнал. – 2021. – № 4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.lsej.org.ua/4_2021/166.pdf

7. Аверочкіна Т.В., Планкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. // *Lex portus*. – 2016. – № 2. – С. 150-168. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://lexportus.net.ua/vipusk-2-2016/averochkina.pdf>

8. Нормативно-правові акти у сфері морського транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/normativnopravovi-akti-u-sferi-morskogo-transportu.html>

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ ЯК СКЛАДОВА СИСТЕМИ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Славінська Ірина Валеріївна

*науковий співробітник відділу організації наукової роботи,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Ізбаш Катерина Сергіївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
старший науковий співробітник відділу організації наукової роботи,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Україна, враховуючи просторові та географічні особливості у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин, має сприятливі умови для розвитку морської діяльності та реалізації національних інтересів в Чорному і Азовському морях.

Одним із головних обов'язків нашої держави є забезпечення безпеки мореплавства. Морське законодавство України ґрунтується на міжнародно-правових стандартах у сфері мореплавства. Безпека мореплавства передбачає стан захисту життя та здоров'я людей, дотримання її прав та свобод, охорону довкілля, майна та вантажів на морі та на внутрішніх водних шляхах, запобіганню виникнення ризиків, спричинених інтенсивним морським рухом, викидами із суден, нещасними випадками на морі та незаконною морською діяльністю.

Значну роль у забезпеченні безпеки мореплавства відіграє адміністративно-правова складова, яка полягає у безпосередній участі держави, органів, посадових осіб та уповноважених організацій у процесі, під час якого здійснюється забезпечення безпеки мореплавства: від

створення нормативної бази міжнародного і національного рівнів до системи навчання задіяного в мореплавстві персоналу, нагляду за технічним оснащенням та відповідності міжнародним стандартам суден, що будуються та підлягають ремонту, інспектування суден у портах та забезпечення навігаційної безпеки.

З метою науково-обґрунтованого аналізу публічного адміністрування звернемося до етимології слова «публічний». Термін «публічний» вживається у таких значеннях: який відбувається в присутності публіки, людей; прилюдний; призначений для широкого відвідування, користування; громадський [6, с. 547]. Поняття «адміністрування» походить від англ. «administro» та означає керую, виконую. Тому публічне адміністрування слід розглядати як – метод управління, який є процесом досягнення національних цілей та інтересів шляхом діяльності суб'єктів публічної сфери, у тому числі законодавчих, виконавчих і судових органів та органів місцевого самоврядування [2].

Публічне адміністрування має свою специфіку: спирається на державну владу, підкріплюється і забезпечується нею; поширюється на все суспільство і за його межі у сфері проведення державної міжнародної політики. Саме держава шляхом законодавчої діяльності встановлює основні, загальні й типові правила поведінки людей; публічне адміністрування діє системно та неперервно, поєднуючи функціонування таких структур, як механізм держави, державний апарат, державну службу [5, с.15]. Особливості публічного адміністрування дають змогу говорити, що воно виступає одним із своєрідних засобів реалізації прав та охоронюваних законом інтересів громадян через послуги та функції, які надає їм та при цьому гарантує їх належне виконання та охорону на державному рівні [1, с. 45].

У публічному адмініструванні відбувається складний процес інтеграції до Європейського Союзу, де існує певний набір критеріїв щодо адміністративних процедур, яких повинні дотримуватись органи публічної влади, щоб відповідати цінностям демократичного суспільства. Ці критерії формують сутність європейського адміністративного простору, чий принципи повинні виконуватися й можуть бути взяті за основу відповідної моделі управління, близької до тієї, що існує в Європейському Союзі. Слід зазначити, що критерії ефективності та якості діяльності органів влади щодо надання послуг мають певні відмінності в різних країнах, однак спільними для них є універсальні принципи побудови відносин між державою та громадянами, які, зокрема, визначені як пріоритетні для країн-членів Організації економічного співробітництва та розвитку. Діяльність органів публічної адміністрації повинна відповідати таким принципам: верховенства права, законності, відкритості, неупередженості, пропорційності, ефективності, підконтрольності, відповідальності [3, с. 20].

Європейський адміністративний простір базується на таких засадах: безпечність та можливість прогнозування (правова впевненість); відкритість та прозорість; відповідальність; ефективність та результативність для виконання стратегічних пріоритетів серед управлінських цінностей, які в державній службі пов'язані з розвитком управлінських компетентностей, позитивних якостей. Важливу роль у публічному адмініструванні відіграє надання адміністративних послуг європейського рівня та впровадження в практику діяльності принципів демократичного управління в державі. У публічному адмініструванні якість послуг повинна впливати саме на задоволення потреб клієнтів, а також на позитивний імідж органів державної влади. Крім того, практика переконує, що якість та ефективність є головними показниками успішності публічного управління, повноти забезпечення прав і законних інтересів громадян та відповідності управлінських послуг їх очікуванням.

Формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки мореплавства в Україні здійснюється за такими основними напрямками: 1) створення правового базису та організаційних заходів для функціонування прозорої й ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій із метою здійснення комплексного імперативного керуючого впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні із чітким і деталізованим правовим регулюванням їхніх контрольних (наглядових) та інших повноважень; 2) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики держави; 3) розроблення нормативної бази, спрямованої на ефективну імплементацію міжнародних (світових і регіональних) стандартів забезпечення безпеки мореплавства з паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази функціонування системи забезпечення безпеки мореплавства з урахуванням міжнародних стандартів, усталених найкращих практик мореплавства та з метою конституювання ефективної системи морського законодавства; 4) формування системи локального нормативного регулювання, спрямованої на регулювання відносин, які складаються в морських портах України та на підходах до них.

Форми публічного адміністрування прямо чи опосередковано зумовлені тими юридичними приписами, за допомогою яких урегульовано діяльність публічної адміністрації. Вони закріплюються у міжнародних угодах, Конституції України, законах та підзаконних актах. Суб'єкти публічної адміністрації обирають ті форми, які видаються за таких конкретних умов найбільш виправданими та ефективними. Це означає, що у процесі публічного адміністрування відповідні органи (посадові особи) на основі чинних норм права самостійно встановлюють обов'язкові правила поведінки з питань, що віднесені до їх компетенції. Якщо йдеться про

органи виконавчої влади, то під час практичного виконання завдань, покладених на них, вони реалізують розпорядчі повноваження, змістом яких є виконання вимог закону шляхом прийняття більш деталізованих правових актів, а також актів правозастосування, що тягнуть за собою певні юридичні наслідки, тобто ведуть до виконання, зміни або припинення адміністративних правовідносин [4, с. 96].

Вдосконалення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства: чіткий розподіл повноважень між усіма публічними (державними) суб'єктами системи забезпечення безпеки мореплавства в Україні; формування на локальному рівні (у морських портах України) працездатних та ефективних структур забезпечення безпеки мореплавства за відсутності нехарактерних для морської діяльності провідних морських держав механізмів і дублювання повноважень; відпрацювання узгоджених механізмів державної політики у сфері забезпечення безпеки мореплавства; створення постійних консультативних органів за участю відповідних інститутів громадянського суспільства; ефективна контрольна діяльність; забезпечення необхідного фінансування; концептуальна модернізація й удосконалення стратегічного планування заходів, спрямованих на оновлення адміністративно-правового механізму забезпечення безпеки мореплавства в Україні, зокрема визначення першочергових завдань на короткострокову перспективу за чітко окресленими напрямками та з визначеними термінами виконання, а також забезпеченням провідної ролі Морської адміністрації у цьому.

Таким чином, в умовах сьогодення забезпечення безпеки мореплавства передбачає створення правових, навігаційних, експлуатаційних та технічних умов для максимальної захищеності людського життя і здоров'я, майна і навколишнього середовища в процесі експлуатації морського транспорту, неприпустимості ризику, який може призвести до загибелі або травмування людей, матеріальних збитків або до негативного впливу на навколишнє середовище.

Література:

1. Бінько І. Публічне управління і публічне адміністрування: співвідношення понять. *Вісник Академії праці, соціальних відносин і туризму*. 2020. № 3-4. С.41-47.
2. Глосарій термінів політики, що базується на доказах. URL: https://eu-ua.kmu.gov.ua/sites/default/files/inline/files/glossary_ebppm.pdf (дата звернення 09.12.2021).
3. Зарубіжний досвід публічного адміністрування : метод. рек. / за заг. ред. Н.М. Мельтюхової. Київ : НАДУ, 2010. 28 с.
4. Плячкова Т.М. Форми публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 92-99.

5. Шатило О.А. Публічне адміністрування : опорний конспект лекцій. Житомир: Кафедра менеджменту організацій і адміністрування ЖДТУ, 2014. 51 с.

6. Юридична енциклопедія : у 6 т. / гол. ред. Ю.С. Шемчушенко. Київ : Українська енциклопедія, 1998. Т. 2. 744 с.

АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОГО ЗАКОНОДАВСТВА У СФЕРІ ОХОРОНИ МОРСЬКИХ КОРДОНІВ

Соловей Олексій Миколайович

*кандидат юридичних наук,
проректор державного університету, декан,
Херсонський факультет*

*Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Шевченко Надія Леонідівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу,
Херсонський факультет*

*Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В статті 17 Конституції України сказано, що «Захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями держави, справою всього Українського народу. Оборона України, захист її суверенітету, територіальної цілісності і недоторканності покладаються на Збройні Сили України.».

Морська безпека є пріоритетною в умовах сьогодення, тим більш враховуючи можливість виникнення військового нападу із боку ворожих країн через морські порти. Україна має великий морський потенціал і реформування законодавства у відповідному напрямку не менш важлива ніж проведення реформ у інших сферах нашого вітчизняного законодавства [1].

В статті 3 Закону України «Про національну безпеку України» сказано що: «Державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямована на захист: людини і громадянина – їхніх життя і гідності, конституційних прав і свобод, безпечних умов життєдіяльності; суспільства – його демократичних цінностей, добробуту та умов для сталого розвитку; держави – її конституційного ладу, суверенітету, територіальної цілісності

та недоторканності; території, навколишнього природного середовища – від надзвичайних ситуацій» [2].

Фундаментальними національними інтересами України є:

- 1) державний суверенітет і територіальна цілісність, демократичний конституційний лад, недопущення втручання у внутрішні справи України;
- 2) сталий розвиток національної економіки, громадянського суспільства і держави для забезпечення зростання рівня та якості життя населення;
- 3) інтеграція України в європейський політичний, економічний, безпековий, правовий простір, набуття членства в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору, розвиток рівноправних взаємовигідних відносин з іншими державами.

Державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямовується на забезпечення воєнної, зовнішньополітичної, державної, економічної, інформаційної, екологічної безпеки, кібербезпеки України тощо.

Загрози національній безпеці України та відповідні пріоритети державної політики у сферах національної безпеки і оборони визначаються у Стратегії національної безпеки України, Стратегії воєнної безпеки України, Стратегії кібербезпеки України, інших документах з питань національної безпеки і оборони, які схвалюються Радою національної безпеки і оборони України і затверджуються указами Президента України.

Україна територіально має морські кордони в Азовському та Чорному морях, частина яких є внутрішні води нашої держави. Відповідно до Закону України «Про державний кордон України», до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материк, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, які з'єднують відповідні точки. Географічні координати цих точок затверджуються в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України. В окремих випадках інша ширина територіального моря України може встановлюватись міжнародними договорами України, а при відсутності договорів – відповідно до загальноновизнаних принципів і норм міжнародного права[3].

В статті Стаття 9 «Про державний кордон» сказано, що залізничне, автомобільне, морське, річкове, поромне, повітряне та пішохідне сполучення через державний кордон України здійснюється в пунктах пропуску, що встановлюються Кабінетом Міністрів України відповідно до законодавства і міжнародних договорів України, а також поза пунктами пропуску через державний кордон України у випадках, визначених законодавством [4].

Органи Державної прикордонної служби України при виконанні покладених на них завдань щодо іноземних і українських невійськових суден у територіальному морі України здійснюють заходи

адміністративного попередження, заходи адміністративного припинення та застосовують заходи адміністративної відповідальності.

Органи Державної прикордонної служби України мають право затримати судно, яке допустило зазначені порушення і конвоювати його до найближчого порту або іншого відповідного пункту. Затримані іноземні невійськові судна передаються у встановленому порядку уповноваженим представникам відповідних іноземних держав, або видворяються за межі територіального моря України, або у випадках, передбачених законодавством України, конфіскуються за рішенням суду.

В умовах військової ескалації доцільним було б посилити контроль за притягненням до адміністративної відповідальності за ст. 204-1 КУпАП «Незаконне перетинання або спроба незаконного перетинання державного кордону України» [5] у водах Чорного та Азовського морів. Оскільки це дуже велика територія, яку потрібно дуже ретельно охороняти морським законодавством та реальними ресурсами прикордонних служб. Збільшення контролю допоможе краще охороняти морські кордони, боротись із контрабандою, незаконним перетинанням державного кордону та бути готовим в разі нападу ворожих військ.

Отже, аналіз сучасного правового режиму морського кордону України та його правового забезпечення свідчить, що в Україні законодавство у сфері встановлення режимних правил прибережних акваторій та морської діяльності є добре проробленим, визначає всі аспекти забезпечення режиму державного морського кордону, передбачаючи норми про мирне проходження, координацію дій з охорони кордонів і містить норми про забезпечення участі в них громадян та їх об'єднань, але все ж окремі питання досі залишаються 200 невизначеними та потребують концептуальних змін та оновлення на рівні програмних документів, делімітації державних морських кордонів, розмежування прибережних морських просторів і відпрацювання нормотворчої техніки.

Література:

1. Конституція України – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Закон України «Про національну безпеку України» - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>
3. Кузнецов С.О. Морське право : підручн. / С.О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна. – Одеса : Фенікс, 2011. – 382 с. – http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/7438/Averochkina_30.pdf
4. Закон України «Про державний кордон України» - <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення – <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>

СТРАХУВАННЯ СУДНА У ТОРГОВЕЛЬНОМУ МОРЕПЛАВСТВІ ЯК СКЛАДНИК МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Тарасенко Лідія Борисівна

*кандидат історичних наук, доцент,
професор кафедри теорії та філософії права факультету підготовки
фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Тарасенко Владислав Єгорович

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального процесу факультету підготовки
фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

У перші роки незалежності Україна входила до 35 провідних морських держав, маючи у своєму розпорядженні 649 суден дедвейтом 5 млн 827 тис. 606 тонн. Сьогодні розміри вітчизняного флоту значно скоротилися: станом на кінець 2015 року валова реєстрова місткість суден під прапором України становить лише 534 тис. тон [1]. Але важливість морського транспортного комплексу для України залишається високою. У нашій країні працюють 13 морських портів, які забезпечують перевалку значних обсягів експортних, імпорتنих і транзитних вантажів як для потреб України, так і у плані міжнародних морських перевезень. Вітчизняні навчальні заклади готують кадри для світового торговельного флоту. Україна має серйозні зобов'язання у вирішенні питань пошуку й рятування в зоні відповідальності України у Чорному й Азовському морях. Усі ці фактори є вирішальними як для продовження зусиль, спрямованих на зміцнення ролі України в роботі Міжнародної морської організації (ІМО), передусім – у царині правотворчості, так і для усунення існуючих колізій та заповнення прогалин у законодавстві України; забезпечення належного нормативного регулювання з урахуванням вимог міжнародних інструментів.

Підписанням Угоди про асоціацію з Євросоюзом Україна взяла на себе зобов'язання щодо узгодження свого законодавства у сфері міжнародного морського транспорту з відповідними нормами, прийнятими стороною ЄС, тією мірою, в якій таке законодавче наближення сприятиме цілям лібералізації, взаємному доступу на ринки сторін, руху пасажирів та вантажів (ст. 138 Угоди) [2].

Неодмінною складовою торговельного мореплавства є морські інциденти, що можуть статися в будь-яких портах світу. Україна – не виняток. В акваторіях наших портів також трапляються страхові випадки, пов'язані з судном, його екіпажем або вантажем. Зазвичай такі випадки є

підставою для виникнення так званих «морських» вимог (англ. “maritime claims”), які дають право на арешт судна, що може призвести до значних збитків судновласника.

До видів страхування в торговельному мореплаванні відносяться “hull and machinery” та “P&I”. Поліс страхування каско суден являє собою захист щодо самого судна та змонтованого на ньому обладнання від наступних ризиків:

- Морські небезпеки / несприятливі погодні умови;
- Зіткнення з іншими суднами;
- Зіткнення з плавучими та нерухомими об’єктами;
- Пожежа, блискавки, вибух;
- Піратство;
- Необережні дії капітана або команди тощо.

Інший вид: світова морська спільнота вже давно створила механізм, який дозволяє уникати зайвих затримок (арештів) суден та водночас отримувати належні гарантії відшкодування заподіяних збитків. Мова йде про так звані «клубні» гарантії або гарантії клубів страхування відповідальності судновласників (англ. “P&I Clubs”) [3].

Абревіатура “P&I” дослівно означає “protection and indemnity” (укр. «захист та відшкодування»). Це особлива форма організації морського страхування на взаємній основі між судновласниками. На відміну від класичних страхових компаній (які також можуть оформлювати поліси P&I), клуби взаємного страхування об’єднують судновласників (операторів, фрахтувальників), які сплачуючи регулярні внески, формують такий собі «спеціальний фонд», завдяки якому відшкодовують збитки у разі настання страхового випадку [3].

Більшість клубів наймають незалежних менеджерів, які здійснюють професійне управління організацією, вивчають ризики, встановлюють політику щодо сплати страхових внесків тощо. Сьогодні у світі діє близько 70 P&I клубів, з яких 13 входять до так званої «Міжнародної групи P&I клубів», частка яких у страхуванні P&I ризиків складає близько 90% світового тоннажу [3]. Основним завданням Міжнародної групи клубів взаємного страхування є взаємна відповідальність по страхуванню, група створює фонд для покриття страхових ризиків, розмір якого складає від 1,6 млн. до 12 млн. доларів США [4]. Отже, якщо в чартері зазначено “P&I policy to be issued by Member of IG P&I Clubs”, то ні в кого не викликає сумнівів, що судно повинно мати чинний страховий поліс від одного зі світових лідерів у цій сфері.

Сьогодні P&I клуби представлені в Україні через мережу своїх кореспондентів, яку клуби мають у портах по всьому світу. Основним завданням кореспондентів є забезпечення інтересів судновласників шляхом надання допомоги капітанам та членам екіпажів суден, судновласникам у процесі врегулювання страхових випадків. Робота P&I кореспондента включає надання консультацій судновласнику з питань місцевого

законодавства та практики, а також рекомендацій щодо призначення адвокатів, сюрверів, лікарів, експертів, перекладачів тощо.

Якщо в результаті страхового випадку виникає морська вимога, Р&І клуб, в якому застрахована відповідальність судновласника, оперативно оформлює так звану «клубну» гарантію, або гарантійний лист-зобов'язання про відшкодування збитків [3].

Проте, варто зазначити, що згідно зі ст. 261 «Воєнні ризики, піратські дії, арешт» Кодексу торговельного мореплавства України «страховик не відповідає за збитки, що виникли внаслідок різного роду воєнних дій або військових заходів та їх наслідків, захоплення, піратських дій, народних заворушень, локаутів, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей [6], але така відповідальність повинна бути встановлена з огляду на агресію РФ.

Тим більше, що навіть проформи бербоут-чартерів, що є найрозповсюднішим видом фрахтування суден, містять таку умову. Наприклад: ст. 12 проформи BARECON 89 передбачає, що судно страхується фрахтувальником за його рахунок у тій формі та на тих умовах, на які отримано згоду судновласника в письмовій формі. Такі морські, воєнні ризики мають бути застраховані фрахтувальником для захисту інтересів судновласника та фрахтувальника [6].

Незважаючи на вищевикладене, в національному законодавстві страхування від воєнних ризиків не передбачено. Отже, не дивлячись на пропозиції спеціалістів, відповідні зміни до українського національного законодавства не вносяться, що значно зменшує привабливість українських портів для іноземних судновласників та операторів, та перешкоджає гармонізації законодавства України із законодавством ЄС.

Таким чином, в українському законодавстві відсутні норми щодо страхування екіпажу, судна чи вантажу внаслідок різного роду воєнних дій або військових заходів та їх наслідків, захоплення, піратських дій, народних заворушень, локаутів, страйків, а також конфіскації, реквізиції, арешту або знищення судна чи вантажу на вимогу військових або цивільних властей, що наразі для України є надзвичайно актуальним та необхідним.

Література:

1. Білляр К.Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної Морської Організації (ІМО) : дис. ... кандидата юрид. наук : 12.00.11 / Національна Академія Наук України. Інститут держави і права ім. в.м. корецького. Київ, 2016. 224 с.

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.

3. Волков А. Нам потрібно якнайшвидше визначити Р&І гарантії в законодавстві. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/nam-potribno>

yaknayshvidshe-viznachiti-pi-garantiyi-v-zakonodavstvi.html (дата звернення 10.12.2021 р.)

4. Міжнародна група клубів взаємного страхування. URL: <http://xn--h1ahbi.com.ua/info/50-international-group-of-ri-clubs-mezhdunarodnaya-gruppa-associacij-klubov-vzaimnogostrahovaniya.html#2> (дата звернення 10.12.2021 р.)

5. Немировська О. Договір бербоут-чартеру. URL: <https://cyelop.com.ua/content/view/1055/58/1/3/>

6. Кодекс торговельного мореплавства України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

7. URL: https://shipsforsale.su/pro_forma_documents/bareboat_charters/(дата звернення 10.12.2021 р.)

ГЕНЕЗА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА В АЗОВСЬКОМУ МОРІ

Шурда Вікторія Ігорівна

здобувач вищої освіти

*кафедри державно-правових дисциплін факультету № 3
Донецький державний університет внутрішніх справ України
м. Маріуполь, Україна*

Азовське море це унікальна по своїх фізико-географічних характеристиках морська акваторія, внутрішня, континентальна та замкнута водойма. Його розташування знаходиться найвіддаленіше від океану, а саме Атлантичного, тому воно є замкнутим та потребує особливого правового регулювання безпеки мореплавства.

Відповідно до положень Конвенції ООН з морського права 1982 року визначення статусу Азово-Керченської акваторії в цілому (без виділення частин, на які поширюється українська і російська юрисдикція) не викликає яких-небудь труднощів. Виходячи з частини IX вищевказаної Конвенції, Азовське море являє собою «замкнуте або напівзамкнуте море», а Керченська протока є «вузьким проходом», за допомогою якого це море сполучається з Чорним морем [3].

Питання безпеки правового регулювання мореплавства займалися багато вчених як українських, так і зарубіжних, але наукових праць присвячених саме безпеці Азовського моря незначна кількість, до них відносяться: Г.О. Анцелевич, О.А. Ігнатенко, С. О. Кузнецов, В. О. Сергійчик, Т.М. Плачкова В.В. Сапіга та інші.

Розгляд історичного розвитку правового регулювання безпеки мореплавства в Азовському морі.

Всі історичні етапи правового регулювання починаються з давньої Київської Русі. Безпека мореплавства заданих часів розпочалася з Договорів 911 і 944 рр. В договорах чітко було збережено норми що стосуються безпеки мореплавства і вони мали зміст, що всім мореплавцям, що зазнали біди зазначено зобов'язання сторін з надання допомоги та порятунку.

Активно розвивались правове регулювання безпеки мореплавства розпочалося після російсько-турецької війни 1806-1812 та 1828-1829 рр. Де відзначився козацький флот як справні мореплавці, після повернення до рідної землі, вони продовжили традиції козацького флоту Азовського війська у забезпеченні безпеки мореплавства аж до 1865 р. [4].

Як відомо, Азовське море є замкнутим, тобто воно омиває дві країни Україна та Росія. Ще з історичних часів воно має важливе значення у визначенні сучасного правового статусу, тому Азовське море стало місцем для проведення воєнних дій тим самим порушуючи безпеку мореплавства.

У 1917-1920 роках на акваторії Азовського моря та на всіх її узбережжях було проведено наймасштабніші військові дії у колишній Російській імперії. Де у протистоянні на водах Азовського моря зустрілися багато держав УРСР та УНР, області війська Донського, збройні сили півдня Росії та багато інших похідних. Варто виокремити також другу світову війну у 1941-1944 рр., коли Азовське море було місцем для воєнних дій Німеччини та радянського союзу[5].

Увесь бойовий досвід на території Азовського моря спонукав для розробки нормативно-правових актів, щоб регулювати безпеку мореплавства.

За часів радянського союзу акваторії та узбережжя Азовського моря в рамках однієї країни стали внутрішньодержавними водами і використовувалися для цивільних потреб. Виходячи з усього вищесказаного, ми можемо говорити про те, що в радянський період, на відміну від нинішнього режиму, Азовське море повністю було внутрішнім морем СРСР, і цей статус ніким не оскаржувалася [7]

У 1931 році започатковано забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі спеціально уповноваженими органами технічного нагляду, такими органами були Дніпровська інспекція реєстру яка входила до складу реєстру СРСР щодо забезпечення безпеки мореплавства.

До нормативно-правових актів належали Регістр СРСР, що діяв на підставі постанови РНК СРСР від 11.12.1931 р. № 1127 «Про Регістр Союзу РСР», яка втратила чинність відповідно до постанови Ради Міністрів СРСР від 04.06.1988 р. № 712 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких рішень Уряду СРСР з питань науково-технічного прогресу, якості продукції і деяких інших питань».

Далі було створено Держфлотнагляд УРСР постановою 29.04.1991 року №100 «Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства», але Україна ще перебувала у складі СРСР. Держфлотнагляд займався повним технічним наглядом за всіма видами суден що здійснювали плавання на водах Азовського моря.

Що стосується питання про статус Азовського моря після розпаду СРСР, то, слід вказати на те, що прибережні держави «зіткнулися з ситуацією, коли необхідно було тільки узгодити режими використання цих морів, а й виробити для них новий правовий статус.

З метою відокремлення функцій з класифікації суден та забезпечення безпеки судноплавства та відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098 «Питання безпеки судноплавства України» було утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекцію) та затверджено положення про неї, яке діяло до 7 березня 2012 р. [5].

У 2003 році було прийнято положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904, де визначено поняття «безпеки судноплавства».

Проте 24 грудня 2003 року між Росією і Україною було досягнуто досить прогресивна угода з приводу встановлення режиму використання Азовського моря і Керченської протоки в Договорі між РФ і Україною про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24.12.2003 (далі – Договір 2003 г.) [1].

У 2012 році регулювання даного питання на міждержавному рівні доповнилося Угодою між Урядом Російської Федерації і Кабінетом Міністрів України про заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці [8]. На підставі даного документа сторони уточнюють аспекти забезпечення безпеки в даному районі на основі взаємної безоплатної співпраці, що, як ми вважаємо, забезпечувало б стабілізацію взаємовідносин між російською і українською сторонами і виключало б прецеденти порушення їх державних суверенітетів в рамках використання вод Азовського моря і Керченської протоки.

Наступною постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті».

Незабаром відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» при реорганізації шляхом злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті.

Ключова роль у забезпеченні морської безпеки як і раніше належить таким структурам, як Рада безпеки ООН і Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO), яка є спеціалізованим агентством ООН. Перспектива збільшення кількості морських загроз і необхідність протидії їм змусив інші організації та установи прийняти лідерство IMO в даній сфері [2].

Підводячи підсумки, ми можемо сказати, що в цій статті нами проаналізовані аспекти зміни і становлення правового регулювання безпеки

мореплавства в Азовському морі. Наведені нами відомості дозволяють судити про те, що характер розглянутого режиму ставився в залежність від ступеня розробленості загальноновизнаних норм міжнародного і національного права, а так само – від політики прибережних держав щодо Азовського моря і Керченської протоки в відповідні часові періоди.

Отже, правове регулювання безпеки мореплавства – це порядок врегулювання суспільних відносин, що виникають між суб'єктами міжнародного і національного права з приводу закріплення обсягу повноважень прибережних держав щодо акваторій, використання їх ресурсів, експлуатації транспортних шляхів, встановлення і контролю за прикордонними територіями та інших інтересів взаємодіючих сторін.

Література:

1. Договір між Україною і Російською Федерацією і Україною про співпрацю у використанні Азовського моря і Керченської протоки від 24 грудня 2003 р
2. Ківалов С. В. Захист прав українських моряків та відродження морської галузі –головний пріоритет розвитку України як морської держави // *Lex portus*. 2017. № 4. С. 7-21.
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права «(UNCLOS) (Укладена в м Монтего-Бей 10.12.1982).
4. Конспект лекцій з дисципліни «Історія мореплавства» для студентів усіх спеціальностей / укладач О. П. Безлуцька – Херсон: ХДМА, 2014. 71 с. URL :http://www.kma.ks.ua/ua/images/2_library/methodical/sudovod/department/humanities/maritime_history/maritime1.pdf
5. Плачкова, Т.М. (2018). Інституціоналізація системи органів управління безпекою мореплавства в Україні. *Lex Portus*, 1, 115-126.
6. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 // Офіційний вісник України. 2015. № 22. Ст. 604.
7. Сапіга В. В., Ігнатенко О. А. Вплив геополітичної ситуації та фізико-географічних умов регіону Азовського моря на застосування сил (військ, засобів) ВМ. *Наука і оборона* 4'2018. с.15-19.
8. Угода між Урядом Російської Федерації і Кабінетом Міністрів України про заходи щодо забезпечення безпеки мореплавства в Азовському морі та Керченській протоці від 05. 11. 2012 р // Бюлетень міжнародних договорів. № 8. 2013 рік.

ПРО ДЕЯКІ ПИТАННЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Янчук Наталія Дмитрівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри теорії та філософії права,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Аналіз світового досвіду дає підстави стверджувати, що питання національної безпеки, є одним з пріоритетних напрямів державної політики. Ключове місце серед основних напрямів державної політики займає забезпечення морської безпеки. Стратегічна важливість цього питання зумовлена тим, що морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, і нормативно-правове забезпечення цієї сфери є одним з ключових завдань, які постають перед державою. На превеликий жаль, сьогоднішня система нормативно-правового забезпечення морської безпеки України виявилася неготовою до протидії викликам та загрозам у цій сфері.

Внутрішньодержавне морське законодавство є найбільш стабільним законодавством і основні його положення продовжують залишатися незмінними вже багато років. Серед основних проблем цієї галузі, які залишаються не вирішеними дотепер, особливе місце займають недосконалість нормативно-правового забезпечення її діяльності, насамперед в області безпеки, й повільне розв'язування питань уніфікації морського законодавства відповідно до міжнародного права. Практично відсутні нормативно-правові акти, які безпосередньо спрямовані на вирішення проблеми морської безпеки. Нормативні акти, які регулюють окремі питання морської безпеки, недосконалі та часто містять суперечливі положення. Системна робота в цьому напрямі теж практично не ведеться. Водночас в умовах, коли законодавство швидко змінюється та еволюціонує, постає питання про необхідність аналізу вітчизняної нормативної бази щодо регулювання морської безпеки. Як свідчить проведений аналіз, сьогодні наявні ряд проблем у розвитку цієї важливої сфери, а колізії нормативно-правових актів, що регулюють питання забезпечення морської безпеки в Україні та неналежний рівень імплементації національного законодавства в сфері морської безпеки до міжнародних нормативних актів породжує серед учених і практиків дискусії та неоднозначне ставлення до їх тлумачення.

Дослідженню питань, присвячених різноманітним аспектам забезпечення морської безпеки в Україні, присвячена ціла низка праць таких науковців, як Т.В. Аверочкіна, О.Ф. Андрійко, І.В. Арістова, О.В. Баклан, Ю.Ю. Басов, Д.М. Бахраха, Ю.П. Битяк, В.Т. Білоус, Г.В. Галімішина,

В.М. Гаращук, С.Т. Гончарук, Т.О. Гуржія, С.М. Гусаров, С.Ф. Денисюк, В.І. Дмитрієв, М.М. Долгополов, В.В. Єгупенко, Д.А. Іванов, В.В. Каретніков, А.Б. Качинський, С.О. Кузнєцов, О.П. Махмурова-Дишлок, О.М. Музійчук, А.А. Музика, В.В. Новиков, В.І. Осадчий, О.І. Остапенко, В.П. Петков, С.В. Петков, Т.М. Плачкова, Т.О. Проценко, В.Й. Развадовський, О.Б. Развадовський, О.П. Рябченко, Л.А. Савченко, П.В. Синицький, Я.М. Толочко та ін. Хоча окремі питання, яким присвячено цю роботу, розглянуті в працях вищезазначених авторів, визначення основних засад нормативно-правового забезпечення морської безпеки не було достатньо розглянуто. Нині накопичився цілий комплекс проблем нормативно-правового характеру, які потребують негайного вирішення.

Метою дослідження є аналіз нормативно-правової бази, спрямованої на забезпечення морської безпеки України.

Для більш глибоко вивчення поставленої проблеми слід розглянути, що представляє собою в категоріальному та змістовному аспектах поняття морська безпека. На законодавчому рівні поняття морська безпека не визначається. Натомість це поняття знайшло відображення в низці підзаконних нормативно-правових актах.

Так, в Наказі Міністерства інфраструктури України «Щодо затвердження Положення про Службу морської безпеки порту (портового засобу)» від 25.08.2011 № 339 дається наступне визначення: морська безпека – постійно підтримуваний стан захищеності морського та річкового транспорту України від загроз піратства, тероризму й актів незаконного втручання [4].

Забезпечення морської безпеки – сукупність заходів, спрямованих на постійно підтримуваний стан захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в морську галузь, а також людські і матеріальні ресурси та заходи, які призначені та застосовуються для захисту суден, їх екіпажів, вантажу, портових засобів і інфраструктури морських торговельних портів [5].

Безпека мореплавства – це стан збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного із загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю чи матеріальних збитків [2].

Незважаючи на відсутність єдиного підходу до трактування поняття «морська безпека», слід відзначити, що різні інтерпретації даного поняття містять головний месенджер – стан захищеності особи, суспільства, держави від різноманітних загроз на морі та внутрішніх водах.

Після проголошення незалежності в Україні приймалася низка нормативно-правових актів, спрямованих на правове врегулювання здійснення державними органами контролю за безпекою мореплавства. Нині Кодекс торговельного мореплавства, як один із основних

законодавчих актів, що регулює діяльність море-господарського комплексу, не містить детального правового закріплення вимог щодо державного контролю безпеки судноплавства в країні, а ті нормативно-правові акти, які приймалися урядом із 1991 року, хоча й мали позитивні наслідки, але вже є застарілими та не відповідають сучасним тенденціям щодо забезпечення безпеки мореплавства, тому є неефективними.

Перші нормативні акти у зазначеній сфері починають з'являтися в незалежній Україні в 1992 році, коли було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 16.05.1992 р. № 250 «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства» та затверджено Положення про Службу загальної безпеки Державної адміністрації морського транспорту України.

На законодавчому рівні основні положення реалізації державної політики у сфері забезпечення морської безпеки в Україні захисту та охорони державного кордону України та її суверенних прав у виключній (морській) економічній зоні були спрямовані на забезпечення захисту суверенітету, територіальної цілісності та незалежності України. З цією метою на законодавчому рівні було прийнято низку ґрунтовних правових актів, а саме:

Постанова Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 року № 2098 були затверджені «Питання безпеки судноплавства України», якою утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства, на яку покладено функції із лоцманського проведення, регулювання руху суден та утримання судноплавних шляхів на державні підприємства, які належать до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку [1].

Наказ Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, котрий затверджував «Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства», розроблені для встановлення порядку державного контролю в портах за дотриманням на судах вимог Міжнародних конвенцій, Кодексу торговельного мореплавства України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля. Правила поширюються на морські судна та річкові судна, які мають право прямувати морськими шляхами, незалежно від прапора і форми власності, які перебувають у портах і на внутрішніх водних шляхах України, Державну службу морського та річкового транспорту України, Державне агентство рибного господарства України, капітанів морських портів і служби капітанів морських портів [3].

Особливу увагу слід звернути на Проект Стратегії морської безпеки України, яку було розроблено за наказом Президента України. При розробці Стратегії морської безпеки України були враховані всі необхідні вітчизняні закони та нормативно-правові акти, міжнародні документи з морського права, а також досвід провідних країн світу. Стратегія морської безпеки України визначає основні загрози для безпеки нашої країни на морі,

зокрема, це: агресія РФ проти України, терористичні акти, незаконна торгівля озброєнням і зброєю масового знищення, наркоторгівля, піратство, контрабанда, кіберзагрози, незаконна міграція та торгівля людьми, незаконне, непідзвітне та нерегульоване рибальство індустрії, недостатня ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки, заподіяння школи морському та річковому середовищу, занепад вітчизняної морської галузі.

Таким чином, характеризуючи стан вітчизняного нормативно-правового забезпечення морської безпеки, слід зазначити наявність чималої кількості дефектів. На фоні збільшення загального об'єму нормативно-правових актів прослідковується тенденція до безсистемності у: формуванні правового масиву нормативно-правових актів, що призводить до невиправданої поспішності у прийнятті нормативно-правових актів; порушенні пріоритетів правового регулювання; недодержанні правил законодавчої техніки; декларативності положень цих актів та недостатньому рівні юридичної сили; підміні якості нормативно-правових актів кількістю; незбалансованості в системі діючого законодавства, прийнятті нових законів без у'язки з існуючими тощо.

Література:

1. Про затвердження «Питання безпеки судноплавства України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.12.1998 № 2098. *Офіційний вісник України*. 1998. № 52. С. 51.
2. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904. *Офіційний вісник України*. 2003. № 52. С. 244.
3. Про затвердження «Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства»: Наказ Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545. *Офіційний вісник України*. 2004. № 13. С. 204.
4. Про затвердження Положення про Службу морської безпеки порту (портового засобу): Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339. *Офіційний вісник України*. 2011. № 41. С. 24.
5. Про затвердження Тимчасового типового положення про Службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу): Наказ Державного департаменту морського та річного транспорту від 17.06.2004. № 162.

**ПРОБЛЕМИ ДЕФІНІЦІЇ «ІСТОРИЧНИХ ВОД»
В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ ТА ЇХ ВПЛИВ
НА МОРСЬКУ БЕЗПЕКУ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ**

Ярмакі Володимир Христофорович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри конституційного та міжнародного права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Так звані «історичні води» і права прибережних держав на них є вкрай важливим аспектом життєдіяльності держав, навколо яких точаться серйозні суперечки, як в науковому так і в геополітичному сенсі. Ці простори прибережних вод стають каменем спотикання багатьох інтересів, оскільки узбережжя, що виходить до моря, – це реальне благо, значення якого для прибережної держави оцінюється дуже високо, а здатність і реальна можливість держави поширити на них свій суверенітет і мати можливість повної правової регламентації діяльності в них сьогодні стає запорукою успішного економічного розвитку. Тут об'єктивно функціонують дві системи правового регулювання – міжнародна, що встановлює загальні норми і правила, і національна, яка закликає дотримуватися міжнародних норм і приймати власні, узгоджені з міжнародними, норми. Актуальність цієї теми з точки зору сучасних економічних, геостратегічних та геополітичних інтересів прибережних держав обумовлена, насамперед, тим, що законодавча практика держав щодо кваліфікації прилеглих до їх узбережжя морських районів у якості історичних вод, а також вибіркоче реагування інших держав на таку практику – це міжнародно-правова реальність [1, с.230].

Загальновизнано, що доктрина міжнародного публічного права вже давно не ставить під сумнів право держав оголошувати деякі водні простори, оточені сушею однієї держави, але які мають ширину входу більше 24 морських миль «історичними водами». Так, Д. Коломбос зазначає, що, «внаслідок історичних або давніх підстав, або підстав, заснованих на особливостях затоки, прибережна держава має право на більш широкий пояс берегових вод, якщо вона може довести, що тривалий час здійснювала верховенство над цією затокою, і що таке домагання прямо або мовчазно визнано переважною більшістю інших держав» [2, с. 205]. Отже, на думку Д. Коломбоса, для оголошення державою певної затоки історичною необхідно перш за все пред'явити або історичні підстави, або

підстави, що випливають з особливостей затоки. Подібна позиція характерна і для інших авторів – фахівців у сфері міжнародного права.

Слід зазначити, що єдиного, загальновизнаного всіма державами визначення поняття «історичні води» немає в міжнародному публічному праві.

Деякі дослідники висловлюють думку про те, що історичні права вперше були проголошені США в Північноатлантичному арбітражі з рибальства в 1910 році. При цьому однією з найбільш авторитетних дефініцій, що було надано Комісією міжнародного права ООН, є дефініція у справі «Про рибальство» та у справі Сальвадор проти Гондураса стосовно Затоки Фонсека, де «історичні води» були визначені як «води, що розглядаються в якості внутрішніх вод, але які не можуть вважатися такими в умовах відсутності історичного права на них у прибережної держави». Вбачається, що головними критеріями для віднесення морських вод до категорії історичних є наступні: (1) виняткова влада та контроль над таким морським районом, включаючи можливість вигнання іноземних суден з нього якщо на це буде потреба; (2) довге користування ним або закінчення тривалого часу, хоча довжина конкретного періоду залежить від обставин; (3) мовчазна згода інших держав, особливо тих, чий інтереси можуть зачіпатися цим статусом [3].

У справі про рибні ресурси («Fisheries case» – рішення Міжнародного суду від 1951 року з англо-норвезького спору про рибальство) дається таке визначення: «історичними водами називають ті внутрішні води, на які є історичні правові основи (історичний титул). Такий титул створюється в результаті тривалого і постійного користування такими водами. Причому це стає можливим, якщо інші держави не здійснюють цьому перешкод та постійно не заявляють з цього приводу протестів» [4]. Міжнародний Суд ООН у справі по спір між Сальвадором і Гондурасом підтвердив по суті таке ж визначення історичних вод: «це води, які розглядаються в якості внутрішніх, але які не мали б такого характеру, якби не існування історичного титулу» [5].

Широко цитується в юридичній літературі також визначення Л. Й. Бушеза і Г. Жіделя. Так, Л.Й. Бушез визначив історичні води, як «води, над якими прибережна держава, як виняток із загальних застосовних норм міжнародного права, ефективно, безперервно і протягом тривалого періоду часу здійснює права суверена з мовчазної згоди спільноти держав» [6, с. 181].

В свою чергу Г. Жідель дає таке визначення історичних вод: це «такі водні простори, юридичний статус яких відрізняється – за спільною згодою інших держав – від того, який ці простору повинні були б мати відповідно до загальноприйнятних правил» [7, с. 623].

Суди США визначають поняття «історичні води» (зазначимо, що США традиційно не підтримують застосування іншими державами концепції

історичних вод), як «затоку, над якою прибережна держава традиційно заявляє і зберігає суверенну владу за мовчазної згоди іноземних держав» [8]. При цьому Верховний суд США у справі США проти Луїзіани 1985 року зазначив, що існують, принаймні, три чинники, які приймаються до розгляду для визначення «історичної затоки»: здійснення державою, що претендує на водний простір, суверенітету над ним; безперервність цього суверенітету; мовчазна згода іноземних держав.

Отже, специфікою «історичних вод» як простору з особливим правовим режимом є те, що їх міжнародно-правовий статус (віднесення до внутрішніх вод за історичними підставами) констатується за допомогою національних законодавчих актів. Дійсно, шляхом прийняття прибережною державою законів, меморандумів, декретів, заяв, указів, декларацій, інструкцій за морським простором закріплюється статус «історичних вод». Крім того, способи вказівки на «історичні» затоку або води, способи позначення даного морського району в таких національних актах відрізняється один від одного.

Іноземні судна повинні у внутрішніх морських водах дотримуватися законів та інших правил, встановлених прибережною державою щодо імміграційного, митного, санітарного контролю, безпеки плавання, охорони навколишнього середовища. На іноземні торговельні судна, які перебувають у внутрішніх морських водах прибережної держави, поширюється кримінальна, цивільна й адміністративна юрисдикція прибережної держави.

Кримінальна юрисдикція. Оскільки внутрішні морські води – це частина державної території, то злочини, скоєні на борту іноземних торговельних суден, що перебувають у межах цих вод, за загальним правилом підлягають юрисдикції прибережної держави. Однак на практиці найчастіше в силу двосторонніх договорів, судова влада прибережної держави не здійснює кримінальної юрисдикції щодо злочинів такого роду, якщо вони не порушують мир і добрий порядок, якщо втручання не є міжнародним зобов'язанням прибережної держави або якщо про інше не просять дипломатичні або консульські посадові особи держави прапора судна.

Цивільна юрисдикція. Судовою владою прибережної держави можуть розглядатися цивільні позови щодо іноземного торговельного судна і майна, що перебуває на його борту, під час стоянки судна в порту. Реалізація цивільної юрисдикції стосовно іноземного торговельного судна може охоплювати затримку або арешт такого судна з метою забезпечення позовних вимог або виконання судових чи арбітражних рішень. Рішення про затримку або арешт має вноситися компетентним судовим органом прибережної держави.

Адміністративна юрисдикція. В основному норми адміністративного права встановлюють режим перебування іноземних суден у внутрішніх морських водах прибережної держави.

Згідно з цими нормами іноземні судна, як державні, так і приватні, зобов'язані підкорятися адміністративній юрисдикції прибережної держави в повному обсязі. Насамперед це стосується виконання митних і санітарних правил, а також заходів контролю безпеки суден, охорони людського життя, допуску іноземців. Слід зазначити, що іноземні військові кораблі звільняються від митного огляду [9].

Отже, підводячи підсумок, можна зробити висновок, що в міжнародному публічному праві не існує єдиного і визнаного всіма державами визначення терміну «історичні води». В науковій доктрині історичні води розглядаються в основному як води, над якими прибережна держава, як виняток із загальних норм міжнародного права, ефективно, безперервно і протягом тривалого періоду часу здійснює права суверена з мовчазної згоди спільноти держав.

Література:

1. Краснікова О.В. Узгодження норм внутрішньонаціонального та міжнародного морського права (на прикладі аналізу правового статусу «історичних вод», та «історичних заток»). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 1. С.229–232. URL: http://lsej.org.ua/6_2015/66.pdf (дата звернення 29.09.2021).

2. Коломбос Д. Международное морское право: учебник. Москва, 1975. 782 с.

3. Аверочкіна Т.В. Міжнародне морське право. Одеса, 2011. URL:<http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/3348> (дата звернення 1.10.2021).

4. Fisheries Case (United Kingdom v. Norway). URL: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/5/11029.pdf> (дата звернення 30.09.2021).

5. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). URL: <https://www.icj-cij.org/en/case/75> (дата звернення 29.09.2021).

6. Bouchez L. J. The Regime of Bays in International Law. Leyden, 1964. 330 p.

7. Gidel G. Le droit international public de la mer. Vol.III. Paris, 1934. 795 p.

8. Справа United States v. Louisiana, 470 U.S. 93 (1985). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/93/> (дата звернення 2.10.2021).

9. Тимченко Л.Д. Міжнародне право. Київ, 2007. URL: <https://subj.ukr-lit.com/mizhнародне-pravo-timchenko-l-d-13-4-vnutrishni-morski-vodi/> (дата звернення 29.09.2021).

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

ПЕРЕВАГИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ: ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ

Бакумов Олександр Сергійович
член Комітету Верховної Ради України
з питань правоохоронної діяльності
м. Київ, Україна

Однією із складових частин єдиної транспортної системи України є водний транспорт, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, яка призначена задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях (водою).

Актуальність теми полягає у тому, що в нашій державі, як і в державах усього світу, користування послугами водного транспорту дедалі набуває все більшого попиту. Це пов'язано з тим, що в умовах економічної нестабільності, коли постійно підвищуються ціни на паливе, дорожні шляхи перенавантажені автотранспортом, більшість залізничного транспорту в нашій країні не відповідають сучасним стандартам транспорту такого виду, що призводить до постійних перебоїв у роботі залізничного транспорту. З цього приводу вважаємо, що питання транспортної безпеки на водному транспорті має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва, а методи забезпечення мореплавства з метою безпечного та ефективного використання роботи морських суден й надалі залишаються предметом вивчення наукової спільноти, практичних працівників у сфері морських перевезень й представників органів державної влади нашої країни.

Морський транспорт має значні переваги: велику пропускну здатність; низьку вартість перевезень на далекі відстані; велику вантажопідйомність, що дозволяє перевозити значні партії вантажу; можливість використання контейнерів для морських перевезень, що дозволяє захистити вантаж не тільки від злочинних посягань та випадкових пошкоджень, але й від несприятливих впливів природи; екологічність транспортування (оскільки вуглеводневі викиди на морських судах складають 3% від загального обсягу викидів, на легковому автотранспорті – 6%, на вантажних автомобільному і залізничному – 4%) [1].

Погоджуємось з думкою Меланич М.О., що розвиток України передбачає створення нових джерел поповнення держбюджету. Одним з

таких джерел наповнення бюджету країни може стати розвиток та експлуатація транспортної інфраструктури, оскільки Україна має зручне геополітичне розташування для забезпечення конкурентоспроможних умов розвитку саме морської інфраструктури, яка дозволить реалізувати національний зовнішньоторговельний потенціал морських перевезень на світовій арені [2, с.89-93].

З точки зору суспільних переваг розвиток водного транспорту в Україні та включення його в систему мультимодальних перевезень дасть змогу не тільки знизити енергетичні витрати та скоротити шкідливі викиди в атмосферу, але й транспортувати товари суднами типу «рікаморе» між великими промисловими центрами країни та чорноморськими портами без додаткового перевантаження. Окрім зниження навантаження на автомобільні дороги та «оздоровлення» залізниці шляхом звільнення їх від частини нерентабельних перевезень, таким чином можна сприяти реформам, що відбуваються на залізничному та автомобільному транспорті [3, с. 236].

Однак, для ефективного, прогресуючого розвитку перевезень водним транспортом необхідно звернути увагу на те, що головним завданням у сфері морської інфраструктури має стати виконання низки умов, головною з яких є транспортна безпека на водному транспорті України.

Серед вчених, які в тій чи іншій мірі здійснювали дослідження проблем, які стосуються забезпечення безпеки на водному транспорті, необхідно відзначити таких як: М.К. Бандмана, А.В. Володіна, С.С. Гончаренко, К.С. Карагаєвої, А.В. Ковтунова, В.А. Корзуна, А.Ф. Котляренко, П.В. Куренкова, В.А. Ламіна, Р.Г. Леонтьєва, А.Г. Мартинова, В.Ю. Малова, О.В. Соколової, В.А. Хмеля, Г.П. Фердман. Однак, дослідження зазначених науковців або частково розкривають забезпечення безпеки на водному транспорті, або не враховують положення оновленого законодавства у цій сфері. Отже, на сьогодні існує потреба в дослідженні та деталізації безпеки на водному транспорті України.

Проблеми стану безпеки на водному транспорті за останні роки стали гострішими, оскільки транспорт фактично перетворився на одну з найризикованіших сфер життєдіяльності, в якій, на жаль, регулярно гинуть люди. Протягом першого півріччя 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 25 аварійних подій, в яких 4 особи отримали травми та загинули, зникли безвісти особи відсутні. За перше півріччя 2020 року відбулося 16 аварійних подій, в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти, особи, що отримали травм – відсутні. Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2021 року, у порівнянні з 2020 роком збільшилась на 9 аварійних подій (+56%). При цьому слід зазначити, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 4 особи (-100%), а кількість травмованих збільшилась на 1 особу (- 33%) [4].

Всього аварійних подій, що відбулося протягом 1-го півріччя 2021 року: морський транспорт – 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 3 особи; (у 2020 році сталося 8 без загиблих, зниклих безвісти та травмованих); річковий транспорт – 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 1 особа; (у 2020 році відбулося 6 подій, також без загиблих, зниклих безвісти та травмованих); маломірні (малі) судна – 1 подія без загиблих, зниклих безвісти та травмованих; (у 2020 році сталося 2 події, під час яких 3 особи загинуло та 1 особа зникла безвісти).

Основними факторами, причинами виникнення аварійних подій на водному транспорті, що трапилися протягом 1-го півріччя за 2021 рік є:

- організаційні причини (людський фактор) – 13 випадків (52 %) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, порушення вимог пожежної безпеки на судах, безпечної стоянки судна на якорі в штормових умовах, під час виконання маневрових операцій по швартуванню/відшвартуванню судна, плавання з лоцманом на борту;

- технічні причини – 10 випадків (40 %) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів, зокрема відсутність контролю за станом паливних і масляних фільтрів та їх вчасною заміною відповідно до плану технічного обслуговування або раніше через незадовільний (засмічений) стан паливних та масляних фільтрів, використання якірного пристрою судна;

- навігаційні причини – 2 випадка (8 %) (наїзд на рибацькі сітки під час плавання по каналу, не виконання відповідного маневру для запобігання зіткненню через не своєчасне налаштування шкали радіолокатора (згідно рапорту капітана буксира) під час плавання у районі де є скупчення плавзасобів в очікуванні шлюзування).

При цьому, виникнення аварійної події може бути як в наслідок однієї, так і декількох причин одночасно.

З урахуванням вищезазначеного можна зробити наступні *висновки*:

- перевезення водним транспортом необхідно розвивати, так як це впливає на підтримку та розвиток української економіки;

- перевагами водного транспорту є вантажопідйомність, можливість перевезень великогабаритних вантажів, економія на ремонті доріг, екологічність (сучасний річковий транспорт є найбільш екологічним нарівні із залізничним та автомобільним);

- транспортна безпека має значний вплив на стан національної безпеки та є однією з її головних складових;

- необхідно спрямувати зусилля на вирішення проблем, які стримують розвиток водного транспорту в Україні, а саме: недосконала і застаріла інфраструктура; старіння та наявність невеликої кількості сучасного водного транспорту; відсутність належного, кваліфікованого кадрового персоналу на водному транспорті; відсутність цілісного, системного державного управління галуззю.

Література:

1. Конкурентоспроможність морської транспортної інфраструктури України в умовах євроінтеграції. URL: http://www.dnu.dp.ua/docs/ndc/konkurs_stud/ES/3_3.pdf. (дата звернення: 13.12.2021).
2. Меланич М.О. Проблеми та перспективи розвитку морських портів України. Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства. м. Херсон. Видавництво ХДМА, 2020. – 416 с
3. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління. С.236-240.
4. 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 перше півріччя 2021 рік з наростаючим підсумком. URL: zvit_1pivrich_2021.pdf. (дата звернення: 13.12.2021).

ВИЗНАЧЕННЯ СТУПЕНЯ РИЗИКУ ЯК ФАКТОР БЕЗПЕКИ В МОРЕПЛАВАННІ

Нестеров Олег Юрійович

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри навігації і управління судном
Азовський морський інститут
Одеської національної морської академії
м. Маріуполь, Україна*

Загородня Юлія Володимирівна

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри навігації і управління судном
Азовський морський інститут
Одеської національної морської академії
м. Маріуполь, Україна*

В процесі експлуатації судів морського флоту, екіпажі постійно стикаються з різними ризиками, пов'язаними як з переходом судна з порту в порт, так і поточними роботами внутрішньосудового характеру. Екіпаж зобов'язаний підтримувати судно в хорошому технічному стані, а для цього проводити як поточні ремонтні роботи, так і експлуатацію машин, механізмів, різних приладів і устаткування судна відповідно до ПТЭ. 4 листопада 1993 року Резолюцією А.741(18) Асамблеї Міжнародної

морської організації був введений міжнародний кодекс по управлінню безпечною експлуатацією судів і запобіганням забрудненню моря(МКУБ).

Метою введення МКУБ є:

- зменшує вплив людського чинника;
- покращує взаємозв'язок між судном і компанією;
- знижує кількість нещасних випадків;
- зменшує ризик забруднення моря і довкілля;
- забезпечує безпеку вантажних операцій.

Компанії, що здійснюють управління судами, повинні надати задокументовану політику в частині безпеки і захисту довкілля і бути упевнені у виконанні її як береговим так і судновим персоналом на усіх рівнях. Компанія повинна мати достатню і підготовлену кількість персоналу(у офісі і на судні) з чітким розподілом обов'язків і відповідальності. Відповідальність, повноваження і взаємовідносини мають бути оформлені документально. Компанія повинна призначити відповідальну особу на березі, яка здійснює постійний контроль за дотриманням норм безпеки і запобігання забрудненню. Капітан несе повну відповідальність за роботу системи управління безпекою на судні. Компанія повинна встановити процедури по виявленню, опису і діям в потенційно аварійних ситуаціях на судні. Компанія повинна розробити програми навчання екіпажа і учбових відробітків дій в умовах аварійних ситуацій.

Для виконання повсякденних робіт на борту судна, пов'язаних з ризиком (роботи на висоті роботи в слабо вентильованих закритих приміщеннях, вогневі роботи і так далі), Компанія повинна розробити зведення інструкцій по підготовці до виконання(check list) і безпосередньо виконання цих робіт і розмістити їх на судах у файлової системі СУБ(SMS). В процесі експлуатації, документація, розміщена Компанією на судах повинна коригуватися відповідно до нових виникаючих обставин наприклад вимоги СОЛАС, інших міжнародних конвенцій або розробками самої Компанії.

Визнаючи, що немає двох однакових судноплавних компаній або судновласників, і що судна експлуатуються в найрізноманітніших умовах, Кодекс ґрунтується на загальних принципах і цілях.

В цілях забезпечення безпечної експлуатації кожного судна і здійснення зв'язку між компанією і особами, що знаходяться на судах, кожна компанія, відповідно повинна призначити особу або осіб на березі, що мають прямий доступ до керівництва на найвищому рівні управління. Відповідальність і повноваження призначеної особи або осіб повинні включати контроль за дотриманням норм безпеки і запобігання забрудненню, пов'язаних з експлуатацією кожного судна, а також забезпечення надання достатніх ресурсів і надання відповідної допомоги на березі в міру необхідності. Компанія повинна встановити процедури СУБ для визначення устаткування

і технічних систем, раптова відмова яких може створювати небезпечні ситуації. СУБ повинна передбачати конкретні заходи, спрямовані на забезпечення надійності такого устаткування або систем. Ці заходи повинні включати регулярні перевірки резервних пристроїв і устаткування або технічних систем, які не використовуються на постійній основі.

З метою поліпшення контролю за безпекою виконання робіт на судні, була введена система оцінки ризиків – Risk Assessment.

Оцінка ризику – це термін, використовуваний для опису усього процесу або методу, в якому :

- Виявлення небезпек і чинників ризику, які можуть завдати шкоди (ідентифікація небезпек).

- Проаналізувати і оцінити ризик, пов'язаний з цією небезпекою (аналіз ризиків і оцінка ризиків).

- Визначити відповідні способи усунення небезпеки або управління ризиком, коли небезпека не може бути усунена(контроль ризику).

Оцінка ризиків – це ретельний огляд вашого робочого місця для виявлення тих речей, ситуацій, процесів і т. д., Які можуть завдати шкоди, особливо людям. Після ідентифікації ви аналізуєте і оцінюєте, наскільки вірогідний і серйозний ризик. Коли це рішення буде прийнято, ви можете потім вирішити, які заходи мають бути вжиті для ефективного усунення або контролю заподіяної шкоди.

Література:

1. Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення ваhti (ПДНВ) 78/95.

2. Алексишин Б.Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / Б.Г. Алексишин. – Одесса: Латстар, 2002. – 256 с.

3. Топалов В. П. Маркетинг и менеджмент в судоходстве (Основные понятия, элементы и принципы) : учеб. пособие / В. П. Топалов, В. Г. Торский. – Одесса : Астропринт, 2008. – 84 с.

МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА МОРСЬКИЙ БІЗНЕС В КРАЇНАХ, ЩО РОЗВИВАЮТЬСЯ

Пренько Яна Олегівна

*викладач кафедри загальноправових
та соціально-гуманітарних дисциплін
Херсонський факультет*

*Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Протягом більшої частини двадцятого століття морський бізнес був зосереджений у розвинених країнах, з національними флотами, які, як правило, будували, володіли, керували та укомплектували громадянами тих самих країн, під прапором яких плавали кораблі. Сьогодні лише кілька країн продовжують свою участь у всіх морських підприємствах, а натомість спеціалізуються на окремих морських підсекторах. Процес спеціалізації відкрив можливості для країн, що розвиваються, які збільшують свою участь практично у всіх морських галузях. Політики зацікавлені у визначенні тих морських секторів, у яких їхні країни беруть участь або можуть брати участь у майбутньому, щоб допомогти політикам відобразити частку ринку своєї країни та тенденції у морському секторі.

Всього доступно 230 профілів морських країн; кожен профіль складається з шести блоків, а саме:

- Основні дані: основні дані про економіку, торгівлю та морський сектор
- Частка ринку: частка в окремих галузях морського транспорту (реєстрація суден, володіння, будівництво та знесення та перевезення контейнерних портів), населення, ВВП та берегова лінія та торгівля товарами
- Торгівля товарами: продані товари (усі види транспорту), торговий баланс і основні партнери
- Торгівля транспортними послугами: основні дані торгівлі послугами, включаючи торгівлю транспортними послугами, та торговий баланс таких послуг
- Флот під національним прапором: тенденції та склад щодо типів суден
- З'єднання лінійних перевезень: Позиція в глобальній мережі лінійного судноплавства, включаючи часову шкалу індексу зв'язку національного лінійного судноплавства та список держав з найбільшою двосторонньою зв'язністю [3,10].

Інтерпретуючи зразковий профіль морської країни можна зробити висновок про Чилі: ВВП на душу населення вищий за середньосвітовий рівень, а його частка у світовому ВВП (0,33 відсотка) вища за частку в

світовому ВВП. населення світу (0,24 відсотка); це відкрита економіка, оскільки вона має більшу частку в міжнародній торгівлі, ніж ВВП; вона має надлишок у торгівлі товарами, а основними експортними ринками є Китай, США та Японія; він сильно залежить від контейнерного перевезення, на який припадає 0,55% світового перевезення контейнерних портів; його національний флот переважно плаває під іноземним прапором, оскільки його частка у власності флоту (0,14 відсотка) вища, ніж його частка у флоті під національним прапором (0,05 відсотка); і немає значного суднобудування чи знесення. Порівнюючи характеристики морських країн різних країн, можна відзначити спеціалізацію в різних підсекторах. Зазвичай неможливо залишатися в бізнесі в усіх видах діяльності, пов'язаних із портом та судноплавством, і необхідно зробити певний вибір [2, 13].

Три такі варіанти та можливі компроміси проілюстровані в наступних параграфах. Чи віддають перевагу політики національним судновласникам чи національним морякам? Щоб залишатися конкурентоспроможним, національний судновласник може захотіти наймати іноземних моряків через менші витрати на шкоду національним морякам. Щоб отримати дозвіл на це, власнику може знадобитися зареєструвати судно під іноземним прапором. Політики можуть зробити більш-менш привабливою реєстрацію під національними прапорами, наприклад, через податкову систему або через режими резервування вантажів. Чи надає національну політику пріоритет спрощення міжнародної торгівлі чи надання транспортних послуг? У деяких країнах компаніям лінійного транспортування все ще дозволяється брати участь у конференціях, які можуть включати спільне встановлення тарифів на фрахт. Вантажовідправники (тобто користувачі транспортних послуг) вважають таке встановлення ціни шкідливим для своїх інтересів, тоді як судноплавні компанії, які користуються таким режимом конференцій, стверджують, що це допомагає їм надавати кращі послуги за більш стабільної фрахтової ставки. У Європейському Союзі, наприклад, було скасовано антимонопольний імунітет конференцій лінійного судноплавства з метою посилення конкуренції та зниження тарифів на фрахт, враховуючи інтереси вантажовідправників. Чи політиків більше хвилює флот під національним прапором чи привабливість національних морських портів? У багатьох країнах морський каботаж (перевезення між двома національними морськими портами) залишається зарезервованим для суден під національним прапором, іноді з міркувань національної безпеки [1, 23].

Такий режим резервування вантажів також захищає національних судновласників і моряків, які працюють на судах під національним прапором, від іноземної конкуренції, і може допомогти створити бізнес для національних судноверфів, якщо законодавство передбачає обов'язок

використовувати судна національного виробництва на каботажних послугах. У той же час таке обмеження ставить національні порти в невідгдане становище у конкуренції за послуги з перевантаження. Наприклад, обмеження каботажу в Аргентині, Індії, Малайзії та Сполучених Штатах ефективно підвищили конкурентоспроможність перевантажувальних послуг в Уругваї, Шрі-Ланці, Сінгапурі та Багамських островах відповідно.

Література:

1. Балтійська та Міжнародна морська рада та Міжнародна палата судноплавства (2016). Звіт про трудові ресурси. Лондон. Федеральне міністерство фінансів Німеччини (1975). Угода між Федеративною Республікою Німеччина та Республікою Ліберія про уникнення подвійного оподаткування щодо податків на прибуток та капітал. Доступно за адресою: http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Steuern/Internationales_Steuerecht/Staatenbezogene_Informationen/Laender_A_Z/Liberia/1973-09-06-Liberia.Abkommen-D-ABA (переглянуто 15 вересня 2016 р.).

2. Мобілізація використання грошових переказів для зменшення бідності та економічного та соціального розвитку через урядові ініціативи: досвід Філіппін. Представлено на нараді експертів з максимального впливу грошових переказів на розвиток. Женева. 14–15 лютого.

3. Санчес Р і Муфтьє Л (2016). Головоломка судноплавних альянсів у липні 2016 р. PortEconomics. Доступно за адресою: <http://www.porteconomics.eu/2016/07/29/the-puzzle-of-shipping-alliances-in-july-2016/> (доступ 15 вересня 2016).

ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ, ЇЇ ОСНОВНІ ФУНКЦІЇ І СТРУКТУРА

Соркіна Діана Костянтинівна

*здобувач вищої освіти кафедри хімічної техніки
та промислової екології*

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

ІМО (International Maritime Organization/міжнародна морська організація) – це міжнародна організація, заснована ООН. Діяльність ІМО спрямована на скасування негативних дій, що зачіпають міжнародне

торговельне судноплавство, а також прийняття норм по забезпеченню безпеки на морі і запобіганню забруднення з суден морського довкілля. ІМО утворена 6 березня 1948 року в Женеві з прийняттям Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію. Україна набула право членства у ІМО 28 березня 1994 р. Ця міжнародна організація нараховує вже 175 країн-членів та близько 50 конвенцій/протоколів [1].

На сьогоднішній день ІМО розроблено 34 конвенції, що регулюють широкий спектр відносин у сфері міжнародного судноплавства.

Функції міжнародної морської організації:

- ІМО діє як спеціалізована установа Організації Об'єднаних Націй;
- Є консультативною і дорадчою організацією;
- Несе відповідальність за організацію забезпечення безпеки на морі та захисту довкілля, а також вирішення юридичних питань, пов'язаних з міжнародним судноплавством;
- Сприяє полегшенню взаємодії урядів держав з технічних питань для досягнення найвищих стандартів в області безпеки на морі та запобігання забрудненню;
- Приймає і удосконалює обов'язкові до виконання і рекомендаційні міжнародні конвенції, кодекси, резолюції, протоколи, циркуляри і рекомендації [2, с. 9].

Участь України в роботі ІМО має велике практичне значення. Одним з центральних питань участі України в ІМО на сучасному етапі є належна імплементація її інструментів. Забезпечення безпеки в українських портах, плавання у водах, що перебувають під її юрисдикцією, спрощення формальностей, пов'язаних із прибуттям/відправленням суден і вантажу, слугують важливою запорукою подальшого зміцнення потенціалу України, як транзитної держави. Не втрачають актуальності й заходи, що вживаються ІМО у боротьбі з піратством та збройними пограбуваннями суден, зокрема – поблизу узбережжя Сомалі. Україна активно просуває у рамках ІМО пропозиції, спрямовані на боротьбу з піратством [3, с. 450].

Література:

1. Website of International Maritime Organization. URL (<https://www.imo.org/> (дата звернення: 11.12.2021.):
2. Билляр К. Создание Международной морской организации (ИМО) и ее задачи в современных условиях. *Закон и Жизнь : Международный научно-практический правовой журнал*. 2015. С. 6–10.
3. Білляр К. Л. Організаційні та процедурні рамки правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Правова держава: Щорічник наукових праць*. № 26. С. 449–456.

**ВИЗНАЧЕННЯ ЗНАЧИМОСТІ ФАКТОРІВ, ЯКІ ВПЛИВАЮТЬ
НА РОЗХІД ПОВІТРЯ В АПАРАТАХ НА СТИСНЕНОМУ
ПОВІТРІ ПІД ЧАС ПІДВОДНОГО РОЗМІНУВАННЯ**

Стрілець Віктор Маркович

*доктор технічних наук, професор,
старший науковий співробітник наукового відділу з проблем цивільного
захисту та техногенно-екологічної безпеки
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Соловійов Ігор Ігорович

*начальник відділення підводного розмінування
Головне Управління ДСНС України у Херсонській області
м. Херсон, Україна*

Шевченко Богдан Сергійович

*здобувач вищої освіти факультету цивільного захисту
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Глущенко Іван Олександрович

*здобувач вищої освіти факультету цивільного захисту
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

З урахуванням того, що в нашій країні питання підвищення розвідки та розмінування водного середовища у порівнянні з ліквідацією вибухонебезпечних предметів на суходолі, де накопичено величезний досвід, потребують подальшою розробки, проблема підвищення ефективності попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних з підводним розташуванням вибухонебезпечних предметів, є актуальною. В доповіді показано, що важливою та нерозв'язаною частиною цієї проблеми є визначення значимості факторів, які впливають на розхід повітря у водолазів-саперів в апаратах на стисненому повітрі під час підводного розмінування.

Для вирішення поставленого завдання спочатку були проведені експериментальні дослідження, в яких брали участь випробовувані з числа особового складу відділення підводного розмінування групи піротехнічних робіт та спеціальних водолазних робіт аварійно-рятувального загону спеціального призначення Головного управління ДСНС України у Херсонській області. Вони на протязі весни-літа 2020 та 2021 років виконували реальні операції пошуку на глибині 4 м, 6 м та 7 м, підйому, у тому випадку, коли була відсутня можливість знищення на місці, з глибини

6 м та підриву вибухонебезпечних предметів, коли була така можливість (також 6 м) в акваторії Херсонської області (рис. 1), яка вимагає свого розмінування.

У якості експериментально-випробувальної бази використовувалась техніка, що стоїть на озброєнні у відділенні підводного розмінування групи протехнічних робіт та спеціальних водолазних робіт Аварійно-рятувального загону спеціального призначення Головного управління ДСНС України у Херсонській області: спеціальний катер розмінування “Сніг”, апарати на стисненому повітрі АВМ та два типи гідрокостюмів, в яких працюють водолази-сапери. В кожному випадку вимірювались час (t , хв.) підводної оперативної роботи в апаратах на стисненому повітрі (використовувались апарати типу АВМ з обсягом V_6 балонів 12 та 15 л), початковий тиск ($P_{\text{поч}}$, бар) та тиск ($P_{\text{кін}}$, бар) по завершенню операції, яка розглядалась.

Це дозволило, використовуючи закон Бойля-Маріотта, перейти до оцінки розходу повітря [л/хв]

$$\omega_n = \frac{(P_{\text{поч}} - P_{\text{кін}}) \cdot V_6}{P_{\text{атм}} \cdot t}, \quad (1)$$

де $P_{\text{атм}} \approx 1$ бар – атмосферний тиск.

Для перевірки відмінності розходу повітря в залежності як від глибина проведення аварійно-рятувальних робіт під водою, так і від характеру оперативної діяльності (пошук вибухонебезпечних предметів або їх підйом на поверхню) необхідно отримати статистичні оцінки експериментальних результатів (математичні очікування та середньоквадратичні відхилення) для обраних варіантів оперативної діяльності за різних вихідних умов, а вже після цього перевірити наскільки відмінність є значимою за критерієм Стьюдента.

Оцінка того, чи є вагомим фактор глибини занурення, здійснювалась за результатами аналізу підводного пошуку (рис. 1) вибухонебезпечних предметів на глибині 4 м, 6 м та 7 м.

Оцінка отриманих експериментальних результатів (рис.2) за критерієм Стьюдента з рівнем значимості $\alpha=0,05$ показала, що глибина проведення аварійно-рятувальних робіт щодо попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних з підводним нахождением вибухонебезпечних предметів, суттєво впливає на розхід повітря водолазів-саперів.

Для визначення того, що фактор підготовленості особового складу є вагомим під час проведення робіт водолазами-саперами з підводного розмінування, було оцінено розхід повітря в апаратах на стисненому повітрі АВМ рятувальниками, які були вдягнені в сухі гідрокостюми. При цьому вони виконували підйом 45 мм артилерійські снаряди часів Другої світової війни з глибини 6 м.



Рис. 1. Пошук вибухонебезпечних предметів під водою

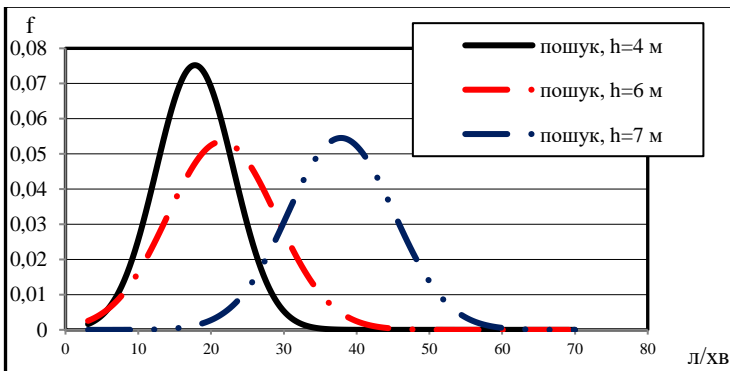


Рис. 2. Розподіл розходу повітря під час підводної оперативної роботи в АВМ в залежності від глибини проведення аварійно-рятувальних робіт

Аналіз отриманих результатів (рис. 3) дозволяє стверджувати з рівнем значимості $\alpha=0,05$, що рівень підготовленості суттєво впливає на виконання робіт щодо попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних з підводним знаходженням вибухонебезпечних предметів.

Оцінка того, чи є вагомим є вплив типу гідрокостюму (сухого чи мокрого) на розхід повітря здійснювався за результатами діяльності водолазів-саперів під час підриву вибухонебезпечних предметів, які залишились в акваторії Херсонської області, на глибині 6 м.

Аналіз отриманих результатів (рис. 4) дозволяє з рівнем значимості $\alpha=0,05$ стверджувати, що оснащення водолазів-саперів (використання сухого чи мокрого гідрокостюму) суттєво впливає на виконання робіт щодо підводного розмінування.

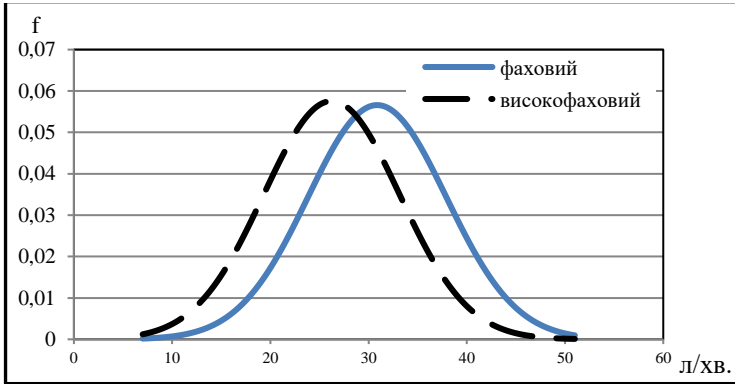


Рис. 3. Розподіл розходу повітря під час підводної оперативної роботи в АБМ в залежності від рівня підготовленості водолазів-саперів

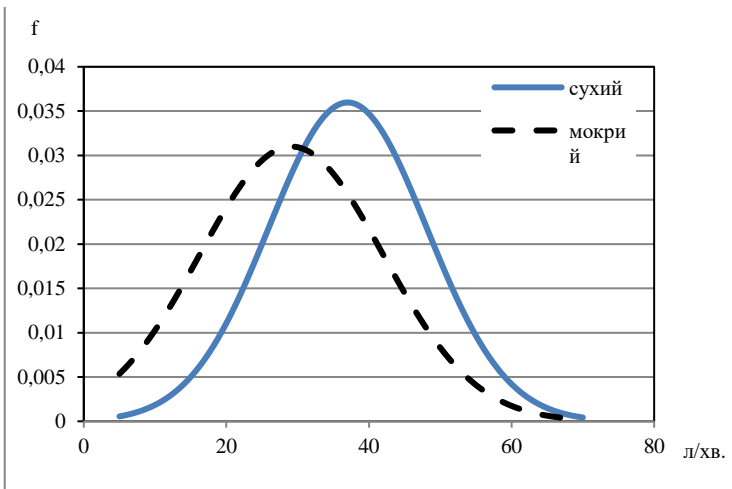


Рис. 4. Розподіл розходу повітря під час підводної оперативної роботи в АБМ в залежності від рівня підготовленості водолазів-саперів

Таким чином, результати статистичного аналізу експериментальних результатів, які були отримані в процесі здійснення реальної оперативної діяльності особового складу відділення підводного розмінування групи піротехнічних робіт та спеціальних водолазних робіт аварійно-рятувального загону спеціального призначення Головного управління ДСНС України у Херсонській області, показали, що при рівні значимості $\alpha=0,05$ результати розходу повітря у піротехніків-підводників описуються нормальним розподілом. При цьому розхід повітря суттєво відрізняється в залежності як від глибини здійснення робіт щодо підводного розмінування, так і від рівня підготовленості водолазів-саперів та їх оснащення. Тобто, процес ліквідації надзвичайних ситуацій, пов'язаних з підводним знаходженням вибухонебезпечних предметів, уявляє собою функціонування багатофакторної системи «людина-техніка-середовище», де кожна складова є значимою.

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК ФАКТОР НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Царюк Юлія Сергіївна

здобувач вищої освіти

Гуманітарного факультету

Національний університет «Одеська політехніка»

м. Одеса, Україна

Керівник: Бабіна Валентина Олександрівна

кандидат політичних наук, доцент,

Національний університет «Одеська політехніка»

м. Одеса, Україна

В умовах прискороного процесу світової глобалізації досить актуальним і вагомим залишається питання вивчення Світового океану, освоєння його багатств, а також використання морських шляхів для реалізації морського та воєнного мореплавства. Враховуючи всі особливості міжнародної торгівлі та економіки, слід зауважити, що існування економічної сфери у глобальному суспільстві є практично неможливим без суден та судноплавної галузі: близько 90% світової торгівлі здійснюється саме міжнародною судноплавною діяльністю. І, безумовно, ця область є особливо небезпечною як у міжнародному, так і національному контексті, оскільки включає в себе величезну кількість учасників у процесі пересування водного транспорту: починаючи з товару, який потрібно перевезти, закінчуючи береговою охороною тієї чи іншої держави.

Сьогодні судноплавство – це сфера, яка передбачає перевезення пасажирів і товарів водними шляхами, котрі, у свою чергу, мають бути захищені: пасажир – страховкою та повною впевненістю у тому, що його життя та здоров'ю ніхто і ніщо не загрожуватиме; а вантаж повинен бути доставлений цілим і неушкодженим відповідно до встановлених термінів і логістичних послуг. Більше того, дана сфера залишається низьковитратним способом вантажних перевезень на далекі відстані, і мабуть, судноплавство є однією із найбільш інтернаціональних галузей світової торгівлі. Однак, не дивлячись на всі переваги та перспективи розвитку морської діяльності, слід пам'ятати не тільки про загрози з боку внутрішніх і відкритих вод, а й розуміти, яку роль відіграє морська безпека на національному рівні саме для України, адже наша держава з часів свого становлення залишалася одним із найбільших торгових шляхів і була досить конкурентоспроможною морською країною.

Проте, події останніх десятиліть різко змінили геополітичну розстановку сил у морській світовій діяльності, що мало вкрай негативні наслідки для нашої економічної та військової складових, а також їх взаємопов'язаних компонентів, що включають транспортний, промисловий, військово-морський і науково-дослідницький флоти, різні галузі промисловості (рибне господарство, суднобудування, морський транспорт), системи базування та терміналів, кадри вчених, конструкторів, інженерів і техніків, і, безсумнівно, наших моряків зі своїми різноманітними й унікальними спеціальностями, котрі високо цінуються на міжнародному ринку праці. Всі ці складові утворюють систему, котра потребує безпеки у водному просторі і на суші одночасно, задля того, аби Україна і надалі могла зберігати статус морської держави.

З огляду на вищесказане, слід зазначити, що внаслідок загострення конфліктних ситуацій і кризових процесів на території України і у світі в цілому, відбулося створення Указу Президента України за №463 / 2008 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави». Відповідно до нього, нині наша держава знаходиться у складній системі морської діяльності, оскільки розвитку і швидкого відновлення потребують: державна система забезпечення безпеки судноплавства в територіальному морі та внутрішніх водах України; розвиток сфер суднобудування та воєнного кораблебудування; впровадження нових стратегій розвитку у підприємницькій морській діяльності; і, що не менш важливо, утворення керівних і відповідальних органів, котрі повинні регулювати процеси прийняття рішень, проведення робіт та отриманих результатів [1].

Безпека мореплавства є практично неможливою без відповідного правового регулювання, активної участі держави та її представницьких

органів у реалізації ними повноважень. Принцип безпеки мореплавства є міжгалузевим принципом регулювання морської діяльності, що закріплено в міжнародних угодах, технічних та інших документах міжнародних інституцій. І, формування сучасної моделі адміністративно-правового забезпечення безпеки українського мореплавства здійснюється за такими основними напрямками [2]:

1) формування блоку програмних документів галузі з визначенням напрямів державної морської політики держави;

2) формування системи локального нормативного регулювання, яка спрямована на регулювання відносин у морських портах України;

3) утворення правової основи й організаційних заходів щодо функціонування прозорої та ефективної інституційної системи державних органів, підприємств та організацій задля їх комплексного впливу на формування системи забезпечення безпеки мореплавства в країні;

4) розробка нормативної бази, що спрямовується на ефективну імплементацію міжнародних (світових і регіональних) стандартів забезпечення безпеки мореплавства разом із паралельним формуванням національної адміністративно-правової бази безпеки мореплавства.

Вищезазначені напрямки є фундаментом для безпечного розвитку мореплавства в Україні та його економічно-соціальних вихідних, як таких, що будуть сприяти розвитку іміджу країни на міждержавному та міжнародному рівнях і у сфері охорони та безпеки держави взагалі.

Морська безпека для територіальної недоторканості та суверенітету України виконує виключну роль, оскільки морські порти країни є відкритим простором для світових логістичних компаній, організацій та спільнот. Задля повноцінного забезпечення розвитку цієї галузі з не порушенням нормативно-правових засад державності, досить доречним є досвід міжнародних морських організацій.

Так, наприклад, Міжнародна морська організація (ІМО) [3], яка почала функціонувати з 1959 року, відповідає за підвищення надійності та безпеки судноплавства в області міжнародної торгівлі і за передбачення забруднення води з суден. ІМО забезпечує механізми для співпраці між урядами у формуванні норм і правил, пов'язаних з технічними питаннями, що впливають на міжнародне судноплавство задля того, аби сприяти прийняттю максимально здійснених стандартів безпеки та ефективності морського судноплавства, а також для охорони морського середовища шляхом запобігання та боротьби із забрудненнями з суден. Дана організація діє згідно із нормами міжнародного морського права і, беззаперечно, співпраця з нею свідчила б про досить вдалий досвід для України:

– відкриті можливості для розуміння того, яким повинен бути захист моряків, товарів, суден;

– яким повинен бути алгоритм дій з боку державного управління під час небезпечних ситуацій у морі;

– як захистити національні інтереси держави та життя своїх громадян у разі надзвичайних випадків.

Отже, морська безпека відіграє надзвичайно важливу роль для України і як конкурентоспроможної морської держави, і як захищеної держави взагалі. Попри всі недоліки та недоречності у розвитку цієї галузі, слід використовувати максимальні можливості аби сприяти поширенню морської діяльності в Україні, включаючи судноремонтну діяльність, суднобудування та кораблебудування. І, безсумнівно, всі ці дії повинні підкріплюватися міцною правовою базою та відповідними державними органами.

Література:

1. Рада національної безпеки і оборони України: Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави. URL доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0015525-08#Text> . Дата звернення: 10.12.2021.

2. Плачкова Т. М. «Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні». URL доступу: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/12910> . Дата звернення: 12.12.2021.

3. Міністерство інфраструктури України: Міжнародна морська організація. URL доступу: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-morska-organizaciya-imo.html> Дата звернення: 12.12.2021.

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

FIGHTING MARITIME CRIMES BY THE WATER POLICE FORCES

Vasylenko Olena Viktorivna

*Professor of the Department of Legal Linguistics,
Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor
National Academy of Internal Affairs
Kyiv, Ukraine*

A secure maritime environment is essential for the smooth flow of global trade and to maintain international peace and security. The most cost-effective way to move goods and raw materials in bulk around the world is across oceans and coastal waters. More than 90 per cent of the world's goods are transported by sea.

However, maritime crimes affect the freedom of navigation and world trade and pose a threat to international security and individual safety [1]. Marine crime is as old as this industry itself. Depending on the times that it prevailed in, the nature of maritime crime has changed a lot over the years but its implications remain just as severe. Marine crime is not only a threat to entire maritime security of goods and people in the industry, but also gives major setbacks to the entire marine industry economically.

Let's have a look at the various activities termed as *Marine (or Maritime) Crimes*. At present, there are several maritime crimes that exist. They all differ in their execution but the end result remains the same – loss of life and property. Some of these crimes are:

1. *Maritime Piracy*. It remains one of the biggest crimes of this industry. From causing immense financial loss to causing physical harm to crew members, piracy at sea is probably the most notorious marine crime and a major threat to maritime security.

2. *Unauthorized entry*. For entry of any ship into a nation's marine boundary, the ship must seek permission from government of that nation. Sailing on that nation's waters without a permission is a maritime crime and punishable in all countries.

3. *Smuggling Exotic plants and animals*. Due to quarantine reasons mainly, it is not legal for any ship to bring in exotic plants or animals into a nation without proper permission. Doing so is a punishable offense with punishment ranging from a fine to imprisonment in some cases.

4. *Drug trafficking*. It is one of the most common types of maritime crime. Bringing in illicit drugs through a ship and their further distribution becomes a serious maritime crime.

5. *Illegal Carrying of Weapons and artillery*. Due to sensitive nature of these goods, only certain ships are authorized to carry arms and weapons even for transportation purposes. Bringing in weapons on a ship not authorized to do so

will make it a punishable offense. Also, a ship which is not equipped to handle such materials may be highly prone to maritime accidents along with endangering lives of others around her.

6. *Tax evasion.* A white collar maritime crime is more common. Cases of ship owners trying to evade taxes through false documentation or incorrect representation of cargo material have been increasing rapidly, posing a threat to maritime security.

7. *Sailing or fishing in unauthorized areas* – presence of a ship in an unauthorized spot for any purpose what so ever or fishing in areas not allotted for it is a marine crime and punishable by law. Not just that, crimes such as these can often lead to maritime accidents that can become massive very easily.

8. *Discharging in Ocean Waters:* Marine pollution is a serious issue and almost all countries have strict policies against ships discharging sewage or oil into their coastal waters.

9. *Human Trafficking:* Cases are common in the maritime industry. Travelling to a different country without the permissions from the respective country is a grave marine crime [2].

The above mentioned crimes pose a threat to maritime security on a daily basis. Despite of all the efforts, security of waters still suffers a little. The main reason for that is this is a very broad aspect with no concrete boundaries. Lack of a coherent system with insufficient cooperation between countries is also a reason why these crimes still look marine industry in the face.

Some ways through which marine crimes can be combated include: better surveillance; use of satellite tracking; tighter norms and regulations; more efficient monitoring of ships and ports; better quarantine services [2].

Water police are usually responsible for ensuring the safety of water users, enforcing laws relating to water traffic, preventing crime on vessels, banks and shores, providing search and rescue services (either as the main provider or as an initial response unit before more specialized units arrive), and allowing the police to reach locations not easily accessible from land. Water police, also called harbor patrols, port police, marine/maritime police, nautical patrols, are police officers, usually a department of a larger police organization, who patrol in water craft. They may also be responsible for coastal security, environmental law enforcement, immigration and smuggling patrols, and diving search operations. Their operations may coordinate with other agencies to promote or achieve similar enforcement or rescue outcomes. The operators of water crafts are generally trained in many rescue disciplines including first aid, vessel dewatering, and firefighting. They may also be rescue and scuba divers who are specially trained and also boat operators who may engage in towing operations. Police boats sometimes have high-performance engines in order to catch up with fleeing fugitives on the water.

Police Maritime Units usually carry out a wide range of activities, including:

- crime and disorder – attending, investigating and reporting offences, apprehending offenders in relation to stolen boats, protest activity on the water and drug recovery operations

- protecting boats from water-based dangers, crime and reckless behaviour, maintaining security checks on international cruise ships and warships; search and rescue;
- public events – overseeing aquatic events and controlling spectator craft
- supporting police on land and transporting police by sea to remote locations
 - conducting checks on boat operators on and off the water with a focus on providing assistance, education and enforcement of marine legislation on the water
 - body recovery, medical emergencies and other activities
 - training on boat safety for police officers being deployed overseas [3].

Officers don't spend all their time on the water; they also carry out land-based operations. This tends to be seasonal. There are fewer boats out in the winter, but operating conditions can be a lot worse than during the summer.

There are far more rules and complexities when it comes to the issue of *jurisdiction for crimes committed at sea*. The issue of jurisdiction has multiple layers and different rules may be applied all at same time [4].

The complex issue of jurisdiction. A state's jurisdiction means that it can enforce its laws over a perpetrator or victim of a crime. Jurisdiction may be invoked if a crime happens within their territory if one of its citizens is involved, if the crime has an impact on national security, or a crime so heinous takes place that multiple nations decide to enact punishment. Figuring out who has jurisdiction over a crime requires the consideration of many different factors. This includes the state that has territory over the ports and seas, nationalities of the people involved, the flag state of a ship where the crime has been committed, and many others.

Port state jurisdiction. The Territorial Sea Baseline (TSB) marks where the coast and territorial sea meets. Any waters within this border are within the jurisdiction of that country. The laws of a port in which a vessel is visiting or had visited will be applied to the said vessel. Moreover, if a crime is committed in international waters, the next port in which the vessel will dock will then also have jurisdiction.

Coastal state jurisdiction. If a vessel is traveling through a country's territorial sea, which is technically 12 nautical miles (nm) from the TSB, any crimes committed will be under the jurisdiction of that state. This applies regardless if said vessel is docking on one of its ports or not. The coastal state has every right to head an investigation if the peace of the state is disturbed.

Jurisdiction in the contiguous and exclusive economic zones. The contiguous zone is 12 to 24nm from the baseline. Any laws that are applicable within the territorial sea may also be extended to this zone. The exclusive economic zone is the area past the territorial sea that goes no further than 200nm from the baseline.

Jurisdiction based on nationality. The nationality of the accused, as well as the victim of any crime, may bring a state to claim jurisdiction over an incident. Regardless if the crime takes place on the high seas or in the territory of another

country, a state has the power to sanction or protect an individual based on its domestic laws.

Flag State Jurisdiction. Extraterritorial jurisdiction is applied when a crime is committed on the high seas, or outside of a country's territory. The flag state is the country where a vessel is registered. Any crimes committed on board will be overseen by the flag state. This applies even if the vessel is outside of the country's territorial seas. However, it may often times be seen that the flag state's role in the investigation of crimes committed away from its borders can be quite minimal. Resources, as well as interest, may become limited.

Thus, Water Police provides safer waterways by delivering an integrated specialist policing response focused on crime, alcohol, drugs and safety. Its mission is to contribute to the wellbeing of everyone by protecting life and property, preserving order, preventing and bringing of offenders to justice, with emphasis placed on the policing needs of the boating fraternity generally.

Література:

1. INTERPOL. Maritime-crime. URL: <https://www.interpol.int/Crimes/Maritime-crime>.
2. 9 Types of Maritime Crimes. URL: <https://www.marineinsight.com/marine-safety/9-types-of-maritime-crimes/>.
3. Marine Patrol. URL: <https://www.ludington.mi.us/235/Marine-Patrol>.
4. Who has jurisdiction for crimes committed at sea? URL: https://broward-criminal-lawyer.com/jurisdiction-crimes-committed-sea_

АНАЛІТИЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІД ЧАС ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ОРГАНАМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Заєць Олександр Михайлович

*кандидат юридичних наук, доцент,
старший науковий співробітник науково-дослідної лабораторії
з проблемних питань кримінального аналізу,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Проданець Наталія Миколаївна

*здобувач кафедри криміналістики та психології
факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Правоохоронні органи регулярно роблять неправильні висновки, ґрунтуючись на неправильному аналізі фактів. Помилки можуть бути незначними – наприклад, вибір часу проведення слідчо (розшукової) дії, –

але можуть бути і серйозними, наприклад затримання особи без ґрунтовних доказів. Іноді помилку можна виправдати браком інформації або освіти, але частіше за все вони пояснюються специфікою роботи нашого розуму: він часто збиває нас з думки, підштовхуючи до помилкових висновків або невірного розуміння подій, в силу чого і аналіз цих подій виявляється невірним. Трапляється, що помилка обходиться нам дуже дорого, навіть вартує життя.

Але ми зовсім не зобов'язані спокійно приймати сформований порядок речей. Коли ми дізнаємось про пастки і перешкоди, які розставляє нам наш розум і які не дають нам провести якісний аналіз, і коли ми оволодіваємо прийомами й інструментами їх подолання, ми отримуємо шанс на перемогу. Ці перемоги можуть здаватися найважливішим фактором для прийняття серйозного рішення, від якого залежить наше особисте щастя, професійний успіх, навіть саме життя.

Слово «аналіз» означає розподіл на окремі елементи, внаслідок чого комплексні багатофакторні завдання розпадаються на прості складові. У науковій літературі знаходиться багато матеріалу, який детально описує подібну дефініцію. Найбільш вдало висловив свою думку ще в 1901 році англійський філософ Бертран Расселл у своїй класичній праці «Принципи математики»: у сфері інтерпретації мови філософських теорій рішення – це аналітичний метод, який передбачає дроблення тексту до поки теорія не виявиться або як набір осмислених тверджень, або як повна нісенітниця. Расселл вважав, що при такому підході більшість філософських «проблем» взагалі перестануть існувати. Його визначення змінили традиційні англійські підходи до філософії: «аналітичний підхід» став єдиним потужним методом [1, С.10].

Аналіз означає відділення один від одного елементів проблеми якимось способом. Приклад такого аналізу – правило запису чисел, яке всі школярі вивчають в початковій школі, коли вивчали поділ. І до теперішнього часу багато з нас при необхідності розділити подумки одне число на інше уявляють собі саме цю форму запису. Інший знайомий нам спосіб аналізу – податкова декларація, за допомогою якої вдається перетворити складну процедуру розрахунку податків в набір хоч і складних, але зрозумілих кроків. Загалом, ми досить часто використовуємо подібні інструменти, прийоми та способи (методи) у повсякденному житті.

Наші стандартні підходи до аналізу проблем підходять для вирішення більшості життєвих ситуацій. Але інколи, коли проблема виявляється серйозною і складною, ці звичні підходи навряд чи дадуть хороший результат. Усім хочеться приймати зважені, ефективні рішення і в професійному, і в особистому житті, але це виявляється нелегко, коли ми стикаємося з комплексними і багатофакторним проблемами. В умовах стрімкого ритму життя у нас часто немає ні часу, ні терпіння на спокійний пошук оптимального рішення. Необхідність швидкого рішення проблеми змушує нас приймати будь-яке рішення, що дає хоча б тимчасове полегшення, заспокоєння. Перебуваючи під таким тиском, складно

вирішити, а вже тим більше до кінця зрозуміти проблему. Тому ми внутрішньо погоджуємося на часткове вирішення, яке можемо хоч якось обґрунтувати, і вважаємо, що це найкраще, що ми здатні зробити в обставинах, що склалися [2].

Необхідно погодитись з тим, що наш розум просто не здатний переварити всю інформацію і впоратися з усіма інформаційними надходженнями, що становлять проблему. Тому ми починаємо спрощувати, перескакувати з одного завдання на інше, затримуючи увагу лише ненадовго і тільки на тих елементах, які самі в змозі зрозуміти і описати і для яких можемо оцінити цінність і вірогідність. Після цього ми, цілком задоволені собою, відмовляємось від усіх інших елементів проблеми, розібратися з якими не вдалося і оцінити ймовірність і цінність яких ми не в змозі.

Щоб успішно вирішувати проблеми – і ті, що стосуються індивідів, і ті, що зачіпають цілі держави, – потрібно навчитися помічати і припиняти неконструктивну поведінку розуму і обов'язково аналізувати все різноманіття альтернативних рішень. Важливо подолати природне прагнення розуму уникнути аналізу варіантів. Нездатність провести повноцінну оцінку і порівняння альтернатив – найпоширеніша причина, за якої аналіз виявляється невірним або неповним.

Потрібно уникати поспішних висновків і мислити ширше, а це одна з найскладніших для людини задач. Тому будь-які прийоми, які допомагають зберегти сприйнятливість, є надзвичайно доречними. Немає нічого дивного в тому, що всі описані в посібнику прийоми та способи (методи) будуть давати саме такий ефект: змушувати розглядати всі варіанти і не поспішати з висновками. Необхідно наголосити, що тактичний кримінальний аналіз і є найшвидший і надійний шлях до вміння знаходити і оцінювати всі гідні для розгляду альтернативи.

Бертран Расселл говорив, що організоване відділення елементів проблеми один від одного дозволяє оцінити, чи мають ці елементи сенс. Але що ще дає нам аналіз? Аналіз дає нам все, без чого не обійтись в ході ефективної роботи з проблемою і власне прийняттям рішення [3].

По-перше, аналіз допомагає зрозуміти сутність комплексних проблем. Більшість проблем і завдань, навіть ті, які здаються нам відносно простими, насправді занадто складні і включають занадто багато компонентів, щоб аналізувати їх взагалі без допомоги якого б то не було аналізу.

По-друге, аналіз дозволяє порівнювати елементи між собою. Так ми з'ясуємо, які чинники і взаємозв'язки критично важливі і для аналізу, і для тих, хто буде використовувати його результати.

По-третє, завдяки аналізу ми можемо фокусуватися. Взагалі розум і так схильний фокусуватися на чому-небудь. Він так влаштований – і буде робити це в будь-якому випадку. Тому краще нам бути з ним у змові, ніж проти нього, і таким чином контролювати його діяльність. В іншому випадку він сам вирішить, на чому і коли фокусуватися, і з великою ймовірністю направить нас по хибному шляху.

По-четверте, аналіз допомагає зосередитися на кожному з елементів по черзі, що в порівнянні з хаотичним інстинктивним підходом, який передбачає роботу відразу з усіма елементами, безумовно, більш системний, ретельний, продуктивний метод.

По-п'яте, здійснюючи аналіз в рамках раціональної системної моделі, ми за допомогою аналітичних прийомів беремо під контроль підсвідому частину розуму, долаємо особливості мислення, що ведуть до помилок в аналізі.

Чому так важливо візуалізувати і розглянути всі елементи? Коли мозок бачить слова, цифри або опис проблеми, він глибше втягується в аналіз, і трапляється справжнє осяння. Дійсно, якщо всі елементи проблеми перебувають у полі зору, ми виявляємо взаємозв'язки, яких точно не помітили б, якби просто думали про проблему. «Краще один раз побачити, ніж сто разів почути» – необхідно підключати візуальні здібності мозку!

Аналіз дозволяє підключати інтуїцію – здатність відчувати і розуміти – для пошуку альтернативних рішень, під контролем свідомості. По цій причині з'ясовується важливість методу візуалізації: свідомості простіше фокусуватися і контролювати хід аналізу. Нам важливо змусити інтуїцію вийти з тіні, де ми могли б розібратися з тим, що вона нам пропонує, і одночасно вберегти себе від різноманітних логічних помилок.

Застосування методів аналізу допомагає в роботі органів Національної поліції України. При цьому ефективність процесу вироблення рішення і аналізу проблеми залежить навіть не від того, як ми здійснюємо аналіз, а від якості розумового процесу, і для цього потрібно задіяти розум. Йому і допомагає аналітичне мислення: воно не замінює розумовий процес, а стимулює його, робить більш глибоким. При правильному і творчому застосуванні аналітичних прийомів можна серйозно посилити нашу здатність аналізувати, розуміти, вирішувати проблеми, приймати обгрунтовані рішення і бути впевненими в тому, що вони правильні.

Література:

1. Курносів Ю.В., Конотопов П.Ю. Аналітика: методологія, технологія і організація інформаційно-аналітичної роботи. Москва : РУСАКІ, 2004. 512 с.

2. Заєць О.М. Інститут аналітичного супроводження досудового розслідування кримінального провадження в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку. *Вісник кримінального судочинства*. 2016. № 4. С. 17–25.

3. Ісмаїлов К.Ю. Особливості кримінальної розвідки з відкритих джерел як інструмент збирання оперативної інформації. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2016. № 2. С. 110–113.

**ДЕЯКІ ПИТАННЯ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ
ЛЕГКИХ ВОДОЛАЗІВ З МЕТОЮ УЧАСТІ
В СЛІДЧИХ (РОЗШУКОВИХ) ДІЯХ: ДОСВІД ПОЛІЦІЇ США**

Корнієнко Максим Вікторович

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри адміністративного права
факультету підготовки фахівців підрозділів превентивної діяльності,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Афонін Дмитро Сергійович

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри адміністративного права
факультету підготовки фахівців підрозділів превентивної діяльності,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Нерідко при попередженні та розслідуванні кримінальних правопорушень скоєних на морі, виникає гостра необхідність у залученні легких водолазів до проведення слідчих (розшукових) дій. Але специфіка проведення таких дій вимагає від фахівців, які мають легководолазну підготовку, мати певні криміналістичні знання та відповідний досвід роботи. В зв'язку з чим виникає актуальне питання щодо підготовки в правоохоронних органах спеціалістів-криміналістів, які мають відповідну кваліфікацію легких водолазів.

Так, досліджуючи досвід поліції іноземних державах, таких як: Австралія, Англія, Канада, США, Нова Зеландія, Німеччина, Франція та інших, можна побачити, що вже протягом значного часу в них проходять службу штатні поліцейські легкі водолази, які спочатку приймалися на службу для забезпечення діяльності слідчих та оперативних підрозділів з метою попередження та розслідування кримінальних правопорушень.

Такі співробітники поліції проходять спеціальні програми навчання для проведення слідчих (розшукових) дій, пов'язаних із оглядом місця події під водою.

Наприклад, у деяких поліцейських департаментах Канади, США, Австралії та Англії навіть створено спеціалізовані «школи», де навчають лише поліцейських легких водолазів [1; 2; 3]. Причому у зазначених навчальних центрах проходять підготовку та підвищують свою кваліфікацію співробітники поліції не лише цих країн, а також іноземні поліцейські фахівці. У цих центрах вони отримують офіційні сертифікати легких водолазів (свідчення про навчання) та необхідну теоретичну та практичну бази для забезпечення слідчих (розшукових) дій, які проводять під водою та на водній поверхні.

Вивчаючи іноземний досвід у забезпеченні підготовки фахівців легких водолазів для потреб поліції, можна виділити позитивний та успішний

приклад такої організації у поліцейських департаментів США. Розглянемо ряд таких позитивних моментів у їх діяльності.

У всіх прибережних поліцейських департаментах США створено штатні легководолазні групи, які призначені лише для забезпечення потреб слідчих служб та відомств, які здійснюють попередження та розслідування кримінальних правопорушень. Причому такі підрозділи створені лише з метою забезпечення попередження та розслідування кримінальних правопорушень та не беруть участь в охороні акваторій або боротьбі з тероризмом.

Але деякі поліцейські легководолазні підрозділи беруть участь в охороні водної частини державних кордонів (NMSP), здійснюють контртерористичну діяльність, а деякі беруть участь у аварійно-рятувальних роботах на воді (TPDDT), проте в їхню підготовку включені розділи з проведення та огляду місця події під водою.

Поліцейські легководолазні підрозділи США оснащені всім необхідним обладнанням та криміналістичною технікою для виявлення, фіксації та вилучення слідів злочину під водою, а також для підняття на поверхню затонулих об'єктів та трупів. Наприклад, у підрозділах NMSP і TPDDT навіть є спеціалізовані морські вертольоти.

Фахівці легководолази проводять підводну фото- та відеофіксацію обстановки місця події під водою, забезпечують інструментальне обстеження об'єктів водного транспорту тощо.

Серед різноманітного легководолазного обладнання поліції США є обладнання для доставки водолазів у район проведення слідчих (розшукових) дій, обладнання для пошуку затонулих об'єктів, засоби для підйому затонулих об'єктів, обладнання для надання першої допомоги та лікування, підводні робототехнічні комплекси та обладнання для пошуку та знешкодження вибухонебезпечних об'єктів.

Поліцейські підрозділи легких водолазів США проходять навчання за спеціальними програмами та курсами, де основним напрямом насамперед є забезпечення слідчих (розшукових) дій. Також у рамках додаткової підготовки проводяться щорічні конференції та майстер-класи. Так, у 1988 році з метою підготовки легких водолазів для потреб поліції навіть була створена велика асоціація поліцейського дайвінгу NAPD, яка на сьогоднішній день визначила стандарт підготовки та навчання поліцейських легководолазів [3; 4].

В основу навчання покладено спеціалізована програма розрахована на 80 навчальних годин. До програми включено 25 навчальних тем, але основними можна вважати такі: ознайомлення з правами та обов'язками спеціаліста-криміналіста; тактика проведення огляду під водою; ведення протоколу слідчих (розшукових) дій; інструменти та технічні пристрої огляду; підйом затонулих об'єктів та слідів злочину; огляд трупу; збереження доказів під водою та на поверхні; судова промова спеціаліста.

Свої стандарти підготовки легких водолазів для правоохоронних органів та потреб розслідування злочинів поряд із NAPD має і Міжнародна

асоціація водолазів рятувальників США (ERDI), яка видає поліцейським легководолазам сертифікат з проходження курсу «Огляд місця події під водою» (UWCSI).

До навчального курсу включено 18 розділів і призначені вони не лише для ознайомлення поліцейських легководолазів із тактикою огляду місця події під водою, а й для підвищення кваліфікації судово-медичних експертів.

При навчанні та сертифікації поліцейських легководолазів США використовуються різні підводні криміналістичні полігони для огляду місця події, де створено умови успішного освоєння курсу та набуття практичних навичок роботи з матеріальними слідами злочину.

Слухачі тренуються на затоплених об'єктах (автомобілі, маломірні судна, вертольоти тощо), освоюють навичку складання графічних планів обстановки огляду, проводять фото– та відеофіксацію місця події тощо [5].

Слід звернути увагу на передовий досвід поліцейських легководолазів США щодо освоєння техніки занурень на великі глибини. Так, виходячи з кваліфікації поліцейського легководолаза, він може у стандартних випадках підготовки та сертифікації отримати дозвіл на здійснення легководолазних спусків від 7 до 45 метрів.

Однак серед легководолазів поліції США є спеціалісти із допуском проведення підводних робіт на глибині до 125 метрів. Вказана обставина є дуже важливою умовою кваліфікованого проведення огляду місця аварії повітряних або морських суден, а також для розслідування аварій на нафтовидобувних морських бурових платформах.

Виходячи з вищевикладеного можна прийти до висновку, що досвід поліцейських США, щодо підготовки легких водолазів з метою їх кваліфікованого залучення до слідчих (розшукових) дій є дуже корисний та його впровадження у діяльність Національної поліції України значно підвищить ефективність проведення слідчих (розшукових) дій в підводних умовах, з метою попередження та розслідування злочинів.

Література:

1. Police Diver. *Australian diver accreditation scheme (ADAS)* : веб-сайт. URL: <https://adas.org.au/careers/police-diver/> (дата звернення 13.12.2021)

2. Profile: PC Mark Shearman – Police Diver. *Cheshire Constabulary* : веб-сайт. URL: <http://www.cheshire-police.uk/about-us/departments-and-structure/specialist-units/underwater-search-unit.aspx> (дата звернення 13.12.2021).

3. NAPD. *National academy of police diving* : веб-сайт. URL: <http://napdonline.com/> (дата звернення 13.12.2021).

4. Майкл В. Гаст. Національна Академія поліцейського Дайвінгу. *NAPD* : URL: <http://napdonline.com/course-description-catalog/> (дата звернення 13.12.2021).

5. Naval Sea Systems Command. *United States Navy Diving Manual*. 2008.

ТЕРИТОРІАЛЬНІ ПІДРОЗДІЛИ ВОДНОЇ ПОЛІЦІЇ ЯК СКЛАДОВА МЕХАНІЗМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Кузніченко Сергій Олександрович
*доктор юридичних наук, професор,
Заслужений діяч науки і техніки України,
член-кореспондент Національної академії правових наук України,
ректор,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Збереження морських ресурсів є однією із Цілей сталого розвитку – ключових напрямів розвитку країн, що були ухвалені на Саміті ООН зі сталого розвитку в 2015 році. Отже, правопорушення на об'єктах водної інфраструктури завдають непоправних збитків не лише навколишньому середовищу окремих держав, а й людству в цілому. Забруднення промисловими і побутовими стоками, нераціональне ведення рибного господарства і неналежа охорона водних живих ресурсів поставили багато видів риби в Чорному морі на грань виживання. Значної шкоди завдає і браконьєрство, яке за останні роки досягло загрозливих масштабів, придбавши ознаки організованої злочинності [1]. Аналогічна складна ситуація має місце на також на прісноводних водоймах [2].

Тільки за 10 місяців 2021 року в державі зареєстровано 105 кримінальних правопорушень за фактом порушень правил охорони вод (ст. 242 КК України), 6 – за фактами забруднення моря (ст. 243 КК України), 572 кримінальних правопорушення за незаконне зайняття рибним, звіриним або іншим водним добувним промислом (ст. 249 КК України), з них 540 – проступки, 32 – злочини з обвинувальним актом за ст. 349 КК України до суду направлено 340 кримінальних правопорушень [3]. Наслідки цих правопорушень мають безпосередній вплив на екологічну безпеку, яка є складовою національної безпеки України, а відсутність дієвих механізмів протидії – на її імідж на міжнародній арені.

Збільшення кількості протиправних діянь на об'єктах водної інфраструктури обумовило необхідність вжиття термінових заходів, спрямованих на створення сучасних та ефективних механізмів контролю та нагляду у цій сфері, забезпечення своєчасного виявлення правопорушень, притягнення винних осіб до відповідальності та запобігання вчиненню ними повторних правопорушень.

Враховуючи викладене, з боку керівництва Національної поліції України вживалися необхідні організаційні та практичні заходи. Так, наказом Національної поліції України від 08 жовтня 2020 року № 795 було затверджено Положення про Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України [4]. В цілому створення вказаного управління позитивним чином вплинуло на стан криміногенної ситуації,

що виразилося у результатах по забезпеченню публічної безпеки і порядку, охороні прав та свобод людини, попередження, виявлення, протидії та розкритті кримінальних та адміністративних правопорушень на водних об'єктах держави, а також об'єктах інфраструктури морського та річкового транспорту. Про певні досягнення можна судити по кількості кримінальних проваджень, розпочатих за матеріалами особового складу підрозділів водної поліції, кількості виявлених та припинених адміністративних правопорушень. Крім того, Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України надає практичну та методичну допомогу регіональним підрозділам поліції на воді.

В подальшому регіональні підрозділи поліції на воді були створені у відповідних Головних управліннях Національної поліції в областях. Так, наказом Національної поліції України від 24 грудня 2020 року № 1033 «Про організаційно-штатні зміни Головному управлінні Національної поліції в Одеській області» були внесені зміни щодо створення регіональних підрозділів поліції на воді [5].

Однак на сьогодні існує ряд викликів, яка можуть мати безпосередній вплив на ефективність виконання поставлених перед підрозділами поліції на воді завдань. Так, залишається не врегульованою на нормативно-правовому рівні діяльність регіональних підрозділів поліції на воді в частині порядку організації діяльності, завдань, функцій, особливостей несення служби тощо. Вказані регіональні підрозділи на теперішній час в своїй діяльності керуються положеннями Закону України «Про Національну поліцію» [6], Кримінальним кодексом України [7], Кодексом України про адміністративні правопорушення [8], іншими Законами та підзаконними нормативно-правовими актами, які визначають діяльність регіональних підрозділів поліції у загальному порядку, а також наказами на рівні Головних управлінь Національної поліції в областях, які видаються в межах компетенції.

Так, наприклад, наказом ГУНП в Одеській області від 06 грудня 2021 року № 2768 «Про затвердження Тимчасового положення про сектори водної поліції територіальних підрозділів Головного управління Національної поліції в Одеській області» затверджено положення, в якому визначено загальні положення організації діяльності підрозділів водної поліції територіальних (відокремлених) підрозділів поліції зазначеного ГУНП, завдання і функції сектору водної поліції, порядок інструктажу та підготовки до служби, обов'язки начальника сектору, старшого інспектора водної поліції, командира катери сектору водної поліції. Додатками до вказаного Тимчасового положення визначено план проведення рейду, журнал проведення інструктажу, бортовий журнал патрульного човна [9]. Таким чином, нормативно-правовими актами на рівні ГУНП в області визначені питання організації службової діяльності регіональних підрозділів поліції на воді, що компенсувало певні прогалини нормативного регулювання на загальнодержавному рівні.

Також актуальними є питання нормативного врегулювання регіональних підрозділів поліції на воді в частині визначення напрямів діяльності по виявленню ними як кримінальних, так й адміністративних правопорушень, особливостей їх взаємодії з іншими правоохоронними, природоохоронними, контролюючими органами, враховуючи специфіку службової діяльності поліції на воді.

Враховуючи викладене, необхідно об'єднати зусилля практичних працівників та науковців, зокрема науково-педагогічного складу відомчих закладів освіти системи МВС України, для розробки якісних відомчих нормативно-правових актів, спрямованих на регламентацію діяльності поліції на воді. Це сприятиме підвищенню ефективності діяльності підрозділів поліції на воді, що в цілому посилить спроможність України забезпечити національну безпеку, зокрема в частині збереження морських ресурсів, запобігання та протидії правопорушенням на об'єктах водної інфраструктури.

Література:

1. До 2050 року в українських водоймах може зникнути риба. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/general/494794.html>
2. Антибраконьєрська акція: за кілька годин рейду вилучено 25 незаконних знарядь лову. URL: https://darg.gov.ua/_antibrakonjersjka_akcija_za_0_1_0_2778_1.html?search=%C0%F1%EE%F6%B3%E0%F6%B3%BF%20%F0%E8%E1%E0%EB%EE%EA%20%D3%EA%F0%E0%BF%ED%E8
3. Статистична інформація за 2013-2021 рр. // Офіційний сайт Генеральної прокуратури України URL: https://old.gp.gov.ua/ua/stst2011.html?dir_id=113277&libid=100820&c=edit&_c=fo#
4. Про затвердження Положення про Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України: наказ Національної поліції України від 08 жовтня 2020 р. № 795. URL: <http://tranzit.ltd.ua/nakaz/>
5. Про організаційно-штатні зміни Головному управлінні Національної поліції в Одеській області: наказ Національної поліції України від 24 грудня 2020 р. № 1033. К., 2020. 1с.
6. Про Національну поліцію : Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>
7. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05. 04. 2001 р. № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>
8. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Закон України від 07 грудня 1984 р. № 8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
9. Про затвердження Тимчасового положення про сектори водної поліції територіальних підрозділів Головного управління Національної поліції в Одеській області: наказ ГУНП в Одеській області від 06 грудня 2021 р. № 2768

**ПОТЕНЦІЙНІ МОЖЛИВОСТІ БЕЗПЛОТНИХ ЛІТАЛЬНИХ
АПАРАТІВ (БПЛА) В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ НА МОРІ,
ПОПЕРЕДЖЕННІ, ВИЯВЛЕННІ, ФІКСАЦІЇ
ТА РОЗСЛІДУВАННІ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ**

Лісніченко Дмитро Вікторович

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри кримінального процесу,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Оскільки Україна є морською державою, то значна частина її суверенних територій представляє собою водну поверхню, як морських так і прісноводних. Забезпечення безпеки цих територій вимагає постійного їх контролю та можливості виявлення, фіксації та розслідування кримінальних правопорушень, які можуть вчинятись.

Через об'єктивні особливості водних просторів (значні площі, неможливість постійної, фізичної присутності правоохоронців в місцях потенційних загроз), в забезпеченні безпеки та боротьбі зі злочинністю є критично необхідним використовувати досягнення науково-технічного прогресу та інформаційних технологій.

Незамінним в зазначеному аспекті на нашу думку є використання безпілотних літальних апаратів (БПЛА). Безпілотні літальні апарати – літальні апарати, які пересуваються у повітрі без присутності пілота, керуються дистанційно або рухаються за заздалегідь заданою траєкторією. Для таких пристроїв характерними ознаками є невелика вага, компактність та висока маневреність. На ринку представлена велика кількість цивільних БПЛА, які відрізняються своїми специфічними характеристиками, функціональними можливостями та комплектацією. Оскільки дрон є повітряним судном без пілота, керування його польотом може здійснюватися з землі, з іншого місця, чи програмовано та повністю автономно. Саме через унікальні можливості цих пристроїв та цінову доступність окремих зразків, вони привертають увагу спеціалістів різних галузей, а напрямки їх застосування вбачаються перспективними та актуальними. [1]

Їх використання на сьогодні в Україні поширено в різних галузях, наприклад, в агропромисловому комплексі для аерофотозйомки ґрунтів на території дослідних станцій, в енергетичному комплексі для моніторингу об'єктів теплоенергетики, для запобігання надзвичайним ситуаціям, зокрема, виявлення лісових пожеж, екологічних забруднень, катастроф, при ліквідації наслідків різноманітних аварій та багатьох інших. Найбільшого

використання безпілотні літальні апарати набувають у діяльності військових для вирішення розвідувальних та інших службово-бойових завдань [2].

Застосування дронів надає можливість оглянути територію з висоти, наблизитися до труднодоступних місць, швидко зорієнтуватися на місцевості, скласти точний план, визначити найбільш доцільний спосіб пошуку доказів, своєчасно приймати тактичні рішення та забезпечувати відповідне до ситуації реагування. Їх використання дозволяє отримати ряд переваг при моніторингу дорожнього руху на автошляхах, проведенні оперативно-профілактичних заходів, спостереженні за об'єктами, які представляють оперативний інтерес, отриманні інформації розвідувального характеру відносно окремих територій та об'єктів, під час проведення оперативно-розшукової або спеціальної операції, при підготовці або вчиненні особою або особами (організованою злочинною групою) кримінального правопорушення, реалізації матеріалів оперативно-розшукової справи, проведенні негласних слідчих (розшукових) дій, здійсненні контролю за особою або особами, які мають оперативний інтерес, контролю за переміщенням транспортних засобів, проведенні заходів пошукового характеру, переслідуванні осіб та їх нейтралізації, знешкодженні вибухових речовин та інше [3].

БпЛА, як засіб фіксації ходу та результатів огляду місця події, мають низку переваг перед традиційними технічними засобами фіксації. Безпілотний літальний апарат може зависати в повітрі на визначеній оператором висоті, що дозволяє здійснювати фотозйомку з оптичною віссю камери перпендикулярно поверхні землі чи під будь-яким іншим довільним кутом. При цьому, залежно від розташування дрона та якості встановленої на ньому камери, можна ефективно оглядати та фіксувати значні за площею території. Таким чином, фото– та відеозйомка може вестися з ракурсів та позицій, недоступних при використанні класичних камер. Пересування дрона у повітрі дозволяє максимально зберегти слідову обстановку під час статичної стадії огляду місця події, а дистанційне керування ним – отримати доступ до важкодоступних та небезпечних для життя людини ділянок. Зображення, які отримуються за допомогою БпЛА, в реальному часі передаються на смартфон чи планшет, під'єднаний до пульта керування дроном, автоматично прив'язуються до координат завдяки системі геопозиціонування GPS.

Як правило, для пілотування подібних БпЛА залучаються відповідні спеціалісти. Утім, сучасні квадрокоптери мають низку інтелектуальних режимів, які дозволяють особам із базовими навичками управління дронами здійснювати фіксацію ходу та результатів огляду місця події. [4]

Зазначенні характеристики та можливості БпЛА, як найкраще відповідають завданням щодо забезпечення безпеки на водних просторах, виявленні, фіксації та розслідування кримінальних правопорушень. Перш

за все це стосується контролю та виявлення як потенційних загроз так і слідів вчинення злочину. Відповідно до фізичних характеристик водної поверхні, спостерігач, який знаходиться в човні (середньостатистично знаходиться на висоті 1 метр від водної поверхні) може бачити на відстань до 4 км. При збільшенні висоти, збільшується і відстань спостереження. Так використовуючи формулу $S = [(R+h)^2 - R^2]^{1/2}$ де: R – радіус Землі 6367250 м. h – висота спостереження з поверхні, можемо встановити, що БпЛА знаходячись на висоті 100 м. дає можливість оператору спостерігати на відстань 35 600 м., тобто охопити площу 4000 квадратних кілометри ($S = \pi r^2$, де $\pi = 3,14$). Для здійснення контролю за такою територією знадобиться близько 50 спостерігачів, що є неприпустимо та нераціонально. Різні технічні специфікації оптичних приладів, якими обладнаний БпЛА дає можливість здійснювати спостереження та фіксацію в різних світлових спектрах (наприклад в інфрачервоному спектрі).

Однак разом з усвідомленням ефективності застосування БпЛА в правоохоронній діяльності, в тому числі і в аспекті використання для забезпечення виявлення, фіксації та розслідування кримінальних правопорушень, які вчиняються на водних просторах України, повинна бути сформована правова основа використання БпЛА та розроблена методика їх застосування, що дозволить максимально ефективно використовувати можливості зазначених приладів.

Література:

1. Терещенко В.Ф. Доцільність використання дронів в оперативно-розшуковій діяльності. URL: http://elar.naiu.kiev.ua/bitstream/123456789/18914/1/%D0%92%D0%B8%25.02.2021_p185-189.pdf.
2. Лозова С.М., Перлін С.І. Деякі напрями використання безпілотних літальних апаратів у слідчій та експертній практиці. *Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е.О. Дідоренка*. 2020. 1(89). 269–279.
3. Кобець М.В. Поняття та правові підстави застосування безпілотних літальних апаратів у правоохоронних органів. *Актуальні проблеми кримінального права, процесу, криміналістики та оперативно-розшукової діяльності: тези Всеукраїнської наук.-практич. конференції* (03 березня 2017 р., м. Хмельницький). Хмельницький : Нац. акад. держ. прикордонної служби України ім. Б. Хмельницького. 2017. С. 796–798.
4. Коваленко А.В. Щодо можливостей безпілотних літальних апаратів під час проведення огляду місця події. *Причорноморські публічно-правові читання: Матеріали міжнародної наукової конференції*. м. Миколаїв, 10–12 вересня 2021 р. Миколаїв : Видавничий дім «Гельветика», 2021. Ч. 2. 200 с. С. 122–124.

ОСОБЛИВОСТІ АДМІНІСТРАТИВНО-ЮРИСДИКЦІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Луговий Ігор Олександрович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри поліцейського права
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Становлення України як демократичної, соціальної, правової держави значною мірою залежить від стабільності суспільних відносин, захищеності прав, свобод і інтересів людини та вимагає ефективної роботи правоохоронних органів, в тому числі і органів Національної поліції. Адміністративно-юрисдикційна діяльність Національної поліції – це одна з важливих складових частин діяльності поліції, змістом якої є визначений законом порядок здійснення процесуальної діяльності, пов'язаної з виявленням, припиненням правопорушення, порушенням, розслідуванням, розглядом і вирішенням справ про адміністративні правопорушення, винесенням по них законних і об'єктивних постанов про адміністративну відповідальність та їх виконанням.

Правильне та ефективне використання органами Національної поліції можливостей адміністративної юрисдикції сприяє відчутному впливу на стан правопорядку в країні і в цілому на якісне функціонування інших органів адміністративної юрисдикції.

Для здійснення адміністративно-юрисдикційної діяльності Національна поліція наділяється широким колом повноважень, в рамках яких вони реалізують надане їм право притягнення до адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень. При цьому, юрисдикція Національної поліції має свої особливості у порівнянні з адміністративною юрисдикцією інших органів та судовою юрисдикцією.

Характерними рисами адміністративно-юрисдикційної діяльності органів Національної поліції є наступні:

- виключно державно-владний характер, що здійснюється тільки в офіційному порядку;
- юрисдикція Національної поліції завжди є адміністративною, тобто здійснюється тільки спеціально уповноваженими підрозділами та посадовими особами (див. ст. ст. 222, 255 КУпАП);
- найважливішим у здійсненні юрисдикційних повноважень Національної поліції є забезпечення нею правоохоронної діяльності в особі повноважних органів та посадових осіб [1, с. 10].

Основним суб'єктом, який реалізує адміністративно-юрисдикційні повноваження поліції на морському транспорті є Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України, яке являється структурним підрозділом центрального органу управління поліції, який координує діяльність підрозділів поліції на воді та застосування авіації у всіх органах та підрозділах поліції.

Основна мета діяльності підрозділів поліції на воді – забезпечення публічної безпеки і порядку, охорона прав та свобод людини, попередження, виявлення, протидія та розкриття всіх кримінальних та адміністративних правопорушень на водних об'єктах держави, а також об'єктах інфраструктури морського та річкового транспорту.

Зазвичай виокремлюються два види юрисдикції поліцейських під час провадження у справах про адміністративні правопорушення:

1. Часткова – поліцейські наділені лише повноваженнями щодо фіксації факту вчиненого правопорушення шляхом складання відповідного протоколу.

Відповідно до Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції складання протоколів про адміністративні правопорушення здійснюють уповноважені на те посадові особи органів поліції [2].

Аналіз положень ст. 255 КУпАП, дає підстави стверджувати, що поліцейські наділені наступними повноваженнями щодо складання протоколів про адміністративні правопорушення у сфері морського транспорту:

– керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами особами в стані сп'яніння, а так само передача керування судном особі, яка перебуває в стані такого сп'яніння, а також відмова осіб, які керують річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння (ч. 5 ст. 130 КУпАП);

– дії, передбачені частиною п'ятою цієї статті, вчинені особами, які не мають права керування річковими, морськими, малими, спортивними суднами або водними мотоциклами (ч. 6 ст. 130 КУпАП);

– вживання особою, яка керувала річковим, морським, малим, спортивним судном або водним мотоциклом, після аварійної події за її участю алкоголю, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, а також лікарських препаратів, виготовлених на їх основі (крім тих, що входять до офіційно затвердженого складу аптечки або призначені медичним працівником), або після того, як судно було зупинено на вимогу поліцейського до проведення уповноваженою особою медичного огляду з метою встановлення стану сп'яніння, чи до прийняття рішення про звільнення від проведення такого огляду (ч. 5 ст. 130 КУпАП).

2. Повна – винесення постанови у справі про адміністративне правопорушення і притягнення винної особи до адміністративної відповідальності.

Відповідно до ч. 2 ст. 222 КУпАП від імені органів Національної поліції розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення мають право працівники органів і підрозділів Національної поліції, які мають спеціальні звання, відповідно до покладених на них повноважень.

Отже, на підставі аналізу положень ч. 1 ст. 222 КУпАП можемо виокремити наступні правопорушення у сфері морського транспорту, які відносяться до підвідомчості поліцейських:

- пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку (ч. 3 ст. 114 КУпАП);

- пошкодження внутрішнього обладнання суден (ч. 1 ст. 115 КУпАП);

- порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському (ч. 2 ст. 133 КУпАП);

- пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів, трюмів та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з вантажними перевезеннями, а також перебування без належного дозволу на території контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць) портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів, пошкодження рухомого складу, контейнерів, плавучих та інших транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, а також перевізних пристроїв (ст. 136 КУпАП).

Слід також відзначити, що відповідно до ст. 266 КУпАП з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу поліцейські мають право застосовувати до судноводіїв, які керують морськими суднами такий захід забезпечення провадження як відсторонення осіб від керування морськими суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції [3].

Однак маємо акцентувати, що на сьогоднішній день відсутній порядок проведення такого огляду саме для судноводіїв.

Чинна Інструкція визначає процедуру проведення огляду лише водіїв транспортних засобів на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, та оформлення результатів такого огляду [4].

Порядок такого огляду передбачався Інструкцією, яка діяла до 2009 року, згідно з якою, відповідно до вимог ст. 266 КУПАП, водії, судноводії та інші особи, які керують транспортними засобами, річковими і

маломірними судами, щодо яких є достатні підстави вважати, що вони перебувають у стані сп'яніння, підлягали відстороненню від керування цими транспортними засобами та проведенню огляду на стан сп'яніння [5].

Література:

1. Адміністративно-юрисдикційна діяльність поліцейських [Текст]: навч. посіб. / [авт.кол.: В.М. Білик, С.Г. Братель, В.І. Варивода та ін. ; за ред. В.А. Кулікова]. Київ : ФОП Маслаков, 2020. 288 с.
2. Про затвердження Інструкції з оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення в органах поліції: наказ МВС від 06.11.2015 № 1376. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1496-15#Text>.
3. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07.12.1984 р. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80732-10#Text>.
4. Про затвердження Інструкції про порядок виявлення у водіїв транспортних засобів ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції: спільний наказ МВС та МОЗ від 09.11.2015 № 1452/735. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1413-15#Text>.
5. Про затвердження Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів: спільний наказ МВС, МОЗ та Мінюсту від 24.02.1995 № 114/38/15-36-18. URL.: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0055-95#Text>.

МІСЦЕ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ СЕРЕД СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Медведенко Сергій Вікторович

доктор філософії,

декан факультету підготовки фахівців

для підрозділів превентивної діяльності

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Питання морської безпеки завжди було актуальним для України, адже поміж країн, що розташовані на берегах Азово-Чорноморського басейну, саме Україна є лідером по протяжності морського узбережжя (близько 2760 км). З одного боку це є позитивним активом для країни, з іншого

потребує уваги, розвитку та забезпечення безпеки, особливо в умовах сьогодення.

Термін «морська безпека», знайшов своє закріплення в законодавстві України. Так в «Положенні про схвалення оцінок і планів охорони портових засобів та видачу Актів про відповідність портових засобів» [1] та в «Типовому положенні про службу морської безпеки» [2] морська безпека визначається як постійно підтримуваний стан захищеності морського та річкового транспорту України від загроз піратства, тероризму і актів незаконного втручання.

Але на нашу думку це визначення є досить вузько спеціалізованим, створеним відповідно цілей зазначених нормативно-правових актів, і не розкриває всіх аспектів поняття морської безпеки.

Враховуючи, що морська безпека є складовою національної безпеки України, вона також спрямована на захист державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз на морі [3].

Отже морську безпеку потрібно розглядати більш широко, застосовуючи комплексний підхід до визначення її складових, якими є не лише оборонна, а й правоохоронна, екологічна, економічна, інформаційна, енергетична складова, тощо.

Так, в рамках реалізації морської стратегії НАТО, задля посилення морської складової безпеки альянсу, завданнями морських сил НАТО є не лише сприяння забезпеченню морської безпеки шляхом: «проведення спостереження та патрулювання; обмін інформацією; розгортання в зоні відповідальності Альянсу; виконання завдань із забезпечення морської безпеки в рамках конкретної, затвердженої Північноатлантичною Радою (ПАР) операції в зоні відповідальності Альянсу або за її межами; забезпечення здатності морських сил НАТО здійснювати повний спектр місій із зупинки заборонених вантажів, включаючи підтримку правоохоронних органів та запобігання транспортуванню та розміщенню зброї масового ураження; здійснення захисту свободи судноплавства морськими силами НАТО», а й збереження морського середовища з урахуванням його унікальних можливостей [4].

На забезпечення підтримання екологічної складової морської безпеки, зокрема, спрямована Морська природоохоронна стратегія України, яка забезпечує імплементацію в національне законодавство норм Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію. Директива закріплює загальний механізм охорони та управління морським середовищем. Серед завдань Морської природоохоронної стратегії України є розробка і впровадження морських національних планів дій для досягнення та підтримки «доброго» екологічного стану Азовського і Чорного морів, реалізація програми їх екологічного моніторингу, а також реалізація планів інтегрованого управління прибережними територіями Азовського і Чорного морів,

запобігання подальшого забруднення морських екосистем стаціонарними джерелами (міста та суб'єкти господарювання, розташовані у прибережній захисній смузі морів), від яких надходять неочищені стічні води [5].

Забезпечення економічної складової морської безпеки полягає в: безпеці судноплавства, розвитку морських портів, впровадженні міжнародних стандартів у діяльність державних органів у морських портах, відродженні суднобудування, розвитку торговельного мореплавства, морського і внутрішнього водного транспорту, інфраструктури внутрішніх водних шляхів, річкових портів та терміналів, розвитку потенціалу науково-дослідних та проектно-конструкторських організацій, проведення морських наукових досліджень, вивчення, збереження, невиснажливе видобування та стале відтворення рибних та інших водних біоресурсів, відродження рибного господарства, збільшення площі і підвищення продуктивності нерестовищ в Азово-Чорноморському басейні, забезпеченні комплексного розвитку туристично-рекреаційного потенціалу приморських регіонів, тощо.

Захист державного суверенітету у внутрішніх морських водах, територіальному морі, повітряному просторі над ними, суверенних прав і юрисдикції України в її виключній (морській) економічній зоні, запобігання діям щодо посягання на інтереси України, перешкоджання її морегосподарської діяльності, забезпечення участі України в антипіратських, антитерористичних військово-морських операціях, миротворчих і гуманітарних місіях є напрямками оборонної складової морської безпеки України.

Отже, зважаючи на багатоаспектність морської безпеки, широке коло існуючих та можливих загроз, що виникають у морському середовищі, розвиток та поширення протизаконної діяльності на морі (контрабанда товарів, наркотичних речовин і прекурсорів, зброї, нелегальна міграція та торгівля людьми та ряд інших) коло суб'єктів, що забезпечують морську безпеку є доволі широким.

Серед них спеціалізовані: Адміністрація морських портів України та Служба морської безпеки в їх складі, Державний морський рятувально-координаційний центр, Морська адміністрація – Державна служба морського та річкового транспорту України, Морська аварійно-рятувальна служба Міністерства інфраструктури України.

Окрім того, суб'єктами забезпечення морської безпеки, як складової національної безпеки України, відповідно до ч.2 ст.12 Закону України «Про національну безпеку України» є: Міністерство оборони України, Збройні Сили України, Державна спеціальна служба транспорту, Міністерство внутрішніх справ України, Національна гвардія України, Національна поліція України, Державна прикордонна служба України, Державна міграційна служба України, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, Служба безпеки України, Антитерористичний центр при Службі безпеки України, Служба судової охорони, Управління державної охорони України, Державна служба спеціального зв'язку та захисту інформації

України, Апарат Ради національної безпеки і оборони України, розвідувальні органи України, центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну військово-промислову політику [3].

Національна поліція України є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує громадську безпеку і порядок, охорону прав і свобод людини, інтересів суспільства і держави, протидію злочинності, а також надає визначені законом послуги з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги. [3]

Національна поліція у своїй діяльності взаємодіє з органами правопорядку та іншими органами державної влади, а також органами місцевого самоврядування, зокрема і для вирішення питань, щодо забезпечення морської безпеки. Серед повноважень Національної поліції є забезпечення публічної безпеки і порядку в морських та річкових портах [6].

В структурі Національної поліції створено спеціалізований підрозділ – Управління авіації та поліції на воді, серед завдань якого: організаційно-методичне забезпечення службової діяльності підрозділів авіації та поліції на воді територіальних органів Національної поліції України щодо виявлення та припинення правопорушень, які вчиняються на водних об'єктах, інфраструктурі водного та повітряного транспорту. Сприяння в межах компетенції органам і підрозділам поліції в проведенні поліцейських операцій та спеціальних поліцейських операцій, припиненні діяльності організованих груп або злочинних організацій на території держави, розвиток міжнародного поліцейського співробітництва [7].

Територіальні підрозділи Управління авіації та поліції на воді, забезпечують громадську безпеку й порядок на водних об'єктах держави; здійснюють профілактику та боротьбу з правопорушеннями, що вчиняються на водних об'єктах і об'єктах інфраструктури водного транспорту; протидіють злочинності з використанням плавзасобів, безпілотних літальних апаратів і гелікоптерів; беруть участь у проведенні спецоперацій; надають допомогу під час аварій і надзвичайних подій на водоймах, рятуванні людей; забезпечують в межах компетенції безпеку судноплавства. Відпрацьовуючи акваторію Чорного моря запобігають незаконному вилову водних ресурсів, виявляють незаконні знаряддя лову, повертаючи у природне середовище вилов в живому вигляді. Під час несення служби, співробітники підрозділів Управління авіації та поліції на воді як пішим патрулем, так і на патрульному катері проводять превентивну роботу з громадянами щодо правил безпечного відпочинку на воді та дотриманню карантинних обмежень; проводять спільні рейди з прикордонниками та рибінспекцією щодо дотримання правил виходу в акваторію маломірних суден, здійснюють боротьбу із браконьєрством [8, 9].

І хоча пріоритет в забезпеченні морської безпеки належить іншим суб'єктам, однак вагомість ролі Національної поліції України обумовлена її

завданнями та активною взаємодією – співробітництвом, спільними діями, направленними на досягнення єдиної мети та спільних цілей [10] з іншими суб'єктами забезпечення морської безпеки.

Література:

1. Про затвердження Положення про схвалення оцінок і планів охорони портових засобів та видачу Актів про відповідність портових засобів : наказ Мінтрансв'язку України від 03.12.2007 № 1095 / База даних «Законодавство України» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1380-07/ed20071230/find?text=%CC%EE%F0%F1%FC%EA%E0+%E1%E5%E7%EF%E5%EA%E0#Text> (дата звернення: 14.12.2021).

2. Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки» наказ Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339 / База даних «Законодавство України» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11#Text> (дата звернення: 14.12.2021).

3. Про національну безпеку України : Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII / База даних «Законодавство України» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#top> (дата звернення: 14.12.2021).

4. Брежнєва Т. В. Посилення морської складової безпеки НАТО в рамках реалізації морської стратегії альянсу: аналітична записка. Дніпро : Національний інститут стратегічних досліджень. 2018. URL: http://old2.niss.gov.ua/content/articles/files/Brezhneva_morska-1d730.pdf

5. Про схвалення Морської природоохоронної стратегії України : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 11.10.2021 № 1240-р / База даних «Законодавство України» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1240-2021-%D1%80#n8> (дата звернення: 14.12.2021).

6. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII. / База даних «Законодавство України» / URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#top> (дата звернення: 14.12.2021).

7. Структура Національної поліції. Офіційний сайт Національної поліції України : URL: <https://www.npu.gov.ua/about/struktura/struktura/> (дата звернення: 14.12.2021).

8. Водна поліція Донеччини заступила на патрулювання. Портал МВС. : URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/vodna-policiya-donessini-zastupila-na-patrulyuvannya> (дата звернення: 14.12.2021).

9. Офіційна сторінка Управління авіації та поліції на воді : URL: <https://www.facebook.com/water.air.police.dept/> (дата звернення: 14.12.2021).

10. Медведенко С.В. Адміністративно-правові основи взаємодії Національної поліції України з громадськістю в правоохоронній діяльності : дис. ... д-ра філософії : 081. Одеса, 2020. 283 с.

ДО ПИТАННЯ ПРО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКОГО ПОРТУ УКРАЇНИ

Мирза Світлана Степанівна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри цивільно-правових дисциплін,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Серед стратегічних об'єктів державної транспортної інфраструктури особливе місце та призначення залишається за морськими портами. Розвиток морських портів сприяє зміцненню економічної стабільності в Українській державі, стабілізації економіки у припортових регіонах, оскільки вони поєднують континентальні транспортні коридори з основними морськими магістралями, забезпечують зв'язок різних видів транспорту, а також за їх участю здійснюється більше половини зовнішньоторгового обігу України. Враховуючи економічну та стратегічну важливість морських портів для Української держави, особливого значення набуває питання щодо забезпечення їх безпеки, неприпустимості надзвичайних ситуацій, а також необхідності в охороні морських портів, як стратегічних об'єктів держави. Зазначені фактори впливатимуть на забезпечення стабільної, повноцінної діяльності морських портів у цілому.

У сучасному науковому доробку учених-правників існують напрацювання, які присвячені здебільше забезпеченню безпеки в морських портах у контексті мореплавства або стосовно безпеки на морському та річковому транспорті [1-3]. Натомість не достатньо уваги було приділено проблемним питанням щодо забезпечення безпеки на території самих морських портів, а також в акваторії. Відповідно до цього обрана тематика даної наукової роботи є актуальною та потребує додаткового вивчення.

Чинне законодавство України, а саме ст. 10 Закону України від 17.05.2012 року «Про морські порти України» (далі – Закон), встановлює, що контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України [2].

Відповідно загони охорони морського порту, служби морської безпеки можуть створюватися в установленому законом порядку адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів та портовими операторами і діють на підставі положень про них, типові форми яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Водночас зазначений Закон встановлює, що підтримання режиму перебування в морському порту із залученням сторонніх охоронних послуг

здійснюється на договірних засадах відповідно до вимог законодавства. Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України [2].

Вважаємо за необхідне зазначити, що саме потрібно розуміти під поняттям «режим» у контексті нашого дослідження, яким охоплюються встановлені правила перебування і переміщення в межах морського порту. Іншими словами, правові норми вищезазначеного Закону регулюють порядок допуску на територію та в акваторію порту, а також здійснення певних дій на зазначеній території. Водночас аналіз даного Закону дає нам розуміння того, що поняття «режим» використовується у даному нормативному акті щодо всіх об'єктів портової інфраструктури (ч.1 ст.2); використання відокремлених від основної території та акваторії земельних ділянок та водних об'єктів (ч.6 ст.8); перебування в морському порту (ст. 10); пункту пропуску через державний кордон України та митний контроль в морському порту (ст. 11), санітарного та карантинного режиму, протипожежного режиму в морському порту (ч. 2 ст. 17), що є найбільш актуальним у період пандемії; правового режиму майна в морському порту (ст. 23), правового режиму земель морського порту (ст. 24). Вбачається, що адміністративно-правовий режим також розповсюджує свою дію на вищезазначені правовідносини, оскільки перебування і переміщення в межах морських портів України, контроль за дотриманням правил здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону, тобто зазначений режим спрямований на усунення негативних явищ у відповідній сфері державного управління. З цього випливає, що правові режими, які регулюються нормами адміністративного права, переважно спрямовані на забезпечення публічної безпеки та охорону публічного порядку.

Згідно з Типовим положенням про службу морської безпеки порту від 25.08.2011 року служба морської безпеки є структурним підрозділом адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в них, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій [5].

Як було нами вище зазначено стосовно поняття «безпека», то у Законі воно визначається як один із аспектів забезпечення безпеки мореплавства (ст. 2, 4, 6, 13) або безпеки на морському та річковому транспорті. Що стосується безпеки та порядку в самому морському порту, то відсліджуємо це тільки у ст. 17 (п. 6 ч. 2), в якій мова йде тільки про обов'язкові постанови по порту і у ч. 1 ст. 10 Закону. Натомість Типове положення про службу морської безпеки порту містить поняття морської безпеки, як постійно підтримуваного стану захищеності морського та річкового транспорту України від загроз піратства, тероризму й актів незаконного втручання.

До вказаного слід додати, що на міжнародному рівні правові основи забезпечення безпеки в морських портах відображено у Міжнародному кодексі з охорони суден та портових засобів 2002 року. Згідно з нормами зазначеного Кодексу з метою забезпечення безпеки та охорони портових засобів здійснюються: контроль доступу на портовий засіб; спостереження за портовим засобом, включаючи райони якірної стоянки і швартування; спостереження за районами обмеженого доступу з метою забезпечити, щоб доступ в них мали тільки особи, які мають дозвіл; нагляд за операціями з обробки вантажу та суднових запасів; і забезпечення того, щоб засоби охоронного зв'язку знаходилися під рукою в постійній готовності до використання (п. 4.2) [6].

Слід відзначити також роль локальних актів та норм у системі забезпечення режиму морських портів. Це можуть бути Зводи звичаїв та обов'язкові постанови по морським портам України, зокрема Звід звичаїв морського порту «Одеса». Ці акти приймаються з метою визначення та врегулювання особливостей правового режиму кожного з морських портів України, конкретизують норми Закону та іншого законодавства, а також технічних норм, визначаючи їх особливості щодо кожного з портів, розташованих на території України [7]. Вважаємо, що такі акти, хоч і поширюють свою дію тільки на конкретний порт і не визначають поняття безпеки, як такої, але сприяють забезпеченню кожному окремому порту можливості ефективного функціонування у безпечних умовах. Крім того локальні норми деталізують у певній мірі порядок організації безпеки у морських портах та у акваторії.

Таким чином, нормативно-правове забезпечення безпеки морських портів України ґрунтується на нормах міжнародних угод, а також розробленого на їх підставі національного законодавства, локальних актів, що передбачає усталену практику щодо охорони морських портів як стратегічних об'єктів і встановлює порядок функціонування служб морської безпеки. На нашу думку, *ефективна безпека морських портів України вимагає цілісного підходу, який включає в себе заходи із запобігання, захисту та підготовки правової, економічної інформаційної безпеки, що мають працювати в тандемі.*

Література:

1. Валусєва Л.В., Ковбан А.В. Правове регулювання митних процедур на морському транспорті. *Право і суспільство*. 2015. №4 (3). С. 139–144.
2. Валусєва Л.В. Деякі аспекти вдосконалення правового регулювання управлінської діяльності у морських портах України. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Юриспруденція*. 2014. № 10-1(1), С. 92–95.
3. Федчун Н.О. Щодо проблем визначення поняття «безпека мореплавства» в галузі захисту транспортної діяльності. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. № 3. С. 163–167.

4. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012. № 4709-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2013. № 7. Ст. 65.

5. Типове положення про службу морського порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011. № 339. *Офіційний вісник України*. 2011. № 84. Ст. 3097.

6. Международный кодекс по охране судов и портовых средств от 12.12.2002. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_035/print1504534535705931.

7. Андрущенко С.В. Локальні акти у системі правового забезпечення режиму морського порту України. URL: [http:// dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/12755](http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/12755).

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ УЧАСТІ ПРАЦІВНИКІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ В МІЖНАРОДНИХ ОПЕРАЦІЯХ З ПІДТРИМАННЯ МИРУ І БЕЗПЕКИ

Рудой Катерина Миколаївна

*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративного права та адміністративного
процесу Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Удренас Галина Іванівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри тактико-спеціальної,
вогневої та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Відповідно до наказу Міністерства внутрішніх справ України «Про організаційне забезпечення діяльності МВС України з підтримання миру і безпеки» № 1490 [7] регламентується участь працівників поліції у міжнародних операціях з підтримання миру та безпеки. Участь працівників Національної поліції України безперечно сприяє перш за все обміну досвідом та підвищує авторитет нашої держави на міжнародній арені, але наряду з позитивними факторами важливо, що даний напрям все ж таки потребує вдосконалення.

Сучасні міжнародні відносини характеризуються наявністю багатьох суперечностей і конфліктів, які створюють велику загрозу міжнародному миру і безпеці. Провідна роль у миротворчій діяльності, безсумнівно,

належить Організації Об'єднаних Націй (далі – ООН). Військові підрозділи не в змозі вирішити всі питання, пов'язані з поверненням країни, яка перебувала у стані конфлікту, до мирного життя, тому основний тягар встановлення порядку на постконфліктній території покладається на поліцейські формування цивільної поліції ООН.

Україна виступає активним контрибутором військового та поліцейського персоналу до операцій ООН з підтримання миру [1]. За загальною чисельністю миротворчих контингентів та персоналу, Україна посідає 41-е місце із 123-х країн-контрибуторів.

Участь України в міжнародних миротворчих операціях ООН дає вагомі позитивні результати, серед яких – зміцнення авторитету нашої держави, та набуття військовослужбовцями та правоохоронцями цінного професійного досвіду. Проте, процеси відбору, підготовки, забезпечення перебування в міжнародних миротворчих місіях та повернення й реадаптації працівників Національної поліції України ще не відпрацьовано повністю [1, с.48]. Серед основних стандартів визначено такі:

– *національність та вік* (Кожен поліцейський, який виявив бажання брати участь у міжнародних миротворчих операціях, повинен бути громадянином країни, яку він має представляти, і мати національний паспорт цієї країни; вік від 25 до 62, (рекомендація не старше 55 років).

– *професійний статус*. Кожен кандидат, який добровільно виявив бажання проходити службу у складі цивільної поліції ООН, повинен перебувати на службі в поліції країни, яку він має представляти.

– *психічне і фізичне здоров'я*. Констатується, що кандидати, які виявили бажання служити в цивільній поліції ООН, повинні відповідати медичним вимогам, що визначені в Інструкції з медичних питань для учасників польових місій. Невідповідність вимогам чи наявність психічних або фізичних вад не дають можливості служити у цивільній поліції ООН;

– *професійний досвід*. Зазначено, що поліцейські повинні мати не менше п'яти років стажу роботи в поліції (час навчання не враховується). У конкретних випадках в окремих місіях вимагаються більш досвідчені працівники. Це стосується посад керівного складу міжнародних миротворчих місій та посад, пов'язаних із навчанням місцевої поліції;

– *володіння мовою*. Доведено, що кожен із кандидатів повинен уміти спілкуватися офіційною мовою місії, до якої він направляється. Спілкуватися в даному випадку означає не тільки розмовляти, але й писати, читати й розуміти те, що говорять, при цьому вони повинні висловлюватися зрозумілою мовою;

– *керування транспортними засобами*. Необхідність мати дійсне посвідчення на право керування транспортними засобами (категорії «В») та мати навички практичного керування повнопривідним автомобілем типу «Джип». Перед тим, як приступити до виконання службових обов'язків,

поліцейські повинні скласти тест на керування транспортними засобами за обмежений час і в обмеженому просторі, а також в умовах міста;

– *вміння користуватися особистою зброєю*. Визначено, що поліцейські, які бажають служити в підрозділах цивільної поліції ООН, можуть отримувати особисту зброю, повинні знати правила використання та безпеки щодо поводження з нею.

Необхідною вимогою щодо професійних стандартів до кандидата, який направляється у міжнародну операцію з підтримання миру і безпеки є проходження спеціальної підготовки з медіації та відновного правосуддя. Оскільки в ході вирішення конфліктних ситуацій є важливим вміння поліцейського правильно вести переговорний процес з метою підтримання взаєморозуміння між сторонами та забезпечення публічного порядку і безпеки.

Основний набір документів на кадрову комісію МВС кандидата для направлення – це дозвіл прямих родичів, характеристики, витяг з атестаційної комісії військової частини, погодження з органами контррозвідки, довідка про несудимість, висновок військово-лікарської комісії [1, с. 5].

МВС України розглядає питання участі працівників Національної поліції у міжнародних миротворчих операціях, як одне з найважливіших завдань та пріоритетних напрямків діяльності МВС. Зокрема у 2018 році Національна поліція України та відділ Управління ООН з наркотиків та злочинності (UNODC) почала співпрацю у боротьбі з організованими злочинними угрупованнями, що діють у сфері наркозлочинності і торгівлі людьми. Також слід зазначити, що географічне положення України свідчить про важливість спільної боротьби з транснаціональною злочинністю. Відмітимо, що миротворців з України характеризують як відповідальних, маючих високий професійний рівень, мобільність і гнучкість в адаптації. [3]

Участь працівників Національної поліції України в міжнародній миротворчій діяльності – це сукупність організаційно-правових заходів, які спрямовані на охорону громадського порядку і громадської безпеки, виявлення, розслідування та попередження правопорушень на території проведення миротворчих місій. У складі Національної поліції України є багато висококваліфікованих професіоналів, які можуть працювати на одному рівні з будь-якою поліцейською організацією. Працівники МВС України, які беруть участь у міжнародному миротворчому русі, мають змогу безпосередньо спостерігати за практичною роботою поліцейських зарубіжних країн та набувати відповідного досвіду, обмінюватися думками та оволодівати практичними навичками щодо конкретних напрямів і форм діяльності правоохоронних органів зарубіжних країн. Участь працівників Національної поліції України в міжнародних миротворчих операціях сприяє налагодженню контактів з представниками поліції зарубіжних країн, вивченню систем роботи поліції, впровадження їх досвіду в подальшій діяльності.

Поряд із перерахованими вище позитивними факторами, у результаті аналізу участі працівників Національної поліції в міжнародних миротворчих операціях, виявлено й певні прогалини та недоліки, зокрема вимагає вдосконалення правові основи участі працівників поліції в міжнародних миротворчих операціях, необхідно чітко визначити статус працівників, які перебувають у довгостроковому закордонному відрядженні.

Таким чином, участь українських поліцейських в міжнародних миротворчих операціях сприяє вивченню ефективних форм і методів діяльності поліцейських організацій різних країн у боротьбі зі злочинністю, а також міжнародній та європейській інтеграції поліції і держави в цілому. Також слід зазначити, що у сучасний період загрозу міжнародному миру й безпеці становлять не тільки конфлікти міжнародного рівня, а і конфлікти державного характеру, тому зміцнення внутрішньої безпеки держави і, зокрема, правопорядку, як однієї з її найважливіших складових, може розглядатися як засіб забезпечення міжнародного миру й безпеки.

Література:

1. Рудой К.М. Адміністративно-правове забезпечення діяльності органів поліції України в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки: Монографія / Катерина Рудой. Х.: Майдан, 2019. 382 с.

2. Музычук О., Безпалова О., Рудой К. и Калениченко Л. (2020). Международный опыт обеспечения общественной безопасности и порядка полицейскими силами во время массовых мероприятий и возможности его применения в Украине. *Amazonia Investiga*, 9 (25), 493-499. <https://www.amazoniainvestiga.info/index.php/amazonia/article/view/1099>

3. Olha Bezpalova, Maryna Dzhafarova, Olena Volkovych, Kateryna Rudoi, Olga Minchenko Competence as a Subject of Countering and Combating Illicit Drug Trafficking. *Journal of Legal, Ethical and Regulatory Issues*. – 2020. Vol. 23. Issue 4. P. 1-6. URL: <https://www.abacademies.org/articles/police-competence-as-a-subject-of-counteracting-and-combating-illicit-drug-trafficking-9459.html>

4. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII // Відом. Верхов. Ради України. – 2015. – № 40–41.

5. Про організаційне забезпечення діяльності МВС України з підтримання миру і безпеки [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 07.12.2003 р. № 1490. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0277-04>

6. Про участь України в міжнародних операціях з підтримання миру і безпеки: Закон України від 18.09.2012 р. № 5286-VI // Відом. Верхов. Ради України. – 1999. – № 22-23, ст.202.

7. Участь України у миротворчій діяльності ООН / Постійне представництво України при ООН, 2019 . URL: <http://ukraineun.org>

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДРОЗДІЛАМИ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Теслюк Ірина Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
завідувач докторантури та аспірантури,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Питання забезпечення морської безпеки, водночас, перебуваючи в логічному взаємозв'язку із іншими видами соціальної безпеки, не може не привернути свою увагу. Стратегія національної безпеки України [1], затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2020 року №392/2020 визначає актуальні загрози національної безпеки України, відповідні цілі, завдання, механізми захисту національних інтересів України, пріоритети національних інтересів України та забезпечення національної безпеки серед яких одним із напрямів державної політики є захист державного кордону України та охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, а також міграції.

Виходячи із норм Закону України «Про Національну поліцію України» [2], серед повноважень поліції рівнозначне місце посідає вжиття заходів для забезпечення публічної безпеки в морських та річкових портах. Таким чином, правоохоронні органи виступають суб'єктами, які забезпечують морську безпеку.

Злочинна діяльність у відкритому морі є частиною більш загальної проблеми транснаціональної злочинності, яка постійно змінюється та шукає нові способи й методи протистояння міжнародним правоохоронним органам [3].

Злочинна діяльність у відкритому морі, відповідно до Конвенції, передбачає піратство, збройний напад, рабство (торгівлю людьми), незаконне ввезення мігрантів, незаконний обіг наркотичних засобів, психотропних речовин і стрілецької зброї. Цей перелік не є вичерпним, оскільки злочинна діяльність також може передбачати й інші злочини, такі як тероризм, незаконне транслювання, порушення інших міжнародних норм, що стосуються охорони навколишнього середовища, наприклад незаконне скидання відходів у море або забруднювальних речовин із суден, порушення правил експлуатації живих морських ресурсів (незаконне рибальство). Злочини, скоєні на морі, повинні розглядатися як частина більш загальної проблеми міжнародної організованої злочинності, ефективна боротьба з якою можлива на основі глобальної та регіональної співпраці держав, а також завдяки вдосконаленню та уніфікації національних законів [4].

Забезпечення морської безпеки є складним процесом, який передбачає комплекс заходів різного функціонального характеру. Всі заходи зі забезпечення морської безпеки ґрунтуються на приписах чинного законодавства та на міжнародно-правових стандартах, встановлених в цій сфері. Національна поліція забезпечує морську безпеку тільки стосовно своєї функціональної компетенції. Тому не всі приписи чинного законодавства, що стосуються цього питання, застосовуються в роботі поліції.

Змістовні особливості морського комплексу України вимагають удосконалення правової нормативно-правової бази, що стосується його застосування, різних правових та організаційних засобів і механізмів забезпечення безпечного функціонування. Це питання виходить за національні межі так, як відносини, пов'язані зі забезпеченням морської безпеки, регламентуються нормами міжнародного права.

Міжнародне морське право певним чином впливає на розвиток законодавства України, що стосується забезпечення морської безпеки. Наприклад, дії міжнародно-правових актів, що регулюють питання забезпечення морської безпеки сприяли формуванню єдиного підходу до визначення форм і методів забезпечення морської безпеки та розвитку міжнародного морського співробітництва.

Відповідно до специфіки роботи Національної поліції щодо забезпечення морської безпеки, в Законі України «Про Національну поліцію» було б доцільно конкретизувати норму, яка стосується переліку повноважень, де одне зі завдань діяльності вказати на забезпечення морської безпеки. Вважаємо, що такий підхід являтиметься передумовою надійного та ефективного функціонування механізму забезпечення морської безпеки і реалізації відповідних заходів, які є важливими як для забезпечення національної безпеки України, і для інтересів суспільства та кожного громадянина. Від того, наскільки чітко будуть регламентовані в нормативно-правових актах завдання, функції, повноваження суб'єктів і процедури забезпечення морської безпеки, буде багато в чому залежати остаточний результат роботи – зниження рівня злочинності.

Література:

1. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України»: Указ Президента України від 14.09.2020 № 392/2020 // База даних (БД) «Законодавство України» / Верховна Рада (ВР) України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020>.

2. Про Національну поліцію [Електронний ресурс]: Закон України від 2 липня 2015 р. № 580-VIII із змінами і доп. // Відомості Верховної Ради. – 2015. – № 40-41. – Ст. 379. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19>

3. Сорока Л.В. Регулювання боротьби зі злочинами у відкритому морі за міжнародним правом. *Науковий вісник публічного та приватного права*. Випуск 6, том 2, 2020. – С. 294-298.

4. Скаридов А.С. Правовое обеспечение профессиональной деятельности. *Морское право*. 2008. URL: https://studme.org/217741/pravo/prestupleniya_more.

ОКРЕМІ ПИТАННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ТИМЧАСОВОЇ ОКУПАЦІЇ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ

Тетерятник Ганна Костянтинівна

*доктор юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри кримінального процесу,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Морська безпека є невід'ємною складовою національної безпеки України. Нещодавно РНБО було обговорено Стратегію морської безпеки України. Тимчасова окупація територій України, триваюча восьмий рік збройна агресія Російської Федерації виявили нові загрози та виклики для України. Кримінальне провадження в умовах триваючого збройного конфлікту, тимчасової окупації окремих територій України має цілу низку специфічних особливостей, пов'язаних із такими факторами, як: 1) фактори небезпеки; 2) відсутність доступу до окремих територій, на яких здійснюється кримінальне провадження; 3) повне або частково обмежене функціонування органів державної влади, у т.ч. правоохоронних, судових органів України на територіях вчинення кримінальних правопорушень; 4) особливості правового регулювання не тільки нормами КПК України, але й надзвичайним законодавством, міжнародними нормативно-правовими актами, які активуються за умов надзвичайних правових режимів; 5) специфічні організаційно-управлінські основи проведення окремих процесуальних дій та прийняття процесуальних рішень, які залежать не тільки від рішень суб'єктів кримінального процесу, але й від рішень та порядку взаємодії з іншими владними суб'єктами; 6) часткове або повне блокування функціонування окремих процесуальних інститутів та поява нових процесуальних засобів, способів, гарантій кримінального провадження в екстраординарних умовах та ін. [1, с.486].

Одними із серйозних кримінальних правопорушень, які вчиняються з моменту окупації Автономної Республіки Крим є незаконний видобуток морського піску у Чорному морі. За інформацією ЗМІ «...окупанти, які формально «визначили» «режим природоохоронних зон» за такими 206

завчасно впорядкованими Україною водно-береговими заказниками як «Мале філофорне поле», «Лебедині острови» та «Каркінітській», насправді використовують ці зони виключно як нібито «підстави» ефективного контролю агресора над українським морем та для перебування у Каркінітській затоці власних «прикордонників» та видобувачів піску. Адже загальновідомим є те, що наразі у Каркінітській затоці кораблі та катери «Берегової охорони Прикордонної служби ФСБ Росії» займаються покриванням незаконного видобутку піску земснарядами «Печора», «Трофа», «Іртиш» та «Амур» [2].

У 2018 році прокуратурою АРК та слідчим відділом Головного управління Національної поліції в Автономній Республіці Крим та м. Севастополі було розпочато кримінальне провадження за ч. 3 ст. 240 КК України, під час якого встановлено, що контактним пунктом Військово – Морських Сил Збройних Сил України здійснюється цілодобовий моніторинг стану торговельного судноплавства в зоні відповідальності ВМС ЗС України, так зокрема, й відстеження протиправної діяльності з незаконного видобування природних ресурсів по виключній морській економічній зоні України. Одним із зафіксованої видів такої діяльності є незаконний видобуток морського піску в районі Бакальської коси (заповідник «Лебедині острови») суднами, що базуються в портах тимчасово окупованої території України – Автономної Республіки Крим та м. Севастополі [3].

Доказування у таких кримінальних провадженнях окрім особливостей, притаманних розслідуванню цієї категорії злочинів, має також специфіку, пов'язану із відсутністю доступу до тимчасово окупованих територій, що обумовлює неможливість проведення процесуальних дій на цих територіях, здійснення тимчасового доступу до документів, які можуть бути використані для підтвердження неправомірної діяльності держави-окупанта, унеможливлення проведення відповідних експертиз у районі незаконного видобутку піску. Водночас, можливим є використання інформації з відкритих джерел для документування незаконної діяльності, фіксування за допомогою супутникових знімків території та долучення їх до матеріалів кримінального провадження, здійснення постійного моніторингу стану екосистем Чорного та Азовського морів, здійснення міжнародного співробітництва з державами Балто-Чорноморського регіону.

Ще одним актуальним питанням у контексті забезпечення морської безпеки в умовах тимчасової окупації окремих територій України є використання портів Автономної Республіки Крим для незаконного переправлення моряків на роботу у закритих портах України на тимчасово окупованих територіях. Із початком анексії та збройного конфлікту в Україні у 2014 році були внесені зміни до кримінального кодексу України, який доповнено ст. 332-1 «Порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї». Однак, формулювання самої статті, як справедливо вказують вчені, ускладнює її правозастосування.

Зокрема, у ч. 1 ст. 332-1 КК України вказує: «Порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї з метою заподіяння шкоди інтересам держави». Слід погодитися із В. І. Антиповим, який зауважує, що «Коло інтересів держави дуже широке, фактично всеосяжне – відповідно до Конституції України це, зокрема, забезпечення прав і свобод людини, екологічної безпеки, соціального захисту, захист суверенітету і територіальної цілісності України. На наш погляд шкода, на яку вказано у диспозиції частини 1 ст. 332-1 КК, знаходиться в межах суспільних відносин, що охороняються даною нормою» [4]. Відтак зазначена стаття потребує внесення змін, з метою конкретизації шкоди, яка може бути завдана інтересам держави.

У контексті досліджуваної проблематики привертає увагу також той факт, що країна-агресор використовує Чорне море для задоволення власних потреб у збройному конфлікті в Луганській та Донецькій областях. Зокрема, після захопленні ВМФ РФ у 2018 році в порушення імунітету військових кораблів та моряків ВМС України у Керченській затоці, Міжнародний трибунал ООН з морського права постановив негайно звільнити кораблі та утримуваних моряків. Натомість РФ ця вимога не була виконана, а українські моряки були звільнені у ході, так званого «обміну полоненими» у 2019 році за формулою «35 на 35». Слід зауважити, що за нормами міжнародного права ані українські моряки, ані особи, які були надані на обмін з української сторони (а серед них – свідок у справі збитого боїнга) не є «військовополоненими». Зазначене вказує на необхідність вдосконалення не тільки національних, а й міжнародних механізмів забезпечення морської безпеки, особливо з урахуванням ризиків використання тимчасової окупації територій України та збройного конфлікту в Луганській та Донецькій областях задля незаконної діяльності країни-агресора.

Література:

1. Тетерятник Г. К. Кримінальне провадження в умовах надзвичайних правових режимів: теоретико-методологічні та праксеологічні основи : монографія. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2021. 500 с.
2. ФСБ Росії прикриває незаконний видобуток піску в територіальних водах України. URL: <https://resource.com.ua/fsb-rosiyi-prykrivaye-nezakonnyj-vydobutok-pisku-v-terytorialnyh-vodah-ukrayiny/>
3. Ухвала Апеляційного суду Одеської області від 30.07.2018 року № 1-кк/522/12893/18. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/75681321>
4. Антипов В. І. Щодо вдосконалення норм про відповідальність за порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї. URL: https://ivpz.kh.ua/wp-content/uploads/2019/03/sudgenyia_antipova.pdf

МІСЦЕ ТА РОЛЬ ПІДРОЗДІЛІВ ПОЛІЦІЇ НА ВОДІ У СТРУКТУРІ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ

Хозлу Іван Костянтинівич

*викладач кафедри адміністративно-правових дисциплін
факультету № 2,
Донецький державний університет внутрішніх справ
м. Маріуполь, Донецька область, Україна*

На сьогодні основною метою діяльності підрозділів поліції на воді є забезпечення публічної безпеки і порядку, охорона прав та свобод людини, попередження, виявлення, протидія та розкриття всіх кримінальних та адміністративних правопорушень на водних об'єктах держави, а також об'єктах інфраструктури морського та річкового транспорту. Діяльність зазначених підрозділів поліції, безумовно, є особливою, оскільки поряд із загальними повноваженнями, що стосуються всіх підрозділів Національної поліції України, ними реалізуються такі специфічні функції:

– здійснення, у межах повноважень, передбачених законом, нагляду (контролю) у галузі охорони, використання та відтворення водних біоресурсів у виключній (морській) економічній зоні України, територіальному морі, внутрішніх водоймах України;

– контроль, у межах компетенції, за додержанням правил користування засобами водного транспорту, безпеки їх руху, а також за додержанням правил безпеки експлуатації суден на внутрішніх водних та прибережних морських шляхах;

– забезпечення публічної безпеки й порядку в морських і річкових портах, місцях масового відпочинку людей на водних об'єктах, на пляжах, під час проведення масових заходів (мирних зібрань, культурно-видовищних і публічних релігійних заходів) та спортивних змагань;

– забезпечення, у межах компетенції, публічної безпеки та порядку, безпеки судноплавства в місцях перебування та на маршрутах руху пасажирів, щодо яких здійснюється державна охорона;

– здійснення серед населення роботи з роз'яснення законів, інших нормативних актів щодо безпеки судноплавства, охорони, використання та відтворення водних біоресурсів, використання з цією метою засобів масової інформації, кіно-, відео- і друкованої продукції тощо.

Реалізація зазначених специфічних функцій обумовило створення у структурі центрального органу управління поліції спеціалізованого підрозділу. Так, у 2017 році у структурі Національної поліції України було утворено Управління організації діяльності підрозділів поліції на воді та повітряної підтримки, яке забезпечувало координацію поліцейських підрозділів на воді, груп з використання безпілотних літальних апаратів та

впровадження в діяльність гелікоптерів. У 2020 році зазначений підрозділ було реформовано в Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України.

Не дивлячись на створення на рівні центрального органу управління поліцією окремого структурного підрозділу – управління, у структурі територіальних органів Національної поліції його представництва не знайшли належного організаційно-штатного визначення.

На сьогодні на рівні територіальних підрозділів Національної поліції України функціонують 11 підрозділів поліції на воді, проте всі вони є різними за організаційно-штатною побудовою, як приклад: відділ поліції в річковому порту Київ Головного управління Національної поліції у м. Києві; сектор поліцейської діяльності на воді (м. Херсон) Херсонського РУП ГУНП в Херсонській області; сектор поліцейської діяльності на воді (м. Запоріжжя) Запорізького РУП ГУНП в Запорізькій області; сектор поліцейської діяльності на воді Бердянського РВП ГУНП в Запорізькій області; сектор поліцейської діяльності на воді Мелітопольського РУП ГУНП в Запорізькій області; сектор водної поліції Дніпровського районного управління поліції ГУНП в Дніпропетровській області; взвод № 3 роти поліції особливого призначення ГУНП в Донецькій області тощо.

Отже, територіальні підрозділи Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України представлені розрізнено і з неоднорідною організаційно-штатною побудовою та чисельністю, що враховуючи масштабність водних об'єктів України та об'єктів, які належать до сфери обслуговування зазначених підрозділів, породжують проблемні питання ефективності виконання покладених на підрозділи водної поліції завдань.

Розглянемо їх на прикладі ГУНП в Донецькій області. Так, у 2020 році на викання наказу Національної поліції України від 17.04.2020 № 300 у структурі Роти поліції особливого призначення ГУНП в Донецькій області створено взвод № 3 для виконання функцій поліції на воді із штатною чисельністю 11 одиниць.

Зазначений структурний підрозділ здійснює в межах компетенції на основних водних об'єктах Донецької області, що представлені річками, озерами, водосховищами, лиманами і Азовським морем.

Донецька область має значний за площею водний фонд, один з найбільших у Східній Україні. За даними останньої інвентаризації водойм, проведеної Сіверсько-Донецьким басейновим управлінням водних ресурсів, загальний фонд рибогосподарських водних об'єктів Донецької області на підконтрольній Україні території налічує 2 278 річок загальною протяжністю 17 053 км, 63 озера загальною площею 0,5 тис. га, 2 146 ставків загальною площею 12,1 тис. га та 129 водосховищ загальною площею 18,2 тис. га.

Поряд із цим в області діє Маріупольський морський торговельний порт, який є об'єктом, що потребує вжиття додаткових заходів із забезпечення безпеки судноплавства та екологічної безпеки на водних об'єктах.

У прибережній зоні розташовано понад 530 баз відпочинку та велика кількість дачних і садівничих кооперативів, де в літній період відпочивають близько 800 тис місцевих мешканців та гостей, використовуючи різноманітні плавзасоби.

З урахуванням наявності великої кількості водних об'єктів та об'єктів, забезпечення виконання завдань поліції на яких здійснюється підрозділами водної поліції, вкрай актуальним є перегляд організаційно-штатної побудови таких підрозділів та збільшення їх чисельності.

Крім того, у зв'язку із загрозами сьогодення виникає необхідність вжиття додаткових заходів у сфері протидії злочинності в акваторії Азовського моря та охорони суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні в умовах збройної агресії Російської Федерації проти України, посилення спроможностей Національної поліції України щодо здійснення таких заходів на водних об'єктах шляхом створення і розвитку підрозділів поліції на воді в регіонах.

Підсумовуючи зазначене, вважаємо за необхідне внесення організаційно-штатних змін у структуру територіальних підрозділів поліції на воді, визначення їх ролі та місця у структурі Національної поліції, що дозволять оперативно та ефективно здійснювати функції із запобігання, виявлення та припинення правопорушень на водних об'єктах та об'єктах інфраструктури водного транспорту, виявляти і протидіяти корупційним проявам у сферах рибного, водного господарств і природо-заповідного фонду, протидіяти проникненню в Україну водним транспортом злочинців та нелегальних мігрантів, боротися з транзитним переміщенням наркотичних засобів, зброї, вибухівки, запобігати негативному впливу господарської діяльності на природний комплекс, забезпечать належний контроль оперативної обстановки на водних об'єктах.

Література:

1. Про затвердження положення про Управління організації діяльності підрозділів поліції на воді та повітряної підтримки Національної поліції України: наказ Національної поліції України від 03 листопада 2017 року № 1144.

2. Про затвердження положення про Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України: наказ Національної поліції України від 08 жовтня 2020 року № 975.

**CURRENT STATE AND CHALLENGES
OF MARITIME SECURITY OF PORTS
OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

**ОСНОВНІ ЗАСАДИ ДІЙ КЕРІВНИКІВ БЕРЕГОВИХ ОБ'ЄКТІВ
МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ
В ЕКСТРЕМАЛЬНИХ СИТУАЦІЯХ**

Дулгер Володимир Валентинович

*кандидат юридичних наук,
декан факультету підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції,*

*Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

До екстремальних ситуацій відносяться катастрофи, аварії, стихійні лиха, тобто несподівані, раптово виникненні обставини, що характеризуються невизначеністю й складністю прийняття рішень, значним функціонально екологічним і економічним збитком, людськими жертвами, і внаслідок усього цього – необхідністю великих витрат на проведення евакуаційно – рятувальних робіт і ліквідацію різноманітних негативних наслідків, що відбулося нещастя.

Реакція людини на екстремальну ситуацію залежить від того, як вона уявляє собі її характер і можливі наслідки. У значній мірі реакція людини на екстремальну ситуацію визначається тим, на скільки вона знає правила поведінки при виникненні тієї або іншої ситуації, а також які вона має відповідні навички, досвід дій у складних і несподіваних умовах. Гострий емоційний шок може виникнути у людей, коли вони зненацька попадають у страшну для них ситуацію, з якої не видно виходу. Тому причини, масштаби й наслідки випадку їм на початку важко осмислити. Найчастіше емоційний шок виникає в людей, які стали свідками масової загибелі інших людей або важкого каліцтва їх близьких.

Основними ознаками гострого емоційного шоку є наступне: люди погано розуміють, що відбулося, не сприймають команд, вказівок, стають некерованими, нездатними виконувати свої обов'язки. У людей різко знижується здатність до цілеспрямованих дій, що в умовах екстремальних ситуацій становить значну небезпеку. Після гострого емоційного шоку, як правило, настає реакція по типі депресивної, основними ознаками якої є: зниження пам'яті й значна кількість помилкових дій. Все це повинно

обов'язково враховуватися керівним складом об'єктів морського транспорту, тому що людям, у яких виник емоційний шок, важко уникнути помилок при виконанні посадових обов'язків.

Однак найбільш негативним наслідком екстремальної ситуації на об'єктах морського транспорту це можливість виникнення паніки. Почуття страху, що опанувало кількома людьми, може швидко передатися іншим й перерости в паніку. Поштовхом до паніки (і одним з її ознак) є прагнення скоріше покинути небезпечну ділянку, судно, порт. У деяких людей у наслідок паніки з'являється стан, близький по зовнішніх ознакам до емоційного шоку, це почуття приреченості й безвихідності.

У ряді випадків, наслідки паніки, можуть бути значно важкими, чим наслідки самого нещастя, що її викликали. Наприклад, при наданні допомоги маломірному аварійному судну, екіпаж і пасажери, охоплені панікою, кинувшись на одну сторону борту, можуть викликати його перекидання, хоча явної неминучості загибелі судна могло би при цьому й не бути.

Отже, чи можна запобігти паніці? Так, дійсно, паніку на об'єктах морського транспорту запобігти можна, для цього необхідно:

1. Цілеспрямована планова підготовка всіх категорій працівників до дій в екстремальних ситуаціях, які можуть виникнути в конкретних умовах;

2.Формування у людей психологічної стійкості до емоційних і фізіологічних перевантажень;

3. Своєчасна, достовірна й досить повна інформація про ситуацію, характер нещастя або аварії. Інформація повинна включати чітку спокійну розповідь про правила поведінки в екстремальній ситуації й ходу рятувальних робіт. При виникненні екстремальної ситуації одних сигналів і команд часто буває недостатньо. Мовна інформація, сприяє запобіганню паніки, забезпечує свідомі дії людей по виконанню відповідних команд і вказівок.

Важливо, що б люди не тільки отримали інформацію, а і те, щоб інформація була правильно зрозумілою для них й були зроблені розумні висновки. Відомі випадки коли люди отримували своєчасну інформацію про смертельну погрозу, що насувається, і була реальна можливість вжити своєчасних заходів по порятунку людей, але місце мала безтурботність, яка приводила до численних жертв.

4. Високий рівень професійної підготовки.

Практика показує, що в екстремальній ситуації впевнено всього себе відчуває той, хто добре підготовлений у професійному відношенні, добре знає свої службові обов'язки. Такі люди менше піддані панічним настроям.

Для ліквідації паніки може бути рекомендований ряд дій, з яких, залежно від специфіки об'єкта морського транспорту й сформованої обстановки, можуть бути обрані найбільш прийнятні:

1. Особистий приклад керівника в критичних ситуаціях, його чіткі, грамотні, спокійні команди й розпорядження. Постійне спілкування керівника з підлеглими. Керівник повинен бути витриманий, спокійний, викликати повну довіру до себе своїми вчинками. Він повинен проявляти в цих випадках тверду вимогливість у сполученні з максимальною турботою про тих, хто потрапив у лихо.

2. Відволікання уваги від джерела страху. Відволікати людей, охоплених панікою від джерела страху можна різними способами: голосною командою, чим-небудь для них незвичайним. Необхідно, щоб люди хоч ненадовго опам'яталися від страху й перенацілилися на виконання якихось дій, корисної роботи.

3. Опора керівника на групу людей, які зберегли в екстремальній ситуації здатність контролювати свої вчинки.

4. Поділ людей, охоплених панікою по можливості на дрібні групи. Практика показує, що дрібними групами людей при виникненні паніки легше управляти, легше впливати на їхній настрій і психічний стан.

ЩОДО ПИТАННЯ ВІДНОСНО СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В УКРАЇНІ

Коропатов Олег Миколайович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративної діяльності поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ*

м. Одеса, Україна

ORCID ID: 0000-0001-6027-3391

Україна є морською державою, під юрисдикцією якої знаходяться площі акваторій Чорного та Азовського морів, має значну довжину морських кордонів. Внутрішні водні шляхи складають близько 2 тис., а берегова лінія – понад 2,8 тис. км. У країні функціонують 13 державних морських торгових портів, послуги по обробці вантажів надають безліч структур, які експлуатують гідротехнічні споруди. В цілому у вказаній галузі здійснюють діяльність понад 250 суб'єктів господарювання [1].

Морські порти України є стратегічними об'єктами державної транспортної інфраструктури. Завдяки їх налагодженій роботі наповнюється державний бюджет, створюються нові робочі місця, вони є запорукою економічної стабільності та розвитку не лише припортових регіонів, а й країни в цілому [2, с.101].

Згідно статті 1 Закону України «Про морські порти України» морський порт – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності [3].

Однією зі складових належного функціонування морських портів в Україні та світі є високий рівень безпеки.

Визначенню міжнародно-правових основ забезпечення безпеки в морських портах присвячено Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів [5], що, відповідно до преамбули, «формує міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актів, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту». Для забезпечення безпеки та охорони портових засобів, відповідно до Кодексу, здійснюються: контроль доступу на портовий засіб; спостереження за портовим засобом, включаючи райони якірної стоянки і швартування; спостереження за районами обмеженого доступу з метою забезпечити, щоб доступ в них мали тільки особи, які мають дозвіл; нагляд за операціями з обробки вантажу та судових запасів; і забезпечення того, щоб засоби охоронної зв'язку знаходилися під рукою в постійній готовності до використання (п. 4.2). [2, с.106]

Крім Кодексу, взаємодії судно-порт присвячено окрему главу («Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі») Додатка до Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., відповідно до Правила 3 «Обов'язки Договірних урядів щодо охорони» якої, Договірні уряди повинні встановлювати рівні охорони і забезпечувати надання інформації про рівні охорони портовим засобам, що знаходяться на їх території, а також судам до заходу в порт або під час перебування в порту, що знаходиться на їх території. При змінах рівня охорони інформація про рівень охорони оновлюється, як вимагають обставини. Правилем 9 цієї глави визначено заходи, пов'язані з контролем суден в порту на предмет наявності на судні дійсного Міжнародного свідоцтва про охорону судна або дійсного Тимчасового міжнародного свідоцтва про охорону судна. Якщо таке свідоцтво не надане або є інші вагомі підстави, то можуть бути здійснені: перевірка судна, відстрочка відходу судна, затримання судна, обмеження операцій, включаючи переміщення в межах порту, або видворення судна з порту. Такі заходи контролю можуть, додатково або альтернативно, включати інші менш суворі заходи адміністративного характеру або з виправлення становища.

У Типовому положенні про службу морської безпеки порту [4] надається наступне визначення: морська безпека – це постійно підтримуваний стан захищеності морського та річкового транспорту України від загроз піратства, тероризму й актів незаконного втручання.

Відповідно до статті 10 Закону України «Про морські порти України» [2], контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України.

Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України.

Відповідно до Типового положення про службу морської безпеки порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 [4], служба морської безпеки є структурним підрозділом адміністрації морських портів України, морського терміналу або портового оператора, який відповідає за впровадження й підтримання належного рівня морської безпеки в них, підтримання режиму перебування в порту, захист об'єктів портової інфраструктури, суден, їх екіпажів і пасажирів від актів піратства, тероризму, актів незаконного втручання та інших протиправних дій.

Основними завданнями служби морської безпеки порту є: 1) реалізація в портах норм, правил, стандартів і процедур, передбачених міжнародними та національними нормативними актами з морської безпеки; здійснення комплексу заходів для запобігання, виявлення і припинення актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання у діяльність порту; організація перепускного та внутрішньооб'єктового режиму в порту; вжиття превентивних заходів для запобігання виникненню загроз портам, портовим засобам та судам, що в них обслуговуються; 2) забезпечення охорони і захисту інфраструктури порту, суден, їх екіпажів, пасажирів і вантажів; 3) впровадження заходів з посилення морської безпеки; здійснення взаємодії з відповідними службами (СБУ, Державною Прикордонною службою України, Державною службою надзвичайних ситуацій), правоохоронними структурами (Національною поліцією України), органами, відповідальними за безпеку, а також ліквідацію наслідків актів піратства, тероризму та актів незаконного втручання; координація спільних з ними дій тощо.

В статті 79 Закону України «Про морські порти України» [2] визначено повноваження капітанів морських портів, до яких належить «...За порушення законодавства і правил щодо безпеки мореплавства та порядку в морському порту капітан морського порту має право накладати адміністративні стягнення відповідно до закону»

Правовий механізм забезпечення безпеки морських портів України ґрунтується на нормах міжнародних угод та розробленого на їх підставі внутрішнього законодавства, що враховує складену практику охорони таких стратегічних транспортних вузлів як морські порти і докладно визначає порядок роботи їх служб морської безпеки. Деталізація порядку забезпечення безпеки портів здійснюється у обов'язкових постановках по

морським портам, що затверджені Адміністрацією морських портів України і діють у кожному з них [2, с.110].

Так, обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України»[6] (далі – Обов'язкові постанови) містять окремий розділ (XVII), присвячений правилам забезпечення безпеки та порядку в морському порту Одеса, а також порядку охорони суден та портових засобів.

Служба морської безпеки має право доступу на територію всіх портових засобів, які розташовані на території, в акваторії або у зоні відповідальності порту з морської безпеки, для здійснення контролю за станом та впровадженням заходів з морської безпеки. У разі виникнення загрози акту незаконного втручання в морському порту Одеса капітан судна або особа командного складу, відповідальна за охорону судна, негайно інформують про це службу морської безпеки, посадову особу портового засобу, відповідальну за охорону, а також капітана морського порту Одеса (п. п. 17.3.1, 17.3.3 Обов'язкових постанов).

Висновки. Підводячи підсумки підкреслимо, що суб'єктів забезпечення безпеки в морських портах в залежності від компетенції можливо, на мою думку, поділити на два види: а) загальні суб'єкти, до яких належать: Служба безпеки України, Національна поліція України, Митна служба, Державна прикордонна служба України, Збройні Сили України та ін., однією із задач яких – є забезпечення безпеки функціонування різноманітних державних об'єктів, в тому числі і морських портів; б) спеціальні суб'єкти: адміністрація морських портів, служба морської безпеки, служба морської охорони, капітан морського порту.

Враховуючи особливості Одеського регіону, функціонування чотирьох морських портів України, існування Одеського державного університету внутрішніх справ і наявність актуальної проблеми – забезпечення безпеки на різних об'єктах транспорту пропоную: на базі Одеського державного університету внутрішніх справ створити факультет транспортної поліції, під час навчання на якому здобувачі вищої освіти зможуть більш детально і глибоко отримати знання щодо специфіки діяльності підрозділів поліції при обслуговуванні об'єктів транспортної системи України.

Література:

1. Деркач І. Ліквідація наслідків аварії танкера Delfi – лакмусовий папірець системи органів державного контролю. Юридична газета онлайн. № 20 (726). 2020. URL: <https://jur-gazeta.com/dumka-eksperta/likvidaciya-naslidkiv-avariyi-tankera-delfi--lakmusoviy-papirec-sistemi-organiv-derzhavnogo-kontroly.html>

2. Серафимов В.В. Організаційно-правовий механізм забезпечення безпеки морського порту України. LEX PORTUS № 3 (5) Морське і транспортне право. 2017. С.100– 111.

3. Про морські порти України: Закон України від 17.05.2012 р. № 4709-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

4. Типове положення про службу морської безпеки порту, затверджене наказом Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 // Офіційний вісник України. 2011. № 84. Ст. 3097.

5. Международный кодекс по охране судов и портовых средств, 2002. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/896_035/print15045535705931

6. Обов'язкові постанови по морському порту Одеса, затверджені наказом державного підприємства «Адміністрація морських портів України» від 22.12.2015 р. № 266. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/compulsory-regulations.pdf>

7. Сучасний стан та проблеми безпеки морських портів Балто-Чорноморського регіону

БЕЗПЕКА ОРГАНІЗАЦІЇ МОРСЬКИХ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Надибська Оксана Ярославівна

доктор філософських наук, професор,

магістр спеціальності «Транспортні технології

морського транспорту»,

завідувач кафедри соціально-філософських дисциплін,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Необхідно зазначити, що, контейнерні перевізники, що працюють в Україні, є іноземними компаніями. Тому їхній статус визначається не українським правом, а правом країни, де вони створені. В Україні іноземні контейнерні перевізники представлені через своїх агентів.

Так, у більшості перевізників існує лінійні агенти, який є дочірніми компаніями або самого перевізника, або глобальної агентської компанії, що входить в одну групу з перевізником. Хоча на українському ринку працюють і незалежні агенти. Відносини між перевізником та лінійним агентом будуються на підставі агентського договору. Як правило, такий договір регулюється англійським правом, в якому інститут agency вважається найбільш розвиненим. Обов'язки лінійного агента за таким договором мало чим відрізняються від обов'язків, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України (1). Так, ст. 117 КТМ України передбачено, що морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна; допомагає капітану судна у налагодженні контактів з адміністрацією морського порту і службою капітана морського порту, власником морського терміналу,

підприємствами, установами організаціями, що надають спеціалізовані послуги, портовими операторами, місцевими органами виконавчої влади; допомагає в організації постачання та обслуговування судна в порту; оформляє митні документи й документи на вантаж; інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судовласника, що виникають з договору перевезення; сплачує за розпорядженням судовласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту; залучає вантажі для морських ліній; здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на судах; виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. На практиці основними завданнями лінійного агента є збір фрахту та сплата портових зборів від імені судовласника.

У відносинах з експедиторами – представниками вантажовласників (як вантажоотримувачів, так і вантажовідправників) лінійний агент може виконувати подвійну роль. По-перше, вони є представниками перевізника і мають право від його імені укладати договори морського перевезення вантажів. Саме лінійний агент забезпечує видання коносаментів, що підтверджують прийняття вантажу для перевезення, і збирає суми фрахту на користь перевізника. Умови договору морського перевезення, як правило, зазначені на зворотній стороні коносаменту. Більшість контейнерних перевізників також публікують їх на своїх веб-сайтах. За загальним правилом, ці договори регулюються англійським правом (знов-таки, найбільш розвиненим у цій сфері) та містять жорстке арбітражне застереження. По-друге, лінійний агент, у зв'язку зі специфікою роботи контейнерних терміналів, має можливість виступати фактично як експедитор вантажів у порту. Тут треба зробити відступлення і стисло описати, як працюють морські контейнерні термінали.

Один контейнеровоз здатен перевозити велику кількість контейнерів (до кількох тисяч). У кожного з них може бути окремий вантажоотримувач. Звичайно, у більшості випадків на адресу одного вантажоотримувача проходить не один, а декілька (іноді до тисячі) контейнерів, але в будь-якому випадку зрозуміло, що контейнеровоз везе вантаж для багатьох клієнтів. Отже, і контейнерний термінал має обслуговувати велику кількість клієнтів. З економічної та експлуатаційної позиції, це не завжди зручно. Тому оператор контейнерного терміналу, як правило, укладає договори про виконання вантажно-розвантажувальних робіт (перевалку) з лінійними агентами. Лінійний агент, у свою чергу, укладає такі договори з експедиторами, які забезпечують подальшу доставку вантажів сухопутними видами транспорту, або безпосередньо з вантажовласниками. Таким чином, лінійний агент є замовником послуг з перевалки контейнерів перед контейнерним терміналом, тоді як експедитори є його замовниками в інтересах своїх клієнтів.

Доречно також зазначити, що договір про виконання вантажно-розвантажувальних робіт (його ще називають стивідорним договором)

законом окремо не врегульований. Закон України Про морські порти України (2) визначає портового оператора (ствідорну компанію) як суб'єкта господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності. Однак визначення договору про надання ствідорних послуг цей закон не містить.

Що стосується експедиторів, то у відносинах зі своїми клієнтами вони мають керуватися гл. 65 Цивільного кодексу України, Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» і договором транспортного експедирування (4, 3). Ст. 9 цього закону визначені суттєві умови договору транспортного експедирування, а саме: відомості про сторони договору; вид послуги експедитора; вид і найменування вантажу; права та обов'язки сторін; відповідальність сторін, в тому числі у разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення та призначення вантажу; порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; строк (термін) виконання договору; а також всі умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди.

Варто зазначити, що на практиці далеко не всі договори містять вказані суттєві умови.

Формально такі договори є не укладеними, згідно зі ст.638 Цивільного кодексу України, що є ризиком сторін у випадку спірних ситуацій.

Аналіз тенденції світового товарообігу, вантажообігу і транспортно-економічних переваг перевезення, уніфікованих укрупнених вантажних одиниць в комплексному, координованому і інтегрованому взаємодії різних видів транспорту дає підставу для впевненого прогнозу подальшого розвитку контейнерних перевезень практично на всіх основних напрямках, де є потоки генеральних, рефрижераторних та ряду інших вантажів. Контейнерні перевезення стають все вигідніше через вдосконалення, автоматизації та механізації перевізного процесу, зниження транспортних витрат і усунення важкої фізичної праці в пунктах перевалки вантажів, підвищення збереження вантажів від відправника до одержувача.

Укрупнення вантажних одиниць дає можливість перевозити великі обсяги вантажів з мінімальними витратами і високою швидкістю доставки вантажів на спеціалізованому транспорті Система контейнерних перевезень є в даний час найпоширенішим видом організації інтермодальних перевезень вантажів.

Література:

1. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.07.2021 р. № 176/95-ВР[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

2. Про морські порти України : Закон України від 13.02.2020 р. № 4709-VI[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

3. Про транспортну-експедиторську діяльність : Закон України від 03.08.2012 р. № 1955-IV[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text>

4. Цивільного кодексу України : Закон України від 28.10.2021 р. № 435-IV[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

ЕКОНОМІЧНИЙ СКЛАДНИК ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Очеретько Олена Олександрівна

*кандидат економічних наук,
старший викладач кафедри*

«Менеджмент та підприємництво на морському транспорті»,

Азовський морський інститут

Національного університету «Одеська морська академія»

м. Маріуполь, Україна

Маргарян Анна Анатоліївна

студентка кафедри

«Менеджмент та підприємництво на морському транспорті»,

Азовський морський інститут

Національного університету «Одеська морська академія»

м. Маріуполь, Україна

Станом на 2017 рік Балтійський флот, дислокований у Кронштадті, має дві тактичні підводні човни, два есмінці, шість фрегатів, 23 патрульних та берегових бойових корабля, 12 суден мінної боротьби та мінної боротьби, чотири десантні кораблі-амфібії та інші десантні кораблі та менший десантний корабель-амфібія.

Цей флот значною мірою занедбаний, але він був модернізований у 2007. Його корвети класу «Стерегучі» оснащені вдосконаленими системами малопомітності, радіолокації та радіоелектронної боротьби, а також ракетними системами, які можуть вражати цілі на суші з точністю – це нова можливість для флоту. Аналогічно, в останні роки бригада морської піхоти при Балтійському флоті вдосконалювалася та модернізувалася, і є плани збільшити присутність підводних човнів в регіоні.

Хоча Балтійський флот є найслабшим з флотів, географія Балтійського моря в поєднанні з військово-морськими силами та ракетними можливостями в регіоні робить бойовий простір для НАТО зовсім не легким. Крім того, Балтійський флот більш ніж здатний на несподівані наступальні дії або заходи гібридної війни. Оскільки загалом є прагнення на заощадженні використання сили та контролю інтенсивності, триваючий конфлікт із Заходом за допомогою гібридних засобів, дуже важливо закрити прогалини, які може використати в безпековій позиції країн Балтії та НАТО в регіоні Балтійського моря.

Морські можливості та виклики країн Балтійського моря як більш широкої інституції, НАТО не підтримує передову присутність на морі так, як це робить на суші. Самі країни Балтії керують дуже малими військово-морськими силами, зосередженими на полюванні та розминуванні. Хоча Естонія, Латвія та Литва створили надзвичайний досвід у цій сфері, вони зробили це, не звертаючи особливої уваги на інші можливості, крім поліцейських заходів, таких як боротьба з контрабандою.

Жодна з країн Балтії не могла відмовити у доступі, навіть якщо всі їхні індивідуальні військово-морські засоби та морське озброєння об'єдналися. Польща має флот середнього розміру, але справність її бойових кораблів викликає сумніви. Німеччина має значні військово-морські сили з точки зору кількості, але вони діють далеко за межами Балтійського моря. Нею також значною мірою занедбали, і, як і Польща, її бойові кораблі можуть бути не готові до дій.

Військово-морський флот Данії є, мабуть, найбільш підготовленим із країн-членів НАТО вздовж Балтійського моря, але він невеликий за розміром і, як і Німеччина, діє також і за межами Балтійського моря. Хоча Фінляндія і Швеція не є членами НАТО, вони є ключовими партнерами в регіоні і, безсумнівно, зіграють роль у бойовому просторі, якщо виникне звичайний конфлікт. Вони мають скромні військово-морські можливості, пристосовані до їхнього середовища, але сили Фінляндії невеликі, а структурні проблеми ускладнюють співпрацю між шведським флотом і береговою охороною.

Що стосується повітряної сторони, то Естонія, Латвія та Литва мають недолік, але місія НАТО з охорони повітряної поліції значною мірою заповнює цю прогалину для операцій мирного часу. Однак, враховуючи присутність місцевих військово-повітряних сил у Західному військовому окрузі, навіть це, ймовірно, було б недостатнім у разі нападу. Інші прибережні країни Балтії, включаючи Фінляндію та Швецію, пропонують пристойний діапазон тактичної авіації, включаючи ряд F-16 і F-18, а контингент Данії F-16 має останній високоякісний оперативний досвід в Іраку та Лівії.

Крім того, на недавніх навчаннях «Весняний шторм» США продемонстрували здатність швидко реагувати на кризовий сценарій у Балтії за допомогою повітряних сил з континентальної частини Сполучених Штатів. Аналогічно, європейські союзники по НАТО також зможуть швидко відповісти повітряними силами. Таким чином, основні прогалини для НАТО та його партнерів – Швеції та Фінляндії – це розвідка, спостереження та розвідка (ISR), а також надводні та підземні домени в регіоні Балтійського моря.

Розвідка, спостереження та розвідка (ISR), її можливості ISR окремих держав відрізняються, але країни Балтії, НАТО та їхні країни-партнери Швеція та Фінляндія не мають спільної, інтегрованої та постійної інформованості на морі. Під час BALTOPS 2017 НАТО вперше досягло повної картини повітряних, наземних областей Балтійського моря, що є основною умовою, яка має бути постійною реальністю.

Існують гідні кооперативні організації з метою покращення ситуаційної обізнаності, взаємодії та обміну інформацією між членами на регіональному рівні та рівні ЄС, але вони мали різний рівень ефективності. Багато з них погано налаштовані на протистояння гібридним загрозам, і, отже, можливо, що деякі країни можуть використати цю слабкість, використовуючи комерційні або дослідницькі судна для закладки мін або діяльності в сірій зоні. Так само географічні фактори перешкоджають ISR.

Наприклад, радарним можливостям Швеції перешкоджає погода, а в деяких регіонах, як-от Стокгольм, складне архіпелагічне узбережжя. У випадку Естонії, Латвії та Литви є недостатня обізнаність щодо ситуації та відсутність будь-яких скоординованих засобів обробки та реагування на загрози. Звіти також вказують на різний рівень успіху обміну інформацією. З огляду на їхнє середовище безпеки, ці проблеми є критично важливими.

По всьому регіону існує потреба в єдиній картині повітряної, приземної та наземної областей, але наразі цього не існує. Морський домен містить основні критичні компоненти інфраструктури, і ця недостатня поінформованість відкриває двері для гібридної діяльності в особливо вразливих країнах Балтії.

Гібридні загрози на морі та прибережних районах регіону Балтійського моря є домом для безлічі критичної енергетичної інфраструктури. В Естонії, Латвії та Литві ключові газові інтерконектори та об'єкти, такі як Клайпедський СПГ-термінал, розташовані на морі чи на березі та погано охороняються, якщо взагалі є. Аналогічно, саме море містить критичні комунікаційні кабелі, які не закопані та не приховані.

ЕКОЛОГІЧНИЙ МОНІТОРИНГ ЗАБРУДНЕНЬ КЕРЧЕНСЬКОЇ ПРОТОКИ

Синящик Віталій Федорович

Аспірант,

*Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського
м. Кременчук, Україна*

Харламова Олена Володимирівна

доктор технічних наук, доцент,

*Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського
м. Кременчук, Україна*

Сажка А. Ю.

студент,

*Кременчуцький національний університет
імені Михайла Остроградського
м. Кременчук, Україна*

Перевищення обсягу забруднень над асиміляційною здатністю морських екосистем, надходження до морів чужинних біологічних видів, використання природних морських ресурсів в обсягах, що перевищують їх потенціал, застосування екологічно шкідливих технологій добування морських ресурсів, транспортування і перевантаження морських вантажів, протягом останніх 30 років обумовили значні зміни природного стану морського довкілля. Мікробіологічне забруднення прибережних вод стоками комунальних підприємств часто унеможлиблює їх використання для оздоровлення людей. Хвильова абразія призводить до поширення небезпечних геологічних процесів уздовж усього морського узбережжя [1, с.73].

Загальними джерелами забруднень водоймищ є недостатнє очищення стічних вод промисловими та комунальними підприємствами, великими тваринницькими комплексами, змиття талими та дощовими водами забруднюючих речовин з полів та міських територій: експлуатація водного транспорту.

Негативну роль відіграє також забруднення, що виникає в наслідок підводження з опадами шкідливих речовин із атмосфери: підвищення температури, водостої через викиди нагрітих вод тепловими та атомними електростанціями [4, с.77].

Нами проаналізовано літературні дані та результати власних спостережень щодо забруднення Керченської протоки, яке обумовлено активною господарською діяльністю на її акваторії, такі як: судноплавство,

гідротехнічне будівництво, постійне перевезення вантажів, підводні роботи, прибережна промисловість.

Більше того, у протоці відбулися суттєві зміни: збудовано та введено в експлуатацію Кримський міст, а у чорноморській передпротоці – причальні споруди порту Тамань. Судноходство нарощує свою інтенсивність, з'явилися нові рейдові стоянки в Чорному морі, продовжується перевалка небезпечних сухих і наливних вантажів у самому проливі. Все це істотно пов'язано з гідрологічним та гідробіологічним режимами проливу, а також із станом екосистеми акваторії в цілому.

У зв'язку з цим ІО РАН спільно з партнерами проводять моніторинг плівкових забруднень східної частини Чорного моря, однієї з «гарячих точок» в якому є Керченський пролив [4,с.22]. Для завдань моніторингу використовуються радіолокаційні зображення (РЛЗ) європейських супутників Sentinel-1A і Sentinel-1B, а також геоінформаційний (ГІС) підхід [3,с.47], ефективно реалізований в додатку «Геоміксер» розробки ГК «СКАНЕКС».

Подібний підхід і дані космічної радіолокації як не найкращий підхід для дослідження територіально– сучасних характеристик багатолітнього плівкового забруднення акваторій. Плівкове забруднення – совокупність рідких олійних речовин, що потрапляють в морське середовище завдяки господарській діяльності людини та здатним утворювати плівки на поверхні моря. Перш за все це нафта і нафтопродукти (різні види палива: мазут, дизтопливо, керосин, бензин, паливно-мастильні матеріали, нафтохімічна сировина), а також олійні речовини, перевозимі способом переливання, в тому числі рослинні олії.

Серед них виділяються рідкі судові відходи, які утворюються в результаті «життєдіяльності» судна. Фактично це суміші нафтопродуктів та різних судових відходів з водою, такі як відпрацьовані (залишки палива та відпрацьованих ГРМ), трюмні води, баластні та промивні води, рідкі побутові відходи (суднова каналізація та води харчоблока), рибні відходи – в морі вони утворюють судові розливи [7,с.14].

Плівкові забруднення, що виявлені в проливі, різноманітні за походженням. Головним чином – це судові розливи різного складу, викиди залишків рідких технічних продуктів, застосовуваних для гідротехнічних робіт, різні витіки в зоні портів і районах перевантажень, крім того, у передпроливній зоні мають природний вихід нафти. В 2017-2021 роках на 460 РЛП були виявлені плями плівкових забруднень в Керченському проливі та чорноморському передпроливі [4].

Часто плями забруднень невеликого розміру реєструвалися на акваторії перевантажувальних рейдів і якірних стоянок, де виявлялися розливи, що утворилися в результаті судових операцій та витоків при перевантаженні нафтопродуктів та інших рідких речовин. Також часто забруднення

спостерігалось у виносних причалів ЗАТ «Таманьнафтогаз» та ТОВ «Харчові інгредієнти» на акваторії порту Тамань; тут з втратами рідких нафто і олієжирових продуктів при завантаженні можливі викиди забруднених вод безпосередньо з судна.

Нелегальні судові розливи на підходах до проливу також спостерігалися неодноразово. Великі розливи нерідко з'являлися поза російських територіальних вод у місцях якірних стоянок судна на підходах до Керченського проливу в Чорному і Азовському морях. Найбільший (близько 50 кв. км) був виявлений 9.03.2020 р. Раніше в цьому районі площі виявлених забруднень не перевищували вище 20-25 кв. км [8].

Статистичний аналіз результатів моніторингу показав тенденцію до збільшення масштабів забруднення проливу і передпроливної зони Чорного моря, починаючи з 2017 р., як і відзначалося раніше, але потім ситуація стабілізувалася і позначилась тенденція до зменшення масштабів забруднення [5]. Це може бути обумовлено, на нашу думку, тим, що роботи по будівництву Кримського мосту завершені (з початку 2020 року пливкових забруднень у нього практично не спостерігалось) і знизилася техногенне навантаження, обумовлене облаштування порту Тамань. З іншого боку, значні і дуже значні розливи на основних судоходних трасах і рейдових стоянках у передпроливній зоні Чорного моря продовжуються і продовжують проявлятися. Однією з причин їх проявлення можна вважати порушення положень конвенцій щодо охорони навколишнього середовища та невідповідного контролю судноходства з боку природоохоронних відомств.

В ході моніторингу [7] в передпроливній зоні Чорного моря на мілководному шельфі вперше виявлені природні нафтопроявлення. Так як нафтопроявлення лежать у рамках Таманського нафтогазоносного району та Керченсько – Таманської грязевулканічної області, які знаходяться недалеко один від одного, а їх поява на поверхні моря часто відбувається одночасно, можна підтвердити, що вони приєднані до однієї та тієї ж флюїдодинамічної системи. До цієї системи відноситься і нещодавно виявлене нафтопроявлення в Азовському морі і джерело в Бугазькій косі в Чорному морі [8].

Аналіз доступного геолого-геофізичного матеріалу привів до висновку, що ці нафтопроявлення можуть бути обумовлені наявною нафтогазоносністю та міграцією нафтовуглеводнів в осадовому комплексі північно-східної частини Чорноморського басейну. В результаті п'ятирічного моніторингу було виявлено 2599 плям пливкових забруднень загальною площею 1107 кв. км. Встановлено основні джерела забруднення, в порядку зменшення це: рейдові перевантажувальні райони в проливі, порт Тамань з його причальним комплексом і рейдові/якорні стоянки в азовському та чорноморських предпротоках. Крім того, виявлені місця природних нафтопроявлень, які створюють свій нафтовуглецевий фон, який

необхідно враховувати. Незважаючи на виражену тенденцію до загального зниження, проблема забруднення протоки залишається невирішеною.

Висновки. Проаналізовано літературні дані щодо забруднення Керченської протоки. Встановлено, що нафтові плями утворюються внаслідок нелегального перевезення нафти, рейдові стоянки в азовських та чорноморських переддтоках, грязевулканічна діяльність.

Проблема забруднення Керченської протоки залишається невирішеною.

Література:

1. Азаров С.І., Харламова. О.В. Модель взаємодії забруднення з водною техногенно навантаженою екосистемою. Екологічна безпека та природокористування, 2020. Том 34. № 2. С.72-80.

2. Харламова О.В. Теоретичне обґрунтування можливості реалізації елементів управління екологічною безпекою в природно-антропогенних водоймах. Науково-технічний журнал «Екологічна безпека та збалансоване ресурсокористування». Івано-Франківськ: ІФНТУНГ, 2016. Вип. 2/(14). С. 76-80.

3. Іванов А.Ю., Зятягалова В.В. Картографування плівкових забруднень моря з використанням космічної радіолокації та географічних інформаційних систем // Дослідження Землі з космосу. 2007, № 6, С. 46–63.

4. Іванов А.Ю., Хлібников Д.В., Коновалов Б.В., Клименко С.К. Керченський пролив і його техногенне забруднення: можливості оптичного і радіолокаційного дистанційного зондування // Екологія і промисловість. 2021. Т. 25. № 8. С. 21–27.

5. Терлеєва Н.В. Рідкі суднові вантажі та відходи, причини появи суднових розливів у морі та проблеми їх дистанційного зондування // Екологія та промисловість. 2017. Т. 21. № 8. С. 13-19.

6. Підводні роботи біля порту Тамань у Керченській передпротоці: результати спостереження з космосу. URL: <https://www.scanex.ru/company/news/dnoug lubitelnye-raboty-u-porta-taman-v-kerchenskom-predprolive-rezultaty-nablyudeniya-iz-kosmosa> (дата звернення: 10.12.2021).

7. Біля Кримського мосту виявлено плями плівкових забруднень. URL: <https://www.scanex.ru/company/news/u-krymskogo-mosta-obnaruzheni-ryatna-plenochnykh-zagryazneniy> (дата звернення 10.12.2021).

8. У північно-східній частині Чорного моря виявлено нове джерело плівкових забруднень. URL: https://www.scanex.ru/company/news/v-severovostochnoy-chasti-chyernogo-morya-obnaruzhen-novyy-istochnik-plenochnykh-zagryazneniy/?sphrase_id=21205&sphrase_id=21205 (дата звернення: 10.12.2021).

АКТУАЛЬНІ ЗАВДАННЯ ЩОДО ВИРІШЕННЯ СУЧАСНИХ ЗАГРОЗ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Федічев Андрій Валентинович

*старший викладач кафедри управління діями підрозділів
Десантно-штурмових військ та морської піхоти
факультету підготовки спеціалістів Десантно-штурмових військ,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Вітек Микита Юрійович

*старший викладач
кафедри управління діями підрозділів
Десантно-штурмових військ та морської піхоти
факультету підготовки спеціалістів Десантно-штурмових військ,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Морська портова галузь є одним з пріоритетних напрямків розвитку в економіці кожної розвиненої країни світу. При цьому морська галузь одночасно стимулює розвиток суміжних галузей. Створення одного робочого місця в морській галузі тягне за собою появу до 10-ти робочих місць у суміжних галузях. Можна сказати, що, з одного боку морська галузь є індикатором рівня розвитку економіки держави, з іншого боку – стимулюючою ланкою економічного зростання.

З огляду на події 2008 та 2014 років, для країн Балто-Чорноморського регіону, все більше наростає можливість збройної агресії Російської Федерації (далі-РФ). Яка не може задовільнити свої “імперські” амбіції й подальший економічний розвиток, через відсутність виходів до основних світових морських логістичних шляхів.

Проявом таких амбіцій є збройний конфлікт в Україні з 2014 р., який триває по теперішній час. Одним з головних завдань якого стало захоплення частини територій вздовж берегової лінії Чорного та Азовського морів. Успішними діями РФ забезпечило себе готовою інфраструктурою морських портів та різноманітних підприємств, що мають важливе економічне значення для просування своїх геополітичних планів у Балто-Чорноморському регіоні.

Територією України проходить частина європейської мережі найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, розвиток яких є перспективним для економіки країн Балто Чорноморського басейну.

Анексувавши АР Крим та взявши контроль за судноплаванням на Керч-Єнікальському судноплавному каналі, РФ переорієнтувала та збільшила

обсяг транзиту вантажів через свої морські порти Новоросійськ, Тамань та Усть-Луга. Модернізується Волго-Донський канал. Також існує проект будівництва “Волго-Донського каналу – 2” або “Євразія” Що по завершенню робіт може надати можливість транспортувати великі обсяги різноманітних вантажів з Китаю та країн Каспійського регіону у Європу. Все це значно погіршить економічне становище передусім України й може витіснити її з так званого “Нового Шовкового шляху”.

У цих умовах питання забезпечення безпеки морських портів країн Балто-Чорноморського регіону стає ще більш значущим та потребує посилення й впровадження сучасних технологій.

Основною проблемою безпеки морських портів Балто-Чорноморського регіону є відсутність деджиліталізації процесів виявлення та попередження загроз. Велику залежність від людського фактору при виконання рутинних процесів. Не використанням та іноді нехтування сучасними технологій у забезпеченні безпеки. Що призводить лише до реакції на вже здійснену “атаку” та усунення її наслідків.

Морський порт є критичним об’єктом інфраструктури держави. Саме тому безпека і захист його – це завдання державного рівня. З боку моря він повинен належним чином підтримувати морську інфраструктуру і постачальників послуг, з тим, щоб судна могли безпечно прибувати і відправлятися в будь-який час. Ще одним важливим аспектом є належне поводження з небезпечними вантажами і їх зберігання в порту або навколо нього. Також сучасні порти відіграють важливе значення для базування ВМС, Морської охорони та інших складових Сил оборони держави. Які є невід’ємною складовою забезпечення його безпеки та охорони.

Головним елементом в функціонуванні морського порту є спроможність системи безпеки попереджати та протидіяти всім видам загроз. Існуюча система безпеки портів, хоча й забезпечує їх функціонування, але з розвитком сучасних технологій та їх широке поширення у всіх сферах діяльності людини, вже не спроможна протидіяти новим викликам сьогодення.

Система має передбачати наявності потужного захисту від: кібератак; безпілотних апаратів (повітряних, підводних, надводних); радіоелектронного придушення; дій диверсійних груп та інших засобів та способів впливу.

На сьогодні економічна конкурентність держав, світових корпорацій (компаній) за володіння логістичними потоками, може вирішуватися також терористичними та військовими методами з залученням відповідних сил та засобів.

Розв’язання сучасних проблем безпеки портів може бути досягнуто в рамках реалізації наступних завдань:

створенням об'єданого центру висвітлення морської обстановки та охорони порту;

впровадження сучасних інформаційних систем із високим рівнем захисту від кіберзагроз;

широким використанням безпілотних апаратів (повітряних, підводних, надводних, наземних) для контролю всієї території порту та прилеглих районів;

створенням закритих ділянок на землі, у повітрі та морі;

системного підходу до побудови охорони загального периметру порту та окремих важливих його елементів з метою виявлення та попередження несанкціонованого проникнення;

інтегрування в єдиний інформаційний центр підсистем контролю та управління доступом, охоронної сигналізації та відеоспостереження з нейроаналітикою, контролю доступу за біометричними ознаками, тепловізійну підсистему дальнього радіуса дії, ренгенсканування вантажу, спостереження за ХБР обстановкою;

інтелектуального моніторингу обстановки та її аналіз за підтримки штучного інтелекту;

оперативного надання інформації до всіх задіяних силових елементів для реагування на загрози (інциденти) та підтримання високої взаємодії між ними;

використання автоматизованих робочих місць в захищеному виконанні (ЗАРМ) для обробки таємної, службової та конфіденційної інформації;

детального передпроектного вивчення особливостей географічного розташування об'єкту, його господарської діяльності, моделювання загроз, типів порушників і каналів проникнення дозволяють створити алгоритм коректної побудови сигналізаційних рубежів;

наявністю власного джерела електроенергії (гідроелектростанції, ТЕС, тощо);

створенням захищеної інфраструктури для забезпечення ВМС (захищений трубопровід, стоянки, ремонтні майстерні тощо);

вдосконаленням протиповітряного прикриття морського порту з встановленням летальної та нелетальної систем;

розширення спроможностей для виконання завдань морською охороною сучасними та технологічними зразками озброєння та розвідки;

розширенням підрозділу охорони (введенням мобільної групи, що може реагувати на виявленні загрози, використовуючи вертольоти, катери, машини)

комплексною підготовкою місць для прийняття, розміщення, несення служби підрозділів посилення при переході держави на функціонування в загрозових умовах;

обмеженням пересування особового складу, техніки по території порту (рух здійснюється за визначеними маршрутами у визначений час); створенням підприємств для виготовлення будівельних матеріалів, хлібо пекарень, медичних закладів, майданчиків приземлення, сховищ з запасами тощо.

Сучасний морський порт має бути самодостатнім “містом-фортецію”.

Діджиталізація логістичних поставок, вибудовування логістичного шляху, кожній країні потрібно відстоювати, щоб її порти були у пріоритеті в світових та регіональних логістичних зв'язках. Адже порт створюється не для гарної картинки, а для того, щоб у ньому концентрувалися світові логістичні потоки.

Таким чином з швидкоплинним розвитком технологій, боротьба за корисні копалини та логістичні потоки лише збільшуватиметься. Успіх економічного зростання країни буде залежати від її спроможності захисту повно вимірного простору національних інтересів та світової спільноти. Максимальне використання високотехнологічних систем забезпечення безпеки, нададуть можливість запобігти загрозам та створити умови для безперебійної роботи морських портів.

Перевага у сучасному світі буде за тим, хто зможе задіяти велику кількість технологій для вирішення проблеми на певній території за короткий проміжок часу.

Література:

1. Gaiva E. Return to the harbor. Russian newspaper – Federal issue. 2021. № 23 (8374);
2. Лупа, Ю. (1992), *Prznychennia Ukrainy [Mission of Ukraine]*, Prosvita, Lviv, Ukraine;
3. Maritime cybersecurity. New in 2021. Russian maritime news. 2021. URL: <http://www.morvesti.ru/analitika/1692/92320/> (access date 07.12.2021);
4. Martyniuk, V. (2015), “The Baltic-Black Sea Union: The Problems of the Present and the Development Prospects”, *INTERMARUM: istoriia, polityka, kultura*, no. 2, pp. 130-142;
5. Marzhytsky S. Why the Volga-Don channel loses more expensive than «Eurasia». Reporter. 2021. URL: <https://topcor.ru/19970-pochemu-volgodonskij-kanal-proigryvaet-bole-dorogoj-evrazii.html> (access date 07.12.2021);
6. On the decision of the National Security and Defense Council of Ukraine of September 14, 2020 «On the National Security Strategy of Ukraine». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text> (access date 05.12.2021);
7. Rudnytska, U. (2015), “Prospects for the Baltic-Black Sea Regional Cooperation in the Context of the Ukrainian-Russian Conflict”, *VISNYK NTUU “KPI”. Politolohiia. Sotsiolohiia. Pravo*, no. 1/2 (25/26) URL: <http://www.sociology.kpi.ua/wp-content/uploads/2014/05/1-2-25-26-2015.pdf>.

ГІБРИДНІ ЗАГРОЗИ МОРСЬКІЙ БЕЗПЕЦІ

Филипенко Артем Олександрович

*завідувач сектору досліджень Південного регіону в м. Одесі,
Національний інститут стратегічних досліджень
м. Одеса, Україна*

За останні роки терміни «гібридна війна» та «гібридні загрози» все активніше використовуються для визначення війн та загроз нового типу і в цілому нової політичної реальності, які склалися на початку ХХІ. Ця реальність характеризується фрагментацією безпекового простору за рахунок появи недержавних акторів, посиленням засобів інформаційного впливу, активним використанням методів іррегулярної війни та проксі-військ, зростаючою діджиталізацією економіки та суспільства і, як результат, підсиленням вразливості до кібернетичних атак.

Поштовхом до активнішого використання зазначених термінів стала російська агресія проти України, а згодом за їх допомогою визначаються певні дії інших держави, передусім Китаю та Ірану.

За термінологією НАТО «гібридні загрози поєднують військові та невійськові, а також приховані та явні засоби, включаючи дезінформацію, кібератаки, економічний тиск, розгортання нерегулярних збройних формувань та використання регулярних сил. Гібридні методи використовуються, щоб стирати межі між війною та миром і намагатися посіяти сумніви в умах цільових груп населення. Вони мають на меті дестабілізацію та підрив суспільств.» [4]

Європейський центр передового досвіду з протидії гібридним загрозам, в свою чергу, звертає увагу, що гібридна загроза – це дія, мета якої «підірвати або завдати шкоди цілі шляхом впливу на прийняття нею рішень на місцевому, регіональному, державному чи інституційному рівні» [2].

Сьогодні все більше уваги приділяється гібридним морським загрозам, що, з одного боку, зумовлено роллю, яку відіграє комерційне судноплавство у світовій торгівлі, з іншого, посиленням агресивної поведінки з боку Російської Федерації на Чорному та Балтійському морях, Китаю в Південно-Китайському морі та Ірану в Перські затоці.

Об'єктом гібридних загроз є військові кораблі, комерційні та допоміжні судна, портова інфраструктура, морські платформи з добування нафти та газу, навігаційні, спостережні та інші операційні системи.

При цьому фахівці, які досліджують зазначену проблему, відзначають, що морська гібридна війна володіє досить гнучким інструментарієм, який дозволяє державі уникнути покарання за порушення норм міжнародного морського права. Саме ця гнучкість обмежує можливості протидії гібридним операціям з боку країни, яка піддається гібридним атакам.

Серед інструментів гібридної війни на морі можуть бути терористичні акти, кібератаки проти різних операційних систем, включаючи системи навігації, створення штучних аварійних ситуацій, використання суден без розпізнавальних знаків та з екіпажами, які укомплектовані за влучним висловом адмірала Джеймса Ставрідіса «маленькими блакитними моряками» (little blue sailors, за аналогією з зеленими чоловічками в Криму), [5] поєднання застосування військових та невійськових методів. Наприклад, у Південному та Східно-Китайському морях Китай розгорнув багаторівневі морські сили, що складаються з рибальських суден, яким, в свою чергу, надається підтримка з боку морської міліції та берегової охорони [3, 4]

Перед гібридними операціями на морі може ставитися кілька тактичних цілей, підпорядкованих одній стратегічній меті. Частіше за все, ці тактичні цілі пов'язані із завданням економічних збитків країні-противнику, отримання контролю над окремими морськими ділянками з метою їх економічної експлуатації (видобування вуглеводнів, рибальство тощо).

Стратегічною метою Російської Федерації є встановлення політичного, економічного, інформаційного та військового контролю над Україною, а також закріплення домінування в Чорноморському регіоні, перетворення його на плацдарм для проєкції сили в суміжних регіонах Середземномор'я та Близького Сходу, формування нових сфер впливу та ліній поділу у світі.

Гібридні морські операції РФ відіграють переважно допоміжну роль порівняно із іншими видами гібридних операцій, що не зменшує їх важливості. Це пов'язано із роллю, яку відіграє морегосподарський комплекс в експорті основних товарів. Так, у 2020 році морські порти України перевантажили понад 158 млн тон вантажів. Частка перевалки експортних вантажів становить 77,3%. Основними групами вантажів є зернові вантажі (30,2%), рудні вантажі (27,8%) та чорні метали (10,4%). Отже, захоплення портів або блокада судноплавства в Чорному морі можуть спричинити колапс вітчизняної економіки.

Серед основних гібридних загроз можна виділити наступні:

– створення «сірих зон», в яких не діють норми міжнародного морського законодавства. Прикладом такої «сірої зони» можна вважати тимчасово окуповані Російською Федерацією території Криму та окремих районів Донецької та Луганської областей (ОРДЛО), а також виключної морської економічної зони України навколо Кримського півострова. Захоплення Російською Федерацією українських військових кораблів біля Керченської протоки у листопаді 2018 року та інцидент з британським есмінцем HMS Defender у червні 2021 р. є ілюстрацією того, яким ризикам піддається судноплавство в «сірій зоні»;

– спорудження об'єктів, які обмежують судноплавство та/або негативно впливають на навколишнє середовище. Серед найбільш відомих прикладів є спорудження Росією мосту через Керченську протоку та

підземних трубопроводів Nord Stream у Балтійському морі, а також створення Китаєм штучних островів у Південно-Китайському морі. Так, внаслідок побудови мосту і встановлення обмежень максимальної габаритної висоти судна над водою зменшилась кількість суден, що здійснюють регулярні рейси до українських портів Азовського моря. Крім того, поза екологічним контролем міжнародних організацій опинилися значні ділянки Чорного моря, а спроби Російської Федерації легітимізувати окупацію Криму через Комісію по захисту морського середовища Чорного моря від забруднення призводить до того, що Україна змушена блокувати роботу зазначеної структури;

– перешкоджання судноплавству шляхом встановлення обмежень на пересування суден у певних районах. Прикладом цього можуть бути дії Росії на Чорному та Азовському морях, зокрема, встановлення зон, закритих для судноплавства через нібито проведення військових навчань зі стрільбами (у 2021 році значна площа Чорного моря була перекрита з квітня по жовтень). Росія також користується Договору між Російською Федерацією та Україною про співпрацю у використанні Азовського моря та Керченської протоки від 2003 року, згідно з яким Азовське море та Керченська протока «історично є внутрішніми водами Російської Федерації та України.» Подібна політика цілком вкладається в логіку «війни законів» (lawfare), яка передбачає використання правових норм для виправдання незаконних дій. Втім, Російська Федерація використовувала lawfare і раніш. Наприклад, після заворушень у 2007 році, які спалахнули серед російськомовної меншини в Таллінні через перенесення пам'ятника радянському бронзовому солдату, Росія відмовилася надати дозвіл на перетин свого територіального моря за правом мирного проходу вантажопасажирському комерційному судну Vironia. Цей паром обслуговував лінію у східній частині Фінської затоки між естонським портом Сілламає та фінським портом Котка. Росія відмовила у проході коротшим шляхом через свої територіальні води, що зробило зазначений маршрут нерентабельним; [6]

– кібератаки проти навігаційних, спостережних та інших операційних систем, а також маніпуляції (spoofing) з автоматичною системою ідентифікації (AIS). Прикладом тут також може служити ситуація з британським есмінцем Defender та нідерландським фрегатом Evertsen у 2021 році, які перебували в Одесі, в той час як за даними AIS вони знаходилися неподалік від Севастополя. [1]

– використання проксі військ для нападів або провокацій поблизу українського узбережжя. В цьому контексті слід атаку на катери Маріупольського загону морської охорони «Гриф» та «Калкан» 31 серпня 2014 р., внаслідок чого катер «Гриф» затонув , а двоє прикордонників загинули. Також з боку представників окупаційної адміністрації окремих

районів Донецької області лунали звинувачення, що Україна застосовувала військові кораблі для атаки російсько-окупаційних військ;

– інформаційні операції, спрямовані на зменшення інвестиційної, туристичної, транзитної привабливості країни, дестабілізацію внутрішньополітичної обстановки і приморських регіонах.

Широкий спектр гібридних загроз вимагає сьогодні від світової спільноти вдосконалення норм міжнародного морського права, а від національних держав – вжиття заходів щодо зміцнення стійкості транспортної галузі та критичної інфраструктури.

Література:

1. British destroyer HMS Defender sailing near the annexed Crimea: analysis of the incident. URL: <https://uacrisis.org/en/hms-defender>.

2. Hybrid threats as a concept. URL: <https://www.hybridcoe.fi/hybrid-threats-as-a-phenomenon/>.

3. Murphy M., Schaub jr. G. “Sea of Peace” or Sea of War–Russian Maritime Hybrid Warfare in the Baltic Sea. *Naval War College Review*. 2018. Vol. 71. No. 2. URL: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1738&context=nwc-review>.

4. NATO’s response to hybrid threats. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_156338.htm?selectedLocale=uk.

5. Stavridis J. Maritime hybrid warfare is coming. URL: <https://navalinstitute.com.au/maritime-hybrid-warfare-is-coming/>.

6. Судходная лінія Котка – Силламяэ закрываецца. URL: <https://sillamae.www1.ee/news/sudohodnaja-linija-kotka-sillamjae-zakryvaetsja.html>.

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

МОРСЬКА ОХОРОНА ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ – ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ

Заборовський Віталій Віталійович

*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри соціально-гуманітарних дисциплін,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Морська охорона України – структурний підрозділ Державної прикордонної служби України, основні задачі якого пов'язані з охороною державного кордону України на морі та інших водних просторах. Морська охорона Державної прикордонної служби України здійснює охорону морського кордону, захист суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, охорону річкової ділянки та контроль за плаванням та перебуванням у територіальному морі. Загальна протяжність морського кордону сягає 1,355 тисячі кілометрів, з яких майже 1,06 тисяч кілометрів по Чорному морю, 250 кілометрів – по Азовському та 49 кілометрів – по Керченській протоці. Крім того площа виключної (морської) економічної зони сягає 72 тисячі квадратних кілометрів [1].

Створення морської охорони було розпочате одразу після з проголошення незалежності України, одночасно зі створенням прикордонних військ України. У 2001 р. було розпочато реформу прикордонної служби, в результаті якої 31 липня 2003 р. прикордонні війська України були перетворені на Державну прикордонну службу України (ДПСУ). У цьому ж році ДПСУ (а також морська охорона) з гідністю витримали перше випробування – це був російсько-українській конфлікт навколо острова Тузла. Він був спричинений спорудженням Росією дамби в Керченській протоці від Таманського півострова до острова Тузла. На думку аналітиків, метою конфлікту було вчинення тиску на Україну стосовно делімітації кордону в Керченській протоці та Азовському морі. 29 вересня 2003 р. Росія розпочала активну фазу будівництва дамби – від російської станиці Тамань Темрюкського району Краснодарського краю у напрямку до острова Тузла починають насипати греблю з метою з'єднання її з російським берегом. Працюючи у три зміни, будівельники споруджують по 150 метрів греблі на день. Перемовини почались після того, як будівельники досягли українського прикордонного понтону. Україна наполягала на тому, що Азовське море і

Керченська протока повинні бути внутрішніми водами України і Російської Федерації, розділеними державним кордоном. За таким принципом розмежування Тузла належить до України. Росія наполягала на тому, що офіційно чітко проведені кордони як в акваторії Азовського моря, так і в Керченській протоці відсутні, а також відмовлялася визнати Тузлу островом, наполягаючи на тому, що це коса. Крім того РФ вказувала на те, що тільки континентальна частина Криму відійшла Україні. Протягом вересня та першої половини жовтня тривало загострення протистояння, і тільки 23 жовтня 2003 р. будівництво дамби зупинили – між українськими прикордонниками і російськими будівельниками залишалося близько 100 метрів. В листопаді 2003 р. прем'єр-міністри РФ і України домовились про припинення подальшого будівництва дамби. 2 грудня 2003 р. на Тузлі відкрилася нова прикордонна застава. У липні 2005 р. в результаті чергових консультацій України та Російської Федерації прес-служба МЗС України оголосила, що Росія визнала приналежність Україні острова Коса Тузла і «вод навколо нього». Проте в Департаменті інформації і друку МЗС РФ у відповідь на таку інформацію сказали: «правовий статус острова Тузла залишається невизначеним» [2]. І це стало першим кроком, який зробила РФ на шляху до анексії та подальшої окупації Кримського півострова. В таких умовах дуже гостро постало питання щодо подальшої розбудови морської охорони ДПСУ.

Протягом 2005–2006 рр. були закуплені 52 катери для охорони річкових ділянок кордону. У 2007 р. згідно з постановою КМУ було прийнято першу програму «Облаштування та реконструкція державного кордону» на період до 2015 р. Серед іншого вона передбачала оновлення корабельно-катерного складу морської охорони [3]. У серпні 2011 р. в Ізмаїлі завершили двомісячний курс навчання перші 17 бійців підрозділу спеціального призначення морської охорони ДПСУ [4]. В 2012 р. на озброєнні морської охорони надійшли один великий патрульний катер проекту 58130 «Орлан» та чотири малих патрульних катери типу UMS-1000, 11 грудня 2012 р. було отримано великий патрульний катер ВВ-200 «Балаклава» проекту «Орлан», у січні 2013 р. було сформовано дивізіон річкових кораблів на Західній військово-морській базі [5]. В кінці 2013 р. до складу морської охорони входили: два кораблі проекту 1241.2 «Молнія»; п'ять кораблів морської охорони проекту 205П; 18 катерів морської охорони проекту 1400М «Гриф»; 1 катер морської охорони проекту «Орлан»; 17 малих катерів морської охорони проекту «Калкан»; 6 малих катерів морської охорони типу UMS-1000; 62 різноманітних малих катери [6].

2 березня 2014 р. 12 одиниць корабельно-катерного складу Севастопольського та Ялтинського загонів морської охорони були передислоковані з Криму до Одеси й включені до складу Одеського загону морської охорони ДПСУ. Після проведення псевдореферендуму про статус Криму, 18 березня 2014 р. ДПСУ почала вивід морської охорони з Криму –

11 кораблів Керченського загону морської охорони було перебазовано до Маріуполя на додачу до 7, які вже базувались там же [7]. 31 серпня 2014 р. тактична група з двох сторожових катерів морської охорони ДПСУ на Азовському морі була обстріляна з берега невідомими в районі села Безіменне, в наслідок чого катер ВГ-119 отримав пошкодження й затонув, з 9 членів екіпажу 2 зникли безвісти й 7 отримали поранення. Це були перші втрати українських моряків-прикордонників у війні, яку Росія розв'язала на нашій землі. 7 липня 2015 р. під час виходу з корабельно-катерної стоянки в бухті Маріуполя підірвався на міні й затонув малий катер морської охорони типу UMS-1000 – з 7 членів екіпажу, які перебували на борту загинули 2 особи, 5 прикордонників отримали поранення. В подальшому пошкоджений катер було піднято, відремонтовано та повернуто до строю 26 травня 2017 року. Станом на 2016 р. в складі морської охорони було 13 кораблів та 56 катерів. Протягом року було проведено ремонт 3 кораблів і 33 катерів, побудовано малий катер морської охорони «UMS–1000» із броньованим захистом. На базі Ізмаїльського навчально-тренувального загону Морської охорони підготовлено 300 фахівців (за 12 напрямми). У навчальних закладах іноземних партнерів підвищено професійний рівень 41 моряка-прикордонника (в США, Румунії, Польщі та Великій Британії) [8].

Розвиток Морської охорони як сучасної структури, що гарантовано забезпечуватиме захист національних інтересів України на морській та річковій ділянках кордону, у її виключній (морській) економічній зоні передбачено Стратегією інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року та іншими документами державного планування. Відповідно до концептуальних підходів Морську охорону планується розбудувати по типу Берегових охорон провідних європейських країн з широкими правоохоронними функціями. Загальне зменшення чисельності корабельно-катерного складу буде компенсовано за рахунок підвищення його функціональності, економічності та технічної оснащеності. Основним же способом несення служби буде комплекс дій, направлених на отримання інформації від усіх можливих джерел стосовно руху суден морськими шляхами сполучення, використання даних повітряної розвідки з одночасним патрулюванням груп кораблів та катерів у визначених районах [1]. На сьогодні триває проведення комплексу заходів щодо розвитку рівня оперативності реагування на морі, який полягає в підвищенні спроможностей Морської охорони шляхом оновлення корабельно-катерного складу, удосконалення відомчої системи базування, системи висвітлення надводної обстановки, а також досягнення сумісності сил і засобів Морської охорони та ВМС ЗС України.

Основні завдання підготовки зосереджені на: удосконаленні рівня практичної підготовки персоналу щодо реалізації правоохоронних та правозастосовних функцій під час охорони державного кордону України та

захисту суверенних прав України у виключній (морській) економічній зоні; опануванні сучасних зразків озброєння та техніки, готовності до їх застосування; нарощуванні практичної складової в системі підготовки, враховуючи практичний досвід застосування корабельно-катерного складу; удосконаленні навчально-матеріальної бази для підготовки персоналу всіх рівнів; проводиться робота щодо розширення спектру заходів міжнародного прикордонного співробітництва з державами – членами і партнерами НАТО та Європейського Союзу, у т.ч. в рамках Форуму Чорноморського прикордонного співробітництва. Взято участь у заходах спільної з підрозділами ВМС ЗС України підготовки, у т.ч. в міжнародних навчаннях «Сі Бриз», «Ріверайн» та «Чорноморський яструб», а також інших безпекових ініціативах, що відповідають інтересам України [9].

Література:

1. Морська охорона Державної прикордонної служби України продовжує розвиватися. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/morska-ohorona-derzhavnoi-prikordonnoi-sluzhbi-ukraini-prodovzhu-rozvivatisya/>.
2. Хроніки незалежності. Чи була Тузла репетицією анексії Криму? URL: https://lb.ua/news/2018/06/07/399652_hroniki_nezavisimosti_li_tuzla.html.
3. Постанова від 13 червня 2007 р. N 831 Про затвердження Державної цільової правоохоронної програми «Облаштування та реконструкція державного кордону» на період до 2015 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/831-2007-%D0%BF#Text>.
4. Пограничные «коммандос» будут искать наркотики под водой и брать нарушителей на бордаж. «Сегодня. UA» от 7 августа 2011.
5. Киевский завод возобновит строительство бронекатеров для речного дивизиона ВМСУ. URL: <https://dumskaya.net/news/kiievskij-zavod-vozobnovit-stroitelstvo-bronekate-039506/>.
6. Состояние и перспективы развития военно-морских сил Украины (2013). URL: <https://topwar.ru/39861-sostoyanie-i-perspektivy-razvitiya-voenno-morskih-sil-ukrainy-2013.html>.
7. Морские силы Крыма перебрались в Донбасс. URL: <http://donbass.ua/news/region/2014/03/18/morskie-sily-kryma-perebralis-v-donbass.html>.
8. Біла книга-2016: Державна прикордонна служба України. URL: [https://dpsu.gov.ua/upload/file/rozd_1_1_2_\(1\).compressed.pdf](https://dpsu.gov.ua/upload/file/rozd_1_1_2_(1).compressed.pdf).
9. Розвиток морської охорони. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/rozvitok-morskoi-ohoroni/>.

THE ROLE OF MERCENARIES IN THE BLACK SEA BASIN

Soroceanu Igor

PhD Student,

*The Academy „Ștefan cel Mare” of the Ministry of Internal Affairs
of the Republic of Moldova*

Chișinău, Moldova

Introduction. For most of its ancient and medieval history, the Black Sea basin has been the meeting place of flourishing civilizations, imperial ambitions, confrontations for domination and control, economic and cultural synergies. Greek city-states founded trading colonies along the shores of the Black Sea as early as the 7th century BC, Byzantium dominated for centuries through a complicated network of alliances and selective military interventions, the Tartars and the Golden Horde controlled a vital segment of the Silk Road from China to Europe, Venice and Genoa established prosperous shopping malls that survived until the end of the 15th century, when they were overwhelmed by the growing power of the Ottoman Empire, which in turn faced expansion Russia, which reached the shores of the Black Sea in the mid-18th century. Rivalry between the two empires often resulted in wars, stripping each other of their domains as Russia struggled to gain control of the entire maritime space, especially the Black Sea Straits, assuming the role of liberator of the Christian peoples [5, p.9].

The degree of investigation of the problem at present, the purpose of the research. At present, the importance and purpose of the elaboration of this scientific approach, appears from the author's intention to research in detail and in many ways the general landmarks on the essence of mercenaries in the Black Sea Basin, as well as informing the general public about this.

Materials used and methods applied. In the process of elaborating the scientific article we were guided by several and various methods of scientific research that made possible the proper investigation of the subject, among which we can list: method of analysis, method of synthesis, method of deduction, systemic method, historical method, and comparative method.

The theoretical-legal basis of the scientific approach includes the international provisions regulating the concept of „mercenary”, online reference addresses and specialized literature – which directly or indirectly addresses the essence and content of the subject under investigation.

Basic content / Results and discussions. The Black Sea Basin is one of the most strategic regions in the world, of major importance for the European Union and its Member States, especially in terms of ensuring security and defense, as well as for the European Union's Neighborhood Policy and the Eastern Partnership. The importance of enhanced cooperation between the European Union and the countries of the region was recognized by the Black Sea Synergy –

the European Union's regional policy launched in 2008, as all existing conflicts in the Republic of Moldova (Transnistria), Georgia (South Ossetia and Abkhazia) and the Armenia and Azerbaijan (Nagorno-Karabakh) are located in the Black Sea basin [4, pct.A].

The conflicts in the Wider Black Sea area have, above all, a special strategic value. Of course, the cultural, social, national or ethnic element plays a well-defined role in these so-called „frozen conflicts”, but they are not defining as long as in other geographically close areas, such as Dobrogea, Transylvania, Bucovina or Serbian Banat there are certain inter-ethnic tensions, but without strategic foundation and external support, they cannot manifest themselves, so they become „asleep” and do not come to the surface.

The Black Sea area covers a geographical area between south-eastern Europe and Central Asia, which involves a series of conflicts of strategic value, called by some «frozen» specialists, which practically prevent the development of these areas from the point of view of economic and socio-political view. The conflicts in Transnistria, the South and North Caucasus, the Crimea and the Middle East are drawing attention in this regard. Their causes and effects are variable. They range from economic to military, from strategy to necessity [3, p.118].

In accordance with the provisions of Article 47 of the Additional Protocol No. 1 of June 10, 1977 to the Geneva Conventions of August 12, 1949 on the Protection of Victims of International Armed Conflicts, the concept of „mercenary” means any person [1, art.47]:

- a) who is specially recruited in the country or abroad to fight in an armed conflict;
- b) who, in fact, takes part in hostilities;
- c) who takes part in hostilities in particular in order to obtain a personal advantage and who is actually promised, by the party to the conflict or on his behalf, a remuneration higher than that promised or paid to combatants with a similar rank and function in the forces armies of this party;
- d) who is neither a national of a party to the conflict nor a resident of the territory controlled by a party to the conflict;
- e) who is not a member of the armed forces of a party to the conflict;
- f) who has not been sent by a State, other than a party to the conflict, on an official mission as a member of the armed forces of that State.

At the same time, a mercenary is not entitled to the status of combatant or prisoner of war.

Additional Protocol number 1 establishes, in case of doubt, a presumption of combatant status for persons who take part in hostilities and fall into the hands of the opposing party and who claim the status of prisoner of war, with the competent court determining their actual status. He does not enjoy the status of prisoner of war, illegal combatants (spies, saboteurs, mercenaries) and those who have

committed war crimes, after a competent court has handed down a sentence against them [2, p.52-53].

Frozen conflicts in the Greater Black Sea area have become a permanent source of instability and insecurity. The main cause of these conflicts was generally ethnic in nature, and their development led to both political and military crises involving major powers such as Russia on the one hand and various Western countries on the other. in different camps of interest.

The frozen conflicts seem to have overcome the intensity of the military conflicts, but they cannot be considered over because, as a result of the negotiations to stop them, no viable solutions have been found to satisfy both sides involved.

They were called as frozen conflicts „those conflicts that have reached a fragile state of balance, such as neither peace nor war, following the military victory of the minority communities. However, their independence is not recognized at the international level, remaining a subject of violation of international law”.

Currently, the situation in the Black Sea Region is extremely complex due to the conflicts in Ukraine, Russia’s involvement in the frozen conflicts, but also the unprecedented militarization of the Crimean Peninsula. The Russian Federation wants to create a buffer zone in the Black Sea Zone, using frozen conflicts in its favor [6], for which third parties are also involved in such conflicts, such as mercenaries. Thus, their role in the Black Sea Basin is very dynamic and controversial.

The mercenaries represent a „new military force” in the Black Sea Region, and with their direct support and involvement – some international actors, gain the hegemony of the territorial-administrative space under investigation.

The involvement of the mercenaries was also felt in the conflict between Armenia and Azerbaijan (Nagorno-Karabakh). From 1988 to 2020, five frozen armed conflicts broke out in the Black Sea basin. Nagorno-Karabakh is the oldest. It begins in 1988. Armenian secessionists in Nagorno-Karabakh have tried to unite with Armenia. In the end, the conflict led to the relocation of 230,000 Armenians from Azerbaijan and 800,000 Azerbaijanis from Armenia and Karabakh. The fire ceased in 1994, and since then there has been the unrecognized Mountain Karabakh Republic [7].

Conclusion. Following the above, we reiterate that the role of mercenaries in the Black Sea Basin is one of essential visibility. International actors, with great goals and interests, use these categories of people in order to obtain different advantages and successes. Therefore, the role of mercenaries in these areas denotes an atmosphere of constant instability and insecurity.

References:

1. Additional Protocol No. 1 of 10 June 1977 to the Geneva Conventions of 12 August 1949 on the Protection of Victims of International Armed Conflicts;

2. Bulgac Anatolie and Sîrbu Sergiu, *International Humanitarian Law. Guide*, Chisinau, Publishing House „Centrul Editorial-Poligrafic Medicina”, 2019, total number of pages: 88;
3. Savu Horia, *Considerations regarding the strategic analysis of the conflicts in the Extended Black Sea Area*, „Lucian Blaga” University of Sibiu, Romania, 2009;
4. Report on the strategic military situation in the Black Sea Basin following the illegal annexation of Crimea by Russia (2015/2036 (INI)) No. the strategic military situation in the Black Sea Basin following the illegal annexation of Crimea by Russia (2015/2036 (INI));
5. Hélène Carrère D’Encausse, *The Eurasian Empire: A History of the Russian Empire from 1552 to the Present*, trans. Anca Irina Ionescu, Orizonturi, București, 2008, [original title: Hélène Carrère d’Encausse, *L’Empire d’Eurasie: une histoire de l’Empire russe de 1552 a nos jours*, Fayard, Paris, 2005];
6. Crenganiș Alexandru Marian, *The frozen conflicts in the Extended Black Sea Area*. It can be accessed at the following link: https://www.casamariinegre.ro/studii/geopolitica/110/conflictele-inghetate-din-zona-extinsa-a-marii-negre#_ftn2, viewed on 02.12.2021;
7. Toader Alexandru, *Over three decades of „frozen conflicts” in the Black Sea basin. Nagorno-Karabakh is the oldest*, 2020. It can be accessed at the following link: <https://alephnews.ro/government/over-the-freed-of-the-freezing-of-freezing-conflicts-in-the-black-basket-is-the-oldest/>, viewed on 02.12.2021.

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

БОРОТЬБА З ТЕРОРИЗМОМ, КОНТРАБАНДОЮ ТА НЕЗАКОННИМ ОБІГОМ НАРКОТИКІВ НА МОРІ

Білих І. В.

*ад'юнктка кафедри адміністративної діяльності поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Науковий керівник: Корнієнко М. В.

*доктор юридичних наук, професор, підполковник поліції,
завідувач кафедри адміністративної діяльності поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

На сьогодні в Україні процвітає контрабанда на морському транспорті. З кожним роком змінюються форми, методи, та засоби вчинення данного правопорушення. Звернувши увагу можемо сказати що в Україні, контрабанда а також незаконний обіг наркотичних речовин не велика рідкість на митних постах, це посягає на економічну безпеку держави, тобто на стан держави що забезпечує можливість розвитку умовт для належного життя населення перспективного розвитку економічної стабільності та благополуччя в державі. Варто зазначити що на даний час визначення такої правової катеорії як “контрабанда” передбачено в ст. 201 КК України. Також контрабанду можна і віднести до адміністративної відповідальності, тому відповідно до чинного законодавства а саме за контрабанду, перевезення через митний або поза митним контролемречей, та порушення митних правил на судні, настає як кримінальна так і адміністративна відповідальність.[1]

Також підтверджено, що сьогодні незаконний обіг наркотичних засобів охоплює всі злочини, вчинені з прямим наміром, які і є системним циклом операцій – від незаконного вирощування, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення або пересилання наркотиків до їх реалізації споживачеві. Відбулися зміни в структурі вилучених наркотичних засобів, серед яких переважає концентрований опій, героїн, кокаїн та засоби амфетамінового походження. Географія скоєння злочинів у сфері обігу наркотичних засобів охоплює всі регіони України, простежується зростання показників розповсюдження та вживання наркотиків, класифіковано осіб, які вчиняють ці злочини, за віком, соціальним станом, зайнятістю, статеву ознакою, громадянством, судимістю тощо.[2]

А нові тенденції у розвитку міжнародного тероризму створюють додаткові виклики для національної і міжнародної безпеки і потребують належного реагування. З огляду на це, заходи з удосконалення антитерористичної політики і боротьби з тероризмом як на національному, так і на міжнародному рівнях повинні мати перманентний характер навіть за умов низького рівня відповідної загрози. Наразі зусилля багатьох країн спрямовані на посилення захисту від терористичної загрози. Аналіз антитерористичної діяльності міжнародних і регіональних організацій, а також державної політики низки країн світу дозволяє виокремити актуальні тенденції протидії тероризму як на суші так і на водному просторі. [3]

На сучасному етапі розвитку України тероризм викликає серйозну стурбованість, адже діяльність терористів завдає великого політичного і економічного збитку, робить негативний психологічний вплив на населення. Тероризм став глобальною проблемою для світової спільноти і саме тому важливим способом протидії терору є включення України в загальносвітову правову систему боротьби з даним явищем. Правові засади боротьби і протидії тероризму можна розділити на два відповідних взаємопов'язаних рівня:

1. Міжнародно-правові акти, підписані та ратифіковані Україною.
2. Національне законодавство України. [4]

Проаналізував установчі договори ЄС, «спеціалізовані» акти, що охоплюють сферу окремих транснаціональних злочинів (тероризм, наркобізнес, торгівля людьми, фінансові злочини, зокрема шахрайство, корупція; екологічні злочини, контрабанда мігрантів), які регламентують співпрацю правоохоронних органів держав-членів ЄС у протидії сучасним загрозам.

Література:

1. Про боротьбу з контрабандою і порушенням митних правил, координацію діяльності у цій сфері URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0033525-08#Text>
2. Грень Р. Р. Незаконний обіг наркотичних засобів як об'єкт впливу оперативних підрозділів правоохоронних органів України. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: «Юридичні науки». Херсон: ХНУ, 2018. Вип. 3, т. (2). С. 96–100.
3. The Global Terrorism Index 2016 [Електронний ресурс] / The Institute for Economics and Peace and University of Maryland. – С. 62. – Режим доступу : <http://economicsandpeace.org/wp-content/uploads/2016/09/Global-TerrorismIndex-2016.pdf>
4. Актуальні проблеми правового забезпечення боротьби з терористами. URL: <https://minjust.gov.ua/m/str/44>

ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОТИДІЇ МОРСЬКОМУ ТЕРОРИЗМУ У НАЦІОНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ

Братель Сергій Григорович

кандидат юридичних наук, доцент,

перший проректор

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Тероризм, у тому числі його прояв на морі, – одна з найнебезпечніших форм злочинності, що становить загрозу миру, будучи через це одним із найтяжчих злочинів міжнародного характеру. На сучасному етапі це явище перетворилося на фактор, який на стратегічному рівні створює комплексну загрозу безпеці в міжнародному масштабі та суттєво дестабілізує нормальний розвиток міжнародних відносин.

Важливо відзначити, що безпека мореплавства визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі й безаварійної роботи суден [1, с.3]. При морському тероризмі створюється стан неконтрольованого використання транспортних засобів, порушуються охоронювані правовими нормами відносини у сфері безпеки функціонування транспорту. Разом з тим головна небезпека тероризму на морі полягає не лише в тому, що він загрожує безпеці морського судноплавства, але й в тому, що він зневажає загально визнаний принцип свободи морів [2, с.23].

У Підсумковому документі Віденської зустрічі представників держав-учасниць наради з безпеки і співробітництва в Європі 1989 року відзначається: «...держави-учасниці беззастережно засуджують як злочинні всі акти, методи й практику тероризму, де б вони ні відбувалися... тероризм не може бути виправданий за жодних умов» [3].

Міжнародно-правова позиція України у сфері боротьби з морським тероризмом виражена в її активній участі в чинних міжнародно-правових актах, у взятті на себе визначених зобов'язань у сфері боротьби з морським тероризмом і в імплементації в українське законодавство положень відповідних міжнародно-правових актів. Однією з перших, 29 квітня 1958 року, була укладена багатостороння Женевська конвенція про відкрите море, яка містила низку статей про боротьбу з тероризмом у відкритому морі – піратством [4]. Крім того, Україна приймає участь у «Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства» [5], а також в «Протоколі про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, що розташовуються на континентальному шельфі» [6].

26 січня 1977 року в Страсбурзі була підписана Конвенція про боротьбу з тероризмом [7]. Ряд пропозицій, сформульованих міжнародною нарадою в 1986 р. у Хосе, були реалізовані в Постанові Кабінету Міністрів України

№ 250 від 16 травня 1992 р. «Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства» та створенні Служби загальної безпеки на судах морського транспорту (СОБ) [8]. Цією ж Постановою було затверджене Положення про Службу загальної безпеки державної адміністрації морського транспорту України. Положення передбачало, що Служба загальної безпеки виконує свої функції щодо забезпечення безпеки мореплавання на судах і в портах, а її структура і штати встановлюються залежно від обсягу і складності поставлених завдань. Відповідно до Положення особовий склад Служби загальної безпеки знаходиться в кадрах МВС, а також може бути вільнонайманим, на нього поширюється законодавство України про працю. Надалі Постанову Кабінету Міністрів від 16 травня 1992 р. було скасовано, та прийнято нове Положення про Службу загальної безпеки державної адміністрації морського транспорту України [9].

Після прийняття в грудні 2002 р. Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПС) [10] в Україні у 2004 р був створений спеціальний Координаційний центр, що дістав назву «Агентство морської безпеки». З метою регламентації його діяльності з урахуванням і на основі Кодексу ОСПС був розроблений і прийнятий значний пакет документів з безпеки на морі. Деякою мірою питання про боротьбу з морським тероризмом знайшло відображення й у Кодексі торговельного мореплавання України [11].

Незважаючи на широкий перелік нормативного забезпечення, національна правова база боротьби з морським тероризмом потребує подальшого удосконалювання. На практиці, як правило, боротьба з морським тероризмом зводиться до звільнення заручників шляхом викупу, що призводить до вчинення нових злочинів.

Основні проблеми в боротьбі з морським тероризмом полягають у: ресурсних (фінансових) утрудненнях більшості прибережних держав третього світу; нездатності уряду цих країн вплинути на ситуацію; неможливості постійного перекриття районів піратства наявною кількістю кораблів, катерів і літальних апаратів (патрулювання на сьогодні залишається одним з найбільш ефективних заходів у боротьбі з піратством); наданні прибережними державами та судновласницькими компаніями хибної статистичної й іншої інформації про напади на судна; неузгодженості правових норм і актів, що визначають режим прибережних районів тощо. Тому забезпечення морської безпеки вимагає консолідації зусиль на міжнародному та національному рівні для вироблення комплексу заходів протидії піратству і морському тероризму.

Література:

1. Барановский А. Все на борьбу с пиратами. *Cargo News*. 2001. 15 мая. С. 3-8.
2. Моджорян Л. А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность судоходства. М.: Междунар. отношения, 1991. 176 с.

3. Итоговый документ Венской встречи представителей государств-участников совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. М.: Политиздат, 1989. С. 8 – 9.

4. Конвенція про відкрите море від 29.04.1958 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text.

5. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, 1988 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text.

6. Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі Протокол ратифіковано Постановою ВР 3735-ХІІ (3735-12) від 17.12.93 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_093#Text.

7. Європейська конвенція про боротьбу з тероризмом (ETS N 90). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_331#Text.

8. Про заходи щодо підвищення безпеки мореплавства: Постанова Кабінету Міністрів України № 250 від 16 травня 1992 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250-92-п#Text>.

9. Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 р. № 339 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11#Text>.

10. Международный кодекс по охране судов и портовых средств от 12 декабря 2002 года. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text.

11. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>.

9. Боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі

КОНТРАБАНДА ТА ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ В УКРАЇНІ

Денисова Аліна Володимирівна

доктор юридичних наук, доцент,

завідувач кафедри адміністративного права та

адміністративного процесу,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

З проголошенням незалежності в 1991 році Україна стикнулася з значним поширенням контрабанди в державі, особливо в прикордонних районах, як на заході, так і на східному кордоні з РФ, а також у морських портах (Одеса, Чорноморськ, Маріуполь, Керч, Севастополь тощо).

Сьогодні контрабанда та порушення митних правил в Україні залишається одним з основних факторів, які руйнують зовнішню політику, що негативно впливає на розвиток національної економіки та її стратегічних напрямів. Контрабанда є одним із найнебезпечніших злочинних явищ у сфері суспільного життя. Ця проблема, яка не обходить жодну з країн світу, і завдяки процесам світової інтеграції, стала проблемою без кордонів.

Згідно ст. 201 Кримінального кодексу України, контрабанда – це переміщення товарів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю, вчинене у великих розмірах, а також незаконне переміщення історичних та культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, радіоактивних або вибухових речовин, зброї та боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї та бойових припасів до неї), а так само контрабанда стратегічно важливих сировинних товарів, щодо яких законодавством встановлено відповідні правила вивезення за межі України [1, 69].

Безпосереднім об'єктом контрабанди є встановлений порядок переміщення матеріальних цінностей, а також окремих предметів і речовин, вилучених з вільного обороту, через митний кордон України [2, 340].

Основні фактори, що зумовлюють поширення контрабанди, такі [3, 210]:

1. недостатнє співробітництво правоохоронних й контролюючих органів України з відповідними органами сусідніх з Україною держав щодо обміну інформацією про боротьбу з переміщенням товарів поза митним контролем чи з приховуванням від митного контролю;

2. сприяння посадових осіб органів державної влади юридичним або фізичним особам у переміщенні через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю товарів, транспортних засобів, історичних та культурних цінностей;

3. недосконалість нормативно-правового регулювання імпорту товарів й відсутність діючого контролю за реалізацією імпортованих товарів на внутрішньому ринку;

4. недосконале, суперечливе регулювання діяльності щодо боротьби з контрабандою й порушенням митних правил;

5. наявність чималої різниці між цінами на окремі групи товарів на світовому та внутрішньому ринках;

6. безробіття серед мешканців прикордонних районів.

Система протидії контрабанді включає діяльність цілого ряду державних органів, серед яких Державна митна служба України, Служба безпеки України, Державна прикордонна служба України тощо [4, 220].

Ефективна протидія контрабанді можлива при умові вжиття заходів [5, 410]:

1. покращення технічного оснащення пунктів пропуску через кордон України засобами об'єктивного контролю (великотоннажними терезами, сканерами, рентгенівськими установками, системами зчитування номерів й відеоспостереження);

2. запровадити міжвідомчу базу даних правоохоронних органів про осіб, причетних до створення та діяльності фіктивних підприємств;

3. на підставі інформації правоохоронних органів та органів, що здійснюють контроль за провадженням господарської діяльності, запровадити міжвідомчий моніторинг діяльності суб'єктів господарювання, які здійснюють експортно-імпорتنі операції;

4. запровадження комплексного контролю за реалізацією товарів на внутрішньому ринку держави шляхом створення ефективної системи супроводження руху товарів від кордону до споживача;

5. забезпечення ефективної взаємодії органів державної влади з метою запобігання незаконному переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон України, ухиленню від сплати митних платежів;

6. посилення взаємодії з правоохоронними та контролюючими органами сусідніх з Україною держав щодо обміну інформацією про боротьбу з переміщенням товарів поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю;

7. посилення адміністративної відповідальності шляхом встановлення адекватних штрафних санкцій за порушення митних правил;

8. організацію широкого висвітлення в ЗМІ дій органів державної влади, пов'язаних з боротьбою з контрабандою та порушенням митних правил.

Таким чином, контрабанда є одним з тих чинників, що впливають на економічну і національну безпеку держави. Тому дослідження даної теми на сьогодні є доволі актуальним. Таким чином, нелегальне ввезення на територію нашої держави іноземної продукції знижує попит на продукцію вітчизняного товаровиробника, а контрабандисти виводять у тіньовий обіг чималі суми коштів, призначених для сплати митних платежів. Контрабанда зброї й боєприпасів, ядерних матеріалів й речовин, наркотичних засобів негативно впливає на суспільні відносини у сфері захисту життя та здоров'я громадян, а контрабанда культурних цінностей позбавляє їх права на користування культурно-історичним надбанням країни.

Отже, основними причинами, що впливають на розповсюдження контрабанди є: економічні передумови, недосконала митна політика, відсутність співробітництва правоохоронних та контролюючих органів України з такими ж органами інших держав тощо. Також вагомою причиною є перевантаженість митниць та недостатня кількість технічних засобів для здійснення огляду, недосконале нормативно-правове регулювання імпорту товарів та недосконале регулювання діяльності щодо боротьби з контрабандою товарів.

Владі сьогодні необхідно підвищити правовий та соціальний захист працівників митних органів, що дасть змогу обмежити зусилля злочинних угруповань витягнути митників у нелегальну діяльність, а також захистити їх від протиправних посягань криміногенних структур. Слід провести модернізацію діяльності митної служби й реформування її структури. Останнє має бути націлене на покращення керованості й контрольованості

митних органів та їхньої діяльності, на посилення протидії порушникам митного законодавства.

Отже, одним з найважливіших завдань, які сьогодні стоять перед Держмитслужбою, є організація системної роботи у напрямку протидії порушенням митних правил та боротьби з контрабандою. Я закликаю всіх співробітників митниці застосовувати всі знання та досвід у боротьбі з цим ганебним явищем.

Література:

1. Кримінальний кодекс України: Закон України від № 2052-VIII від 18.05.2017//Відомості Верховної Ради України. – 2017. – с. 168.

2. Митний кодекс України // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, с. 552.

3. Передало Х. С. Боротьба з контрабандою як один із методів забезпечення економічної безпеки держави/Х. С. Передало, Н. В. Стасів//Національний університет “Львівська політехніка”. – 2016 – С. 206-211.

4. Дьяченко О.В. Митний контроль як один із засобів виявлення правопорушень у сфері митного регулювання зовнішньоекономічної діяльності/О.В. Дьяченко, Т.Л. Вишинська, С.М. Литвин//Вісник Хмельницького національного університету. – 2016. – № 2. – с. 218-227.

5. Крисоватий А.І. (ред.) Митна справа Підручник. – А. І. Крисоватий, С. Д. Герчаківський, О. Б. Дем’янюк та ін. – Тернопіль: Екон. думка ТНЕУ, 2014. – С. 540.

ПОЄДНАННЯ У ТЕОРЕТИЧНОМУ КОНЦЕПТІ «БОРТЬБА ІЗ ТЕРОРИЗМОМ НА МОРІ» ЕЛЕМЕНТІВ КОНЦЕПЦІЇ АНТИТЕРОРИСТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ НАСЕЛЕННЯ

Комісаров Олександр Геннадійович

доктор юридичних наук, професор, професор кафедри правоохоронної діяльності Національної гвардії України, Київський інститут Національної гвардії України м. Київ, Україна

Беньковський Сергій Юрійович

кандидат юридичних наук, начальник кафедри державно-правових дисциплін, Київський інститут Національної гвардії України м. Київ, Україна

Відмежовуючи терористичні загрози від нетерористичних загроз на рівні діяльності, рівно як і терористичне насильство від нетерористичного насильства на рівні наслідків, правова наука оперує елементами

специфічності характеристик самої терористичної діяльності, зокрема усвідомленням терористом мети його акту чи його ставленням до можливих наслідків нападу. За такого підходу «тероризм на морі» або «морський тероризм» виступає різновидом терористичної діяльності, що базується на єдності способів досягнення своєї мети терористами але вирізняється широтою кола об'єктів посягання – від окремих об'єктів на морі (суден чи стаціонарних платформ) до акваторії портів, портових міст, морських курортів, їх інфраструктури, туристів чи місцевого населення пов'язаного із «морською інфраструктурою».

У межах вказаного організованість, системний ідеологічний чи умисний економічний характер, цілеспрямованість та злочинність терористичної діяльності будується навколо поєднання в особі «жертви» терористичного нападу характеристик окремих рівнів (підсистем) на які розділяється цілісна система антитерористичної безпеки населення із вичлененням із категорії «населення» (щодо кожного із рівнів) такої її базової характеристики як постійне перебування (проживання). Окрім характеристик рівня «Місця компактного проживання людей» морський тероризм використовує основні риси (характеристики) рівнів «Місця виконання особою трудових функцій, об'єкти торгівлі, побуту, розважальні комплекси» та «Переміщення особи засобами морського транспорту, морські вокзали, порти».

Насамперед, наявність проживання передбачає наявність правового зв'язку особи з державою (громадянство), а також законність перебування на певній території або об'єкті осіб, у яких такий зв'язок відсутній; зумовлюється реалізацією особою одного з ключових природних і невідчужуваних прав – права на свободу пересування та вільний вибір місця проживання, яке складається із сукупності чітко сформульованих і взаємозалежних особистих прав і свобод серед яких визначене місце належить праву на свободу перебування в обраному місці проживання. До того ж часові параметри перебування та фактичне «виключення із постійного місця проживання» на сьогодні не вважаються суттєвою перепорою для реалізації таких прав, охоплюють період від 1 дня до 90-180 днів, виступають основою для посиленого «захисту» власних громадян з боку дипломатичних (консульських) представництв відповідних країн, регуляторів туристичної галузі тощо.

У широкому тлумаченні «Місця компактного проживання людей» охоплюють низку суспільних процесів, які потребують антитерористичного забезпечення та стандартизації інформаційного обміну між суб'єктами боротьби з тероризмом. Ключовими з них є: реалізація можливості за власним розсудом особи перемішатися у просторі; без одержання на те дозволу, шляхом лише повідомлення контролюючих органів чи органів місцевої влади або органів місцевого самоврядування необмежено змінювати місце тимчасового перебування в адміністративно-територіальних одиницях; мати

у власності чи користуванні, а також змінювати одне чи декілька місць проживання (будинків, квартир, інших приміщень, придатних для проживання) в адміністративно-територіальних одиницях; обрання особою однієї з декількох домашніх адрес, яку вона бажає вказати у паспортному документі та використовувати у суспільних відносинах.

Особа в межах «домашньої» адреси з дотриманням вимог Законів України «Про свободу пересування та вільний вибір місця проживання в Україні», «Про інформацію», «Про захист персональних даних», «Про Державний реєстр виборців» виступає як суб'єкт статичного забезпечення антитерористичної безпеки, тоді як за адресами «морської інфраструктури» вже має місце охорона правопорядку, що спрямована або на охорону права власності, або динамічне забезпечення антитерористичної безпеки. Також у місцях постійного проживання (перебування) будь-яка антитерористична діяльність є залежною від тлумачення категорії «сім'я», яка, у свою чергу, дає змогу розглядати як основне завдання забезпечення антитерористичної безпеки в цих місцях – перетворення «сім'ї» та суспільних відносин, що наявні в її межах, на джерело антитерористичної безпеки, у т.ч. завдяки перетворенню «сім'ї» у середовище інформаційно-роз'яснювальної роботи у сфері боротьби з тероризмом, про що не можна говорити в умовах «морського тероризму» через низьку ймовірність передачі третій особі (суб'єкту боротьби з тероризмом або установі чи організації, що залучена до заходів боротьби із тероризмом) інформації, зміст якої свідчить про навмисні дії одного з членів сім'ї що спрямовані на розпалювання національної, расової чи релігійної ворожнечі, ненависті, призов до вчинення терористичних актів, дій, що загрожують громадському порядку, а також матеріалів, що пропагують расову, національну чи релігійну нетерпимість, дискримінацію.

За таких умов до концепту «боротьба із тероризмом на морі» слід додати визначення окремих ресурсів забезпечення антитерористичної безпеки в місцях компактного проживання (масштабі (рівні) «сім'ї»): 1) відомості щодо розпалювання національної, расової чи релігійної ворожнечі, ненависті, призову до вчинення терористичних актів, дій, що загрожують громадському порядку, а також матеріалів, що пропагують расову, національну чи релігійну нетерпимість, дискримінацію, передані за її межі; 2) відомості щодо протиправної поведінки членів сім'ї, передані за її межі; 3) відомості щодо правил поведінки членів сім'ї, отримані третіми особами шляхом аналізу відносин у сім'ї.

«Зайнятість» та «працевлаштування», виступаючи самостійним об'єктом державного-правого регулювання, є різновидом суспільних відносин між особою – носієм інтелектуального й трудового потенціалу та суспільством – споживачем окремих відомостей та послуг щодо їх надання. Суб'єктом регулювання (управління) у цьому випадку переважно виступає

держава в особі низки спеціалізованих органів та посадових осіб, які здійснюють заходи, спрямовані на забезпечення співпадіння бажання особи реалізувати власний трудовий потенціал у конкретній сфері трудової діяльності та реальних умов для їх здійснення із потребами суспільства. У зв'язку з цим забезпечення антитерористичної безпеки кожного робочого місця є однією з умов забезпечення процесів зайнятості й працевлаштування, які, у свою чергу знаходять своє відображення у поєднанні: соціальної (визначає соціальний стан особи) та економічної (купівля-продаж робочої сили як одного з факторів виробництва) складових, що утворюють складну багаторівневу структуру, завдяки якій праця в умовах сучасного суспільства із засобу для задоволення потреби перетворюється на потребу.

«Робоче місце» як один з вимірів (рівнів) забезпечення антитерористичної безпеки можна також розглядати у статичні та динамічні, виділяти його межі та правила антитерористичної поведінки (захисту) в цих межах. Статичність забезпечення антитерористичної безпеки на рівні робочого місця (доцільно розглядати у межах трудової угоди) знаходить безпосереднє відображення у затверджених правилах внутрішнього трудового розпорядку, статутах або положеннях про дисципліну тощо.

На відміну від рівня «сім'ї», в масштабі «робочого місця» не можна говорити про домінування статичного забезпечення антитерористичної безпеки над динамічним забезпеченням антитерористичної безпеки. Причиною паритетності та рівнозначності для загальної системи антитерористичної безпеки зазначених підсистем у масштабі «робочого місця» є визначений законом рівень «відкритості» оточуючому середовищу та публічності поведінки власника або дій уповноваженого ним органу, у тому числі представникам сил безпеки, та, одночасно, наявність меж (перешкод) заходів із забезпечення антитерористичної безпеки з ініціативи (інтересів) працівників. Загалом на рівні «робочого місця» до концепту «боротьба із тероризмом на морі» можливо включити такі види ресурсів антитерористичної безпеки: 1) відомості щодо порушень трудової дисципліни, передані за межі трудового колективу; 2) відомості щодо дій власника або уповноваженого ним органу, отримані третіми особами з джерел, доступ до яких не обмежувався; 3) відомості щодо дій власника або уповноваженого ним органу, доступ до яких був обмежений, отримані третіми особами під час виконання їх функцій щодо боротьби з тероризмом чи боротьби зі злочинністю.

Останній з рівнів вимірювання антитерористичної безпеки – «переміщення між «сім'єю» та «робочим місцем» – є найбільшим й найскладнішим у системі антитерористичної безпеки. Як і у двох попередніх випадках, цей рівень можна розділити на статичне й динамічне забезпечення антитерористичної безпеки та, враховуючи тенденцію до

збільшення відкритості й публічності будь-якої діяльності із збільшенням масштабів охорони суспільних відносин, відзначити домінування динамічного забезпечення антитерористичної безпеки. Висновок щодо зазначеної тенденції дає змогу розглядати «переміщення» як систему цілеспрямованих дій (поведінки) окремої людини, обмежену «сім'єю» та «роботою». За таких умов, окрім зовнішніх меж «переміщення», слід розглядати також його внутрішню систему, побудовану за принципом суспільного визнання та нормативного закріплення окремих правил антитерористичної безпеки. При цьому у межах концепту «боротьби із тероризмом на морі» фізичне «переміщення» – це завжди вихід людини за межі сім'ї чи робочого місця, який зумовлений метою, яка не посягає на встановлений порядок та антитерористичну безпеку, цілком підтримується та пропагується суспільством за допомогою морально-виховних засобів, формалізована у певному нормативно-правовому акті.

ЩОДО СИСТЕМИ АНТИТЕРОРИСТИЧНОЇ ПІДГОТОВКИ В УКРАЇНІ

Кудінов Сергій Сергійович

доктор юридичних наук, професор,

головний науковий співробітник,

ДНУ «Інститут інформації,

безпеки і права Національної академії правових наук України»

м. Київ, Україна

У вересні 2021 року глава Міноборони Великої Британії Бен Воллес заявив телеканалу Sky news, що терористична загроза зараз – через 20 років після терактів 11 вересня 2001 року – видається менш яскраво вираженою, але тероризм поширився світом ширше. За його словами, терористична загроза стала більш глобальною, хоча “зараз вона не є настільки сконцентрованою”[4].

Тероризм, і в тому числі морський тероризм, – явище останніх десятиків років. Одним з яскравих його прикладів є захоплення у 1985 р. палестинськими терористами італійського пасажирського лайнера «Ахільлі Лаура», де терористи, утримуючи в заручниках близько 400 пасажирів, судно і команду, висунули політичні вимоги до Ізраїля. У цій терористичній акції мали місце і смертні випадки, зокрема був убитий громадянин США [5].

Також, у 2021 році вперше в історії України громадянину країни повідомили про підозру за ч. 1 ст. 446 КК України, тобто у піратстві, а саме застосуванні насильства, пограбуванні або інших ворожих діяч щодо

екіпажу морського судна. Службою безпеки України було затримано громадянина України, який захопив судно в Індійському океані і вимагав викуп за його звільнення. Піратом виявився житель Миколаївщини. Він влаштувався у сінгапурську компанію, яка займається охороною комерційних суден від піратів. Втім, замість того, щоб охороняти одне із суден під прапором Маршалових островів в західній частині Індійського океану, чоловік сам захопив його [6]. Нажаль, акти тероризму на морі тривають [7,8,9].

Слід зазначити, що на сьогодні спостерігається тенденція до збільшення кількості та масштабів соціальних конфліктів у всіх сферах життєдіяльності населення. Недосконалість системи антитерористичного захисту об'єктів можливих терористичних посягань, в т.ч. і на морі, невирішеність питань щодо дій населення у разі виникнення загрози або скоєння терористичного акту, вчинених насамперед у громадських місцях, на суднах, підвищують вірогідність збільшення кількості можливих жертв і, відповідно, соціального резонансу, що може бути використаний для дестабілізації обстановки в суспільстві.

Саме тому, актуальними є розроблення дієвих заходів щодо упереджувальної нейтралізації загроз терористичного характеру в соціальній сфері, профілактичної роботи з виявлення і недопущення залучення до активної громадсько-політичної діяльності осіб, схильних до використання екстремістських та терористичних методів, протиправної діяльності. Сучасний тероризм потребує розроблення нових концептуальних підходів, оскільки існуючий алгоритм протидії тероризмові показав нездатність забезпечити спокій у суспільстві. Свідченням цьому є затяжна антитерористична кампанія в Україні, результати якої важко назвати позитивними.

Щодня у світі гинуть люди, цілі соціальні системи живуть у постійному страху. Перенести центр тяжіння в боротьбі із тероризмом із каральних заходів на прогнозування та соціальну профілактику – єдиний шлях підвищення її ефективності.

Інноваційна діяльність у сфері боротьби з тероризмом має бути спрямованою насамперед на створення системи знань, навичок й умінь у сфері протидії тероризму (профілактика тероризму, боротьба з ним, мінімізація і (або) ліквідація наслідків прояву тероризму) з урахуванням масштабу загроз та ризиків.

Орієнтування громадян у сфері антитерористичної боротьби є одним з напрямків профілактичної діяльності. Громадянське суспільство має бути безпосередньо залучено до боротьби з тероризмом, тільки тоді можна буде говорити про проведення дійсно загальнонаціональної антитерористичної роботи. З цією метою доречним є створення специфічної системи антитерористичної освіти населення, у рамках якої громадяни засвоюють

правила поведінки в екстремальних ситуаціях, а також вчаться відрізняти дійсну загрозу від уявної. Така виховно-ідеологічна робота сприймається як досить складна, проте необхідна, оскільки без неї не можна говорити про об'єднання зусиль громадянського суспільства та органів держбезпеки.

Наприклад, з ініціативи Державного департаменту Сполучених Штатів було прийнято рішення використовувати професійні знання співробітників в області антитерористичної боротьби і направити їх на підготовку спеціальної програми, розрахованої як на працівників правоохоронних органів, так і на пересічних громадян. Головною метою «антитерористичної програми Держдепартаменту США» є сприяння в забезпеченні безпеки громадян країни як в щоденному режимі (всередині держави), так і під час зарубіжних туристичних і ділових поїздок. Програма носить не тільки інформаційно-навчальний характер, а й містить у собі елемент пропаганди, спрямованої на налагодження контактів з іноземними посадовими особами для досягнення єдиного розуміння загрози і бажання проведення спільної боротьби з тероризмом [2].

У наш час, в Україні, слід констатувати низький рівень антитерористичної підготовки населення, набутих ним знань та досвіду, тобто того, що складає зміст компетентності, визначає якісний стан людського ресурсу як базового (системоутворюючого) елемента державної системи боротьби з тероризмом та визначального фактору системи національної безпеки [1]. Переконалися у цьому може кожен, задаючи своїм близьким, вчителю у школі, продавцю у супермаркеті, директору кінотеатру, водію міського транспорту, матросу судна та ін. наступне питання: «Як діяти у ситуації, коли Ви стали свідком (потерпілим) терористичного акту?»

Тому, на сучасному етапі розвитку нашої держави із надзвичайною гостротою постало питання щодо формування антитерористичної компетентності не тільки уповноважених суб'єктів, які безпосередньо здійснюють боротьбу з тероризмом, а й фахівців сектору безпеки і оборони України та цивільного населення. Зазначена проблематика має бути одним із найважливіших державних пріоритетів і вимагає посиленої уваги представників владних структур, науковців та широких кіл громадськості.

Антитерористична компетентність – це інтегрований результат опанування змістом антитерористичної підготовки, який виражається в особистому ставленні до ідеології тероризму, готовності протистояти терористичній діяльності та здатності забезпечити власну безпеку у випадку терористичного акту або під час АТО. Відповідно, під антитерористичною компетентністю особи слід розуміти ступінь її кваліфікації, що дає змогу успішно вирішувати вказані проблеми.

Компетентність особи у протидії викликам тероризму, що ґрунтується на знаннях, досвіді, моральних засадах і проявляється в критичний момент, ніякі

стає об'єктивною потребою, необхідною та достатньою умовою виживання за рахунок вміння знаходити зв'язок між ситуацією і знаннями, полягає у прийнятті належних рішень щодо нагальної проблеми, оскільки загрози терористичних акцій – реальні. Організація та проведення просвітницьких і практично-навчальних заходів з метою підготовки населення до дій в умовах терористичного акту мають на меті зменшення ризику виникнення непрямих жертв терористичного акту і тих, що постраждали від інших обставин, наприклад, котрі супроводжують АТО (ССО).

У цілому, формування гармонійно розвинутої та підготовленої особистості, здатної протистояти гібридним викликам сучасного тероризму, і, що особливо актуально, висококласного фахівця в галузі боротьби з його проявами, потребує координації з боку СБ України як головного суб'єкта боротьби з тероризмом. Має бути створена державна система антитерористичної підготовки населення, організації сертифікованого навчання волонтерів і співробітників органів охорони правопорядку та ведення відповідних реєстрів сертифікатів. Перспективною є ідея запровадження профільної підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації представників зазначених категорій в інтересах формування антитерористичних компетентностей цивільного населення.

Формування загальнозначущих (ключових) компетентностей у фахівців сектору безпеки і оборони та цивільного населення можливе шляхом введення змін до освітніх стандартів підготовки як фахівців сектору безпеки, так і випускників інших закладів вищої освіти [1], зокрема педагогічних, сфери обслуговування, транспортних, технічних тощо.

Так, ми виділяємо 4 рівні компетентностей, які необхідно сформувати у різних категорій населення у процесі антитерористичної підготовки, а саме:

– **базовий** (*цивільне населення*) – це початковий рівень, коли набуваються необхідні знання, вміння та навички й особа готова до конструктивних дій в умовах терористичного акту, спрямованих на збереження власного життя і здоров'я;

– **середній** (*волонтери, державні службовці, фахівці служб безпеки, цивільної оборони, рядовий склад ЗСУ, екіпажі морських та повітряних суден, сил охорони правопорядку, ДСНС*) – рівень, на якому відбувається подальший розвиток комплексу набутих знань, вмінь і навичок, необхідних для забезпечення не лише власної безпеки, а й надання допомоги іншим;

– **достатній** (*ССО та спеціальні підрозділи суб'єктів боротьби з тероризмом, УДО, співробітники СБ об'єктів критичної інфраструктури охорони правопорядку, ДСНС*) – рівень, який характеризується сформованістю готовності до професійної діяльності у сфері забезпечення антитерористичної безпеки;

– **високий** (керівники структурних підрозділів АТЦ при СБУ, ССО та спеціальних підрозділів суб'єктів боротьби з тероризмом, члени МКК, КГ АТЦ, керівники служби безпеки об'єктів критичної інфраструктури охорони правопорядку, ДСНС) – цей рівень передбачає наявність професійної майстерності та спроможність виконувати функцію організатора в системі забезпечення антитерористичної безпеки.

При цьому формування базового і середнього рівнів компетентності доцільно здійснювати, як на базі навчальних закладів сил безпеки і оборони, так в переважній більшості в інших навчальних закладах України, на основі стандартизованих програм підготовки з питань антитерористичної безпеки.

Таким чином, формування антитерористичних компетентностей у фахівців сектору безпеки і оборони та населення необхідно розглядати як перспективний напрям удосконалення Єдиної державної системи запобігання, реагування і припинення терористичних актів та мінімізації їхніх наслідків.

Література:

1. Кудінов С.С. Правова політика з формування антитерористичної компетентності в Україні : моногр. / С.С. Кудінов. – Одеса: Видавець Букаєв Вадим Вікторович, 2019.–268 с.

2. Кудінов С.С. Удосконалення державної політики антитерористичної підготовки цивільного суспільства в Україні // Право і суспільство. Дніпро: ВВПЗ «Дніпровський гуманітарний університет», 2019. Вип № 1. Т. 2. С. 10-22

3. Кудінов С.С., Ришов І.М., Івахненко О.А. Основи антитерористичної безпеки соціальних систем: моногр. К.: Кафедра, 2017. 212 с.

4. <https://ua.interfax.com.ua/news/general/767005.html>

5. http://legal-clinic.at.ua/publ/konsultaciji/morske_piratstvo_i_terorizm/2-1-0-7

6. <https://www.pravda.com.ua/news/2021/07/21/7301256/>

7. <https://korrespondent.net/world/4427051-pyraty-zakhvatyly-konteinerovoz-v-hvyneiskom-zalyve>

8. <https://korrespondent.net/tag/1320/>

9. <https://korrespondent.net/world/4382378-v-aravyiskom-more-soversheno-napadenye-na-tanker-est-zhertvy>

10. <https://www.mil.gov.ua/news/2019/11/14/v-odesi-obgovorili-zagrozi-bezpeczi-v-azovo-chornomorskomu-regioni-j-efektivne-reaguvannya-na-vipadi-agresora/>

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ БОРОТЬБИ З КОНТРАБАНДОЮ НА МОРСЬКИХ ШЛЯХАХ ЧОРНОМОРЬСЬКОГО БАСЕЙНУ

Кузніченко Оксана Валеріївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
в.о. завідувача кафедри цивільного і трудового права,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Одним із пріоритетних напрямків розвитку держави є її економіка. Але економічне зростання не можливе без забезпечення умов її безпеки. Значну шкоду державі щодо підриву її економічного підґрунтя наносить контрабанда, особливо, враховуючи географічне розташування України, саме контрабанда яка здійснюється морськими шляхами Чорноморського басейну. І нажаль на теперішній час даний вид злочину в зазначеному регіоні процвітає. Так, постійно удосконалюються способи та засоби вчинення контрабанди на морських шляхах Чорноморського басейну. Це також зумовлено зростанням цієї проблеми в цілому у світі. Негативні наслідки контрабанди на морських шляхах Чорноморського басейну впливають на належний рівень забезпечення життя населення як держави в цілому, так і Причорноморського регіону зокрема, через погіршення зовнішньоекономічних зв'язків та внутрішньоекономічного розвитку України. Все це зумовлює необхідність дослідження особливостей контрабанди на морських шляхах Чорноморського басейну з метою знаходження шляхів вирішення цієї проблеми.

Окремими питаннями проблеми контрабанди на морських шляхах Чорноморського басейну присвячені наукові дослідження В.Басай, А.Войцешука, Л.Дороша, М.Костіна, В.Онищенко, В.Пархоменко, В.Шевчука та інших.

Поняття «контрабанда» походить від італійського слова «contrabando», яке в свою чергу складається із «contra» – «проти» і «bando» – «урядовий указ». На теперішній час це поняття має два значення. По-перше, це незаконне перевезення товарів, де під перевезенням розуміється будь-яке переміщення. По-друге, це безпосередньо самі товари або цінності. Також треба відмітити, що поняття «контрабанда» передбачено ст.201 Кримінального кодексу України та вважається переміщення через митний кордон України поза митним контролем або із приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або босприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї, а також спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації [1]. Відповідно до Закону України «Про

внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил» від 17 травня 2001 року стаття 208 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) була виключена [2]. Тобто за контрабанду настає виключно кримінальна відповідальність.

Але слід зазначити, що згідно зі ст. 2 КУпАП [2] питання щодо адміністративної відповідальності за порушення митних правил регулюються Митним кодексом. Визначення поняття «порушення митних правил» міститься у ст. 458 Митного кодексу [3]. Згідно із цією статтею порушення митних правил визнається адміністративним правопорушенням, яке являє собою протиправні, винні (умисні або з необережності) дії чи бездіяльність, що посягають на встановлений Митним кодексом та іншими актами законодавства України порядок переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України, пред'явлення їх митницям для проведення митного контролю та митного оформлення, а також здійснення операцій з товарами, що перебувають під митним контролем або контроль за якими покладено на митниці цим Кодексом чи іншими законами України.

Тобто за контрабанду, а також порушення митних правил на морських шляхах Чорноморського басейну передбачена кримінальна та адміністративна відповідальність згідно діючого законодавства.

Основними об'єктами контрабанди та порушення митних правил стають наркотичні засоби, вогнепальна зброя та боєприпаси, алкогольні та тютюнові вироби та легкові автомобілі тощо. Саме ці предмети користуються попитом у злочинців та правопорушників, у зв'язку із їх достатньою високою ціною на тіньовому ринку та відповідним перманентним попитом придбання.

Так, за даними Державної прикордонної служби України, останніми роками першість в контрабандних потоках для ввезення в країну займають автомобілі, тютюн і алкоголь – 17% від виявленого контрабандного імпорту, а для вивезення – тютюнові вироби та автомобілі – сумарно близько 50% незаконного експорту [4].

Для прикладу, лише в минулому році було затримано 11,9 млн пачок сигарет і 49,1 тис літрів алкоголю. При чому тіньова частина у цих групах зростає разом з ростом акцизів [4]. Так, за даними дослідницької групи Kantar, тіньова частина тютюнової продукції становила у 2016 році – 1,1%, у 2017 – 2,3%, у 2018 – 4,4%, у 2019 – 6,6%, у 2020 – 6,9%, а у 2021 році досягла рекордних 12,8% [4].

Країна повинна розробити і мати відповідну загальну стратегію, що охоплює весь спектр дотримання законодавства, яку потрібно періодично контролювати, регулярно моніторити та переглядати. На сьогодні в країні немає такого документа. Наприклад, Стратегія у сфері протидії незаконному виробництву та обігу тютюнових виробів та План заходів щодо її реалізації закінчили термін дії 1 січня цього року [5].

Контролюючі та правоохоронні органи потребують відповідного діапазону повноважень. Вирішальним фактором для запровадження кримінальної відповідальності за контрабанду окремих товарів, зокрема піддакцизних товарів, незважаючи на низку істотних ризиків, є транснаціональний і організований характер злочинної діяльності.

Однак, давно затребуване посилення юридичної відповідальності за переміщення піддакцизних товарів через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю лише тільки зараз, через десять років (у 2011 році поняття «контрабанди» на хвилі декриміналізації було радикально звужено), стало об'єктом уваги держави. Так, в Парламенті 23 квітня 2021 року зареєстрований законопроект № 5420, спрямований на криміналізацію контрабанди товарів, включаючи піддакцизні, а також недостовірне декларування товарів [6].

Фактично процес знаходиться на початковій стадії. Крім повноважень у сфері кримінального права, варто відзначити слабку і непослідовну імплементацію норм міжнародного права, які можуть сприяти впровадженню нових ефективних механізмів боротьби з контрабандою.

Виходячи з вищевикладеного, необхідно по-перше, доопрацювати і ухвалити законопроект № 5420, зокрема, актуалізувати і скоротити список предметів контрабанди до лише найбільш ризикових товарів (тютюнових виробів, бурштину, алкоголю). Також потрібне розумне обґрунтування обсягу контрабанди, після якого настає кримінальна відповідальність (баланс інтересів бізнесу та держави) і чітке визначення підслідності Бюро економічної безпеки як головного борця з явищем контрабанди (максимально захистити зовнішньоекономічну діяльність від втручання СБУ і Національної поліції України).

По-друге, доцільно внести до Верховної Ради України законопроект, спрямований на приєднання України до протоколу про ліквідацію незаконної торгівлі тютюновими виробами, що передбачає створення механізму відстеження руху тютюнових виробів (контроль за ланцюжком поставок), встановлення посилених вимог до ліцензування та ведення обліку, регулювання інтернет-продажів, безмитної торгівлі і міжнародного транзиту тютюнових виробів, а також правил затримання і розпорядження конфіскованими виробами.

Література:

1. Кримінальний кодекс України : від 05.04.2001. Відомості Верховної Ради України. 2001, № 25-26, ст.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення 13.12.2021).

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення : від 07.12.1984. Відомості Верховної Ради України. 1984, додаток до № 51, ст. 1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення 13.12.2021).

3. Митний кодекс України : від 13.03.2012. Відомості Верховної Ради України. 2012, № 44-45, № 46-47, № 48, ст.552 URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text> (дата звернення 13.12.2021).

4. Черкашин В. Борьба с контрабандой: пока побеждают контрабандисты. *Экономическая правда*. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/columns/2021/06/24/675318/> (дата звернення 13.12.2021).

5. Чем опасна контрабанда на Чёрном море: ответ эксперта. *24 канал Одеса*. URL: om_more_otvet_jeksperta_n1066824tv.ua/odesa/ru/chem_opasna_kontrabanda_na_chjorn48 (дата звернення 13.12.2021).

6. Проект Закону України про внесення змін до Кримінального кодексу України та Кримінального процесуального кодексу України щодо криміналізації контрабанди товарів та підкацизних товарів, а також недостовірного декларування товарів (вноситься Президентом України) від 23.04.2021 № 5420 URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JI04979A.html (дата звернення 13.12.2021).

МОРСЬКИЙ ТЕРОРИЗМ ЯК ЗАГРОЗА СУДНОПЛАВСТВУ

Мельник Олексій Миколайович

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

Корякін Костянтин Сергійович

*старший викладач кафедри судноводіння і морської безпеки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Окулов Володимир Іванович

*старший викладач кафедри судноводіння і морської безпеки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Пуляєв Ігор Олександрович

*старший викладач кафедри судноводіння і морської безпеки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Щенявський Геннадій Сергійович

*асистент кафедри судноводіння і морської безпеки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Морський тероризм являє собою серйозну загрозу безпеці на морі, підриває загальновізнаний принцип свободи морів і часто становить загрозу миру в окремих регіонах планети. Як і піратство, він є злочином міжнародного характеру. За своїми методами і засобами здійснення

морської тероризм і піратство дуже схожі. Різниця лише в цілях, які переслідують злочинці: для піратів головне – збагачення і нажива, а мета терористів – залякати влади для задоволення своїх, як правило, політичних вимог [2]. Стосовно проблем морської безпеки, поняття «тероризм» в основному відноситься до насильницьких дій соціальних суб'єктів проти пасажирів і екіпажу суден, проти рухомих або берегових об'єктів, досконалим в той час, коли суспільство не чинить опору.

Піратів часто називають терористами. Але юридично це різні типи злочинців. Пірати – організовані злочинні угруповання бандитів і грабіжників, які ставлять за мету наживу – отримання викупу за судна й вантажі. Терористів можна вважати «вбивцями з певними ідейними переконаннями». Вони скоюють теракти, висуваючи певні політичні або релігійні вимоги. Коротко визначення поняття «морський тероризм» можна охарактеризувати як сукупність суспільно-небезпечних діянь, вчинюваних у водах Світового океану, які викликають важкі наслідки і являють собою істотну загрозу дії загальновизнаного принципу «свобода відкритого моря» [5].



Рис. 1. Акти тероризму на морі

Аналіз терористичних акцій, що мали місце в різних країнах світу, виявив тенденцію збільшення масштабів і застосування нових загроз з використанням засобів морського транспорту [1,3,4]. Морські порти та судна, в тому числі з ядерними енергетичними установками, як пасажирського типу так і спеціалізовані судна для перевезень небезпечних

вантажів є найбільш уразливими для ескалації терористичних загроз. Багато сучасних океанських суден високо автоматизовані і можуть управлятися екіпажем від 15 осіб. Підготувати терористичну групу такого розміру для захвату судна не складає особливих труднощів, і ймовірність терористичних атак залишається досить високою.

Конструкція сучасних військових кораблів, призначених для охорони та відбиття загроз з боку морських терористів, не є повноцінно придатною для протистояння. Необхідно залучення приватних компаній, які здатні забезпечити охорону вантажних суден за допомогою спеціально навчених воєнізованих охоронців на борту, або розроблення урядових програми з побудови адаптованих до таких умов військово-морських суден, спеціально спроектованих з урахуванням цих загроз. В цілому забезпечення безпеки судноплавства вимагає консолідації зусиль на міжнародному рівні, усунення підґрунтя для такого протиправного діяння, шляхом розроблення комплексу ефективних заходів протидії морському тероризму.

Література:

1. Григорян В. Л. Пиратство, разбой и терроризм на море / В. Л. Григорян, В. И. Дмитриев. – Москва, 2004. – 16 с.
2. Забурунов А. Морская безопасность как фактор национальнoй безопасности: автореф. дис. канд. політ. наук: 23.00.02. – Ростов на Дону, 2005. – 140 р.
3. Baker, D. Cruise passengers' perceptions of safety and security while cruising the Western Caribbean. *Revista Rosa dos Ventos*, 2013. №5(1), 140-154.
4. Рёлль П. Морской терроризм – угроза для мировой торговли? URL:https://www.lihachev.ru/pic/site/files/lihcht/2010_Sbornik/Tom_1_2010/00_Plenarnoe_zasedanie/061_Peter_Rellj.pdf (дата звернення 27.11.21).
5. Тузиков С.А. Морське піратство і тероризм. *Законодавчі та організаційно-технічні засади дослідження впливу надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру на безпеку життєдіяльності людини*. Матер. II-ї студ. наук. конф. (Харків, 2011) 156 с.
6. Мельник О.М., Бичковський Ю.В. Сучасна методика оцінки рівню безпеки судна та шляхи його підвищення / О.М. Мельник, Ю.В. Бичковський // *Розвиток транспорту*. – 2021. – № 2 (9) – С. 37– 46. DOI:10.33082/td.2021.2-9.03

**НЕЗАКОННИЙ ОБІГ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ,
ПСИХОТРОПНИХ РЕЧОВИН АБО ЇХ АНАЛОГІВ:
СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВОЇ
ДОКТРИНИ ТА ЗАКОНОДАВСТВА**

Меркулова Валентина Олександрівна

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального права та кримінології,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Домброван Наталія Василівна

*кандидат юридичних наук,
начальник відділу організації наукової роботи,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Проблема незаконного обігу наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів є доволі сталою для усіх країн світу. Безумовним є те, що її слід розглядати на тлі взаємозв'язку із іншими проблемами життєдіяльності суспільства. Адже шкода, яка спричиняється суспільству є доволі значною: рівень інтенсивності втягнення молоді (інших осіб) у наркоманію є прямопротилежним зниженню рівня використання наркозалежними своїх потенційних інтелектуальних та професійних можливостей на користь розвитку держави та громадськості і прямо пропорційним зростанню злочинності.

Проте пропонуємо поглянути на цю проблему суто з позицій чинного стану та перспектив застосування кримінально-правових заходів запобігання даного виду кримінально-протиправної поведінки. Їхня ефективність значною мірою залежить від змісту, сутності та спрямувань державної політики в даній сфері, належної оцінки ступеню небезпеки даного виду кримінально-протиправної поведінки для здоров'я як окремою людини, так і населення держави в цілому. Що, в свою чергу, у якості складової передбачає дієве співвідношення двох протилежних за своїм змістом та сутністю напрямків реалізації кримінально-правової політики держави в даній сфері: поширення сфери кримінально-правової охорони суспільних відносин, пов'язаних із обігом наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів в Україні, та посилення суворості кримінальної відповідальності (покарання) за вчинення відповідних кримінальних правопорушень, з одного боку; або ж навпаки, – зручнення даної сфери шляхом декриміналізації окремих видів діяння (зокрема, вживання так званих «м'яких наркотиків»), суттєвого пом'якшення умов та

підстав для застосування звільнення від кримінальної відповідальності осіб, які не мали відношення до збуту даних речовин тощо, з іншого боку.

Слід зазначити, що особливістю сучасного стану доктрини кримінального права України є саме суттєве посилення уваги науковців до пошуків відповіді на питання: «Чи слід запроваджувати зарубіжний досвід окремих країн світу щодо декриміналізації певних дій? Як забезпечити рівновагу, дієве співвідношення між набутим вітчизняним досвідом кримінально-правової охорони здоров'я населення та сучасними світовими тенденціями суттєвої гуманізації відповідальності в сфері обігу наркотичних речовин?»

Тож предметом нашого аналізу в даному випадку є з'ясування тих багаточисельних чинників, якими керуються науковці (як вітчизняні, так і зарубіжні) в частині пошуків відповіді на дані питання та формулювання в узагальненому вигляді тих положень, які є основою для обґрунтування двох протилежних за своєю сутністю рішень.

Ступінь суспільної небезпечності діянь, пов'язаних із незаконним обігом наркотиків з часом лише зростає і обумовлюється значною кількістю чинників соціально-економічного, правового та морально-психологічного характеру. Доволі показовими щодо підвищення суспільної небезпечності незаконного обігу наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів є окремі статистичні дані та тенденції, які все частіше наводяться в доктрині кримінального права.

За окремими даними кількість споживачів наркотиків в країні сягає 2 млн. осіб. До того ж з кожним роком статистика поширення наркоманії серед українців зростає у середньому на 10-15 тисяч осіб. Особливо небезпечною тенденцією є те, що вік наркозалежних значно помолодшав: серед наркозалежних 70 % становлять особи віком до 25 років, майже чверть школярів віком 13-16 років вживали наркотики хоча б один раз, все частіше трапляються випадки, коли наркотики пробують 10-річні діти. Щороку від наркотиків вмирає приблизно 10-12 тис. осіб. Прогресуюче зловживання наркотичними засобами, а отже різке збільшення кількості наркозалежних, відтворюється у значному зростанні цін на наркотики, що, в свою чергу, створює сприятливі умови для формування організованих злочинних груп кримінальної. За даними кримінальної статистики, питома вага кримінальних правопорушень, пов'язаних із незаконним обігом наркотичних засобів, в останні роки коливається в межах 13– 15% . Загально визнаним є те, що даний вид кримінальних правопорушень відноситься до тих діянь, яким притаманна висока або ж середня природна та штучна латентність. (1, С. 132; 3, С. С. 97, 98, 147; 8, С. 145; 9, С. 146)

Отже маємо погодитися із думкою тих вчених, які дотримуються позиції, що наркоманія та наркозлочинність, яка є супутньою до неї, відноситься до глобальних, надзвичайно складних та найнебезпечніших для світового соціуму проблемою, що ставить під загрозу здоров'я людей та міжнародну безпеку в світі. Що сучасна кримінальна ситуація у сфері обігу наркотичних

речовин є реальною загрозою для підтримання на належному рівні морально-етичного та психологічного стану суспільства України. (10, С. 6, 7)

Відповідною має бути і кримінально-правова реакція держави на такі виклики. Проте комплексність проблеми вимагає системного зваженого та диференційованого підходу до оцінки різних за характером та ступенем небезпечності дій організованих злочинних груп, спрямованих на обіг наркотиків з метою збуту та дій наркозалежних осіб, які зберігають наркотики для власного споживання. В першому випадку безумовним є подальше посилення суворості кримінальної відповідальності (покарання) в частині уточнення ознак складу кримінального правопорушення, способів його вчинення, кількості предмету, збільшення кваліфікуючих та особливо кваліфікуючих ознак. Інша річ, коли суб'єктом кримінального правопорушення є особа, яка не має відношення до збуту наркотиків.

На жаль, на тлі постійного зростання в Україні немедичного вживання наркотичних та психотропних речовин, проблемою є те, що доволі тривалий час в практичній діяльності правоохоронних органів у сфері запобігання незаконному обігу даних речовин основний акцент робиться на притягнення до відповідальності осіб, що лише вживають наркотики, оскільки виявити цю особу значно простіше, ніж викрити багаторівневе злочинне угруповання по збуту наркотичних речовин. (10, С.19-20)

Відповідно актуальності не втрачає питання щодо співрозмірності тяжкості вчиненого діяння (вживання наркотичних речовин) та ступеню суворості кримінальної репресії щодо осіб, які не мали відношення до їхнього збуту. Результатом тривалого обговорення цієї проблеми в доктрині права стали суттєві зміни у санкції ч. 1 ст. 309 КК. Якщо на час набуття чинності КК 2001 року максимальна санкція основного складу даного кримінального правопорушення передбачала позбавлення волі на строк до трьох років (11, С. 154), – то станом на сьогодні (з урахуванням змін 2008 та 2018 років) за незаконне виробництво, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення чи пересилання наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів без мети збуту може бути призначене одне із декількох альтернативних по відношенню до позбавлення волі покарань – штраф, виправні роботи, арешт, обмеження волі. (5, С. 192-193) Тож за чинним законом в ч. 1 ст. 309 КК визначені ознаки складу кримінального проступку, а не злочину. Віднесення даного діяння до кримінальних проступків значно поширює межі застосування до наркозалежних не лише спеціального виду звільнення від кримінальної відповідальності, передбаченого ч. 4 ст. 309 КК (за умови добровільного лікування від наркоманії), але й інших видів звільнення, передбачених Загальною частиною КК.

Проте проблема полягає у тому, що існує доволі велика кількість чинників об'єктивного та суб'єктивного характеру, які обумовлюють рецидивну суспільно небезпечну поведінку наркозалежних (низька ефективність лікування, відсутність можливості оплатити лікування тощо). Відповідно,

повторність тягне більш сувору відповідальність (позбавлення волі до трьох років). Тож ймовірність потрапити до в'язниці є доволі значною.

Відповідно і питання щодо подальших пошуків доцільних та дієвих заходів щодо даної категорії осіб залишається актуальною. Тож все більше привертає увагу та є предметом для наукового обговорення досвід тих країн Європи, політика яких спрямована на розробку соціально-правових та медичних заходів щодо зменшення шкідливих наслідків вживання наркотиків (Голландія, Велика Британія, Бельгія, Данія, Чехія, Швейцарія). Дані країни, розподіляючи наркотики на «легкі» та «важкі», надають особливе значення розробленню та удосконаленню моделей поступової легалізації наркотиків, що мало б впливати на скорочення обсягів їхнього розповсюдження та вживання. (4, С. 143)

Окремо досліджується зарубіжна законодавча практика щодо **декриміналізації** незаконного придбання, перевезення або зберігання без мети збуту наркотичних засобів чи психотропних речовин у великих розмірах (Республіка Казахстан) (6) та практика тих держав, де вживання наркотиків або заборонено тільки за певних обставин, або взагалі не кваліфікується як кримінальне правопорушення (Данія, Нідерланди, Люксембург, Чехія, Італія тощо). Результати дослідження наслідків такої законодавчої практики мають вплинути на вирішення питання щодо доцільності (недоцільності) декриміналізації діянь, ознаки якого визначені у ч. 1 ст. 309 КК. Особливо щодо випадків зберігання невеликої кількості наркотиків для власного споживання. (7; 12)

Окрім питань декриміналізації окремих діянь, пов'язаних із незаконним обігом наркотиків, поширення сфери пом'якшення відповідальності та звільнення від покарання за окремі діяння, зарубіжний досвід має привернути нашу увагу і в частині особливого ставлення законодавця до примусового лікування осіб, хворих на наркоманію. Законодавча практика окремих країн світу (зокрема, Великої Британії, Франції, США, ФРН тощо), відповідно до якої примусове лікування розглядається не лише як доповнення до покарання, але й як альтернатива покаранню (у разі вчинення діяння невеликої тяжкості) (9, С. 146), – має бути дослідженою і запровадженою у вітчизняне законодавство. Так, зокрема в Німеччині, прийнято законодавче рішення про розширення переліку діянь, пов'язаних із незаконним обігом наркотиків, відносно яких суд може пом'якшити покарання, взагалі його не призначати або ж направити у *спеціальну лікувально-терапевтичну установу*. Зазвичай у якості підстав розглядається володіння незначною кількістю наркотичного засобу для власного споживання. (2, С.66,67)

Підсумовуючи зазначене, слід підкреслити наступне. Зазначене надає підстав діяти висновку щодо необхідності подальшого удосконалення кримінально-правових заходів запобігання незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів. Більш ґрунтовного вирішення на рівні законодавця потребують питання дотримання

системного співвідношення тяжкості діяння та суворості кримінальної репресії (форм кримінальної відповідальності, видів покарання, значення примусових лікувальних заходів тощо). Справедливість кримінального правосуддя має базуватися на врахуванні комплексу об'єктивних та суб'єктивних обставин вчинення діяння (способу, розміру наркотичних засобів, цілей та мотивації). Звернення науковців до зарубіжного досвіду надасть можливість визначитися із доцільною різномірною системою кримінально-правових заходів впливу щодо особи, яка зловживає наркотичними засобами без мети збуту.

Література:

1. Албул С.В. До питання визначення ознак вживання наркотичних засобів та психотропних речовин // Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет конференції, м. Одеса, 30 березня 2018 р. – Одеса: ОДУВС, 2018. – 282 с. – С. 132-134.
2. Ведмідський О.В. Кримінальна відповідальність за незаконний обіг наркотичних засобів в Німеччині // Південноукраїнський правничий часопис. – № 2, 2016. – С. 66-71.
3. Вознюк А.А., Щирська В.С. Запобігання організації або утриманню місць для незаконного вживання, виробництва чи виготовлення наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів: монографія / А.А. Вознюк, В.С. Щирська. – К.: Освіта України, 2017. – 184 с.
4. Домброван Н.В. Використання зарубіжного досвіду в протидії незаконного обігу наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів // Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет конференції, м. Одеса, 30 березня 2018 р. – Одеса: ОДУВС, 2018. – 282 с. – С. 142-144.
5. Кримінальний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та доповн. станом на 1 травня 2021 р.: офіц. текст, джерело документа: <https://zakon.rada.gov.ua>. – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2021. – 300 с.
6. Кримінальний кодекс Республіки Казахстан від 16 липня 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30068307#scrollpos=2520.
7. Леоненко І. Звільнення від кримінальної відповідальності за незаконний обіг наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів як кримінально-правовий засіб протидії злочинності в Україні [Електронний ресурс] // Віче. – 2013. – № 6. – Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/3577/>
8. Надибська О.Я. Наркозлочинність: соціальні витоки проблеми // Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет конференції, м. Одеса, 30 березня 2018 р. – Одеса: ОДУВС, 2018. – 282 с. – С. 145-146.

9. Орловська Н.А. До питання про кримінально-правові інструменти реалізації стратегії державної політики щодо наркотиків на період до 2020 року // Роль та місце правоохоронних органів у розбудові демократичної правової держави: матеріали X міжнар. наук.-практ. інтернет конференції, м. Одеса, 30 березня 2018 р. – Одеса: ОДУВС, 2018. – 282 с. – С. 1460-148.

10. Толопило А.П., Ожогова В.М. Наркотизація населення України: взгляд на проблему и пути ее решения. Под ред. Толопило А.П. – Одесса, 2007. – 120 с.

11. Уголовный кодекс Украины. – Симферополь: «Реноме», Харьков: «Свитовид», 2001. – 272 с.

12. Тимошенко В.А. Державна політика у сфері контролю за наркотиками: стан та проблеми (Аналітична довідка) // Південноукраїнський правничий часопис. – 2010. – № 3. – С. 185-201.

СПІВВІДНОШЕННЯ ПОНЯТЬ ТЕРОРИЗМУ НА МОРІ ТА МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА

Ніколаєв Олександр Трифонович

кандидат політичних наук, доцент,

доцент кафедри тактико-спеціальної, вогневої та фізичної підготовки факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції, Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Бахчеван Євген Федорович

т.в.о. завідувача кафедри тактико-спеціальної,

вогневої та фізичної підготовки

факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Розвиток світу характеризується глобалізацією всіх сфер міжнародного життя, що відрізняється високим динамізмом та взаємозалежністю подій. Торговельна система, заснована на морських перевезеннях, забезпечує доступ та розподіл енергоресурсів, сировини та всіх видів продукції по всьому світу: сьогодні майже 80% товарів перевозиться кораблями на міжнародному рівні. Усе це свідчить про те, що стійке та безперервне функціонування водного транспортного комплексу країни значно впливає на національну безпеку України, яка є морською державою. До морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, належать: Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь, Спеціалізований морський порт Ольвія. Порти Криму (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта, Євпаторія) на теперішній

час є закритими відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.04.2014 № 578-р «Деякі питання функціонування морського та річкового транспорту» та наказу Мінінфраструктури «Про закриття морських портів» від 16.06.2014 р. № 255.

Національна політика більшості країн спрямована на освоєння просторів і ресурсів Світового океану. Така тенденція визначає неминуче суперництво між країнами за можливість використання його багатств у власних інтересах, що призводить до посилення залежності глобальних економічних процесів від стабільності функціонування водного транспортного комплексу. Залучення у морську діяльність значних економічних ресурсів приваблює в цю галузь міжнародні та національні злочинні структури, що збільшує ймовірність виникнення загроз терористичного характеру на морських шляхах сполучення.

Події останніх років показують, що інтенсивність злочинних посягань на безпеку судноплавства має тенденцію до зростання. Причому загроза присутня в будь-якій точці Світового океану. Однією з найдавніших загроз життєво важливим інтересам країн на морі є тероризм та піратство.

Існують концепції, які об'єднують і розмежовують морське піратство та тероризм на морі. Кількість піратських нападів на судна за останні роки різко зросла, причому пірати діють дедалі більш організованими та добре озброєними злочинними групами, використовуючи методи терористів, у тому числі захоплення заручників, погрозу застосування зброї та її застосування. Такі протиправні дії здійснюються в межах відкритого моря, спрямовані проти іншого судна, осіб, майна, що знаходиться на борту судна, проти безпеки плавання судна, супроводжуються насильством або загрозою застосування насильства. Тобто можна зробити висновок, що тероризм на морі нічим по суті не відрізняється від піратства і є однією з форм насильства на морі.

Проте все ж таки слід провести різницю між цими явищами.

Морський тероризм загрожує безпеці не лише торгових суден, а й нафтогазовидобувних платформ, підводних кабелів та трубопроводів, інфраструктурі морських портів. При цьому сьогодні одними з найуразливіших можуть вважатися саме морські цілі.

У системі міжнародно-правових актів, що забезпечують ефективне співробітництво держав у боротьбі з тероризмом на морі, центральне місце займає Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, (1988 р.) та Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі (1988 р.). Попри те що, що Конвенція 1988 р. не використовує термін «акт морського тероризму» і містить його визначення, визнається, що злочини, охоплені цим документом, є актами міжнародного тероризму. Зміст цього терміна розкривається в Конвенції в переліку конкретних злочинів, кваліфікуючою ознакою яких є загроза безпеці плавання судна. До цих злочинів належать:

захоплення судна силою або шляхом залякування; здійснення насильства проти особи на борту судна, якщо цей акт загрожує безпечному плаванню; руйнування судна та заподіяння пошкоджень його вантажу, що загрожує безпеці плавання, та низка інших.

Піратство розглядається як самостійне правове явище. Міжнародна боротьба з піратством ведеться на основі Конвенції ООН з морського права 1982 р. Цей документ систематизував основні принципи, раніше висвітлені в Конвенції про відкрите море 1958 р. Визначення терміна «піратство» міститься у ст. 101 Конвенції 1982 р.: «Піратством є будь-яка з наведених нижче дій: а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання або будь-яке пограбування, що вчиняється в особистих цілях екіпажем або пасажирями якогось приватного судна або приватного літального апарату та направлений: у відкритому морі проти іншого судна або літального апарату або проти осіб або майна, що знаходиться на їхньому борту; ii) проти будь-якого судна або літального апарату, осіб або майна в місці поза юрисдикцією будь-якої держави; б) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарату, учинений зі знаннями обставин, через які судно або літальний апарат є піратським судном або літальним апаратом; с) будь-яке діяння, яке є підбурюванням або свідомим сприянням учиненню дії, передбаченої у підпункті «а» або «б».

Нормативне визначення тероризму на морі закріплено в п. 1 ст. 3 Конвенції 1988 р.: «Будь-яка особа вчиняє злочин, якщо вона незаконно та навмисно: а) захоплює судно або здійснює контроль над ним силою або загрозою сили чи шляхом будь-якої іншої форми залякування; або б) чинить акт насильства проти особи на борту судна, якщо цей акт може загрозувати безпечному плаванню цього судна; або с) руйнує судно або завдає судну чи його вантажу пошкодження, яке може загрозувати безпечному плаванню судна; або d) поміщає, або робить дії з метою приміщення, на борт судна будь-яким способом пристрій або речовину, яка може зруйнувати це судно, завдати цьому судну або його вантажу пошкодження, яке загрожує або може загрозувати безпечному плаванню даного судна; або е) руйнує морське навігаційне обладнання, або завдає йому серйозного пошкодження, або створює серйозні перешкоди його експлуатації, якщо будь-який такий акт може загрозувати безпечному плаванню судна; або f) повідомляє завідомо неправдиві відомості, створюючи цим загрозу безпечному плаванню судна; або g) завдає поранення будь-якій особі або вбиває її у зв'язку з учиненням або спробою вчинення якогось із злочинів, зазначених у підпунктах а-f)». Подібне визначення тероризму на морі є досить умовним. Проте перелік діянь, передбачених у ст. 3 Конвенції 1988 р., є неповним. Він не включає, зокрема, напади на берегові споруди та морські порти з метою вчинення терористичних актів, також відсутнє чітке розмежування між тероризмом та іншими злочинами, які вчиняються на морі.

Морське піратство є серйозною загрозою для регіональної стабільності. Пірати, як правило, з'являються в регіонах з великими прибережними

районами, високим рівнем комерційної діяльності, малою кількістю національних військово-морських сил і водночас слабкими механізмами співробітництва в галузі регіональної безпеки.

У Конвенції 1982 р. були сформульовані п'ять основних критеріїв, за якими те чи інше діяння може бути кваліфіковане як акт піратства: 1) піратство обов'язково має бути пов'язане зі здійсненням насильства, незаконним затриманням чи пограбуванням; 2) акт піратства завжди відбувається в особистих цілях, тобто застосування насильства в політичних цілях не може автоматично прирівнюватись до піратства. Принаймні обов'язково повинні враховуватися як мотиви злочинця, так і реакція інших держав на цю дію; 3) акт морського піратства повинен бути скоєний екіпажем або пасажирями приватного судна проти іншого судна. Під кваліфікацію піратських дій не може потрапити судно, яке перебуває на державній службі, зокрема військовий корабель; 4) акт піратства завжди передбачає участь принаймні двох суден, одне з яких здійснює акт піратства, а інше є стороною, що постраждала; 5) акт піратства може бути здійснений виключно у відкритому морі. Незважаючи на те, що в Конвенції 1982 р. немає жодних вказівок щодо 200-мильної виключної економічної зони, можна вважати, що кваліфікація тієї чи іншої дії як піратства може бути застосована і до цієї акваторії. Відповідно, будь-які незаконні акти, пов'язані з насильством, не можуть кваліфікуватися як піратство, якщо вони здійснені в межах територіального моря або внутрішніх вод, на які поширюється повний суверенітет прибережної держави.

Ураховуючи наведене вище визначення, можна зауважити, що є певні подібності і відмінності між ознаками міжнародно-правового складу морського піратства і тероризму на морі. Можна провести систематизацію ознак, якими можна відрізнити і поєднувати дані поняття.

Доводиться констатувати, що нормативне визначення «тероризм на морі» неповне і потребує більш чіткого формулювання, точності та доповнення, оскільки відбувається його змішування з поняттям «морське піратство».

Тероризм підкріплений політичними мотивами. Крім цього, основна мета полягає в тому, щоб створити нестабільну обстановку, залаякати противника. Піратство має виключно матеріальний, економічний аспект, критерій насильства присутній, але він несе меншу суспільну небезпеку, ніж коли йдеться про тероризм. Варто підкреслити, що обидві дії є злочинними.

При піратстві будь-яка держава має право на припинення цих актів у відкритому морі або будь-де поза юрисдикцією будь-якої держави (універсальна юрисдикція). Щодо терористичних актів Конвенція 1988 р. закріплює конкуруючу юрисдикцію держав, саме національну і факультативну. У Конвенції встановлюється універсальна юрисдикція, покликана забезпечити невідворотність покарання за незаконні акти, незалежно від місця їх скоєння та місця перебування злочинців.

Крім того, події останніх років, зокрема у територіальних водах України Чорного та Азовського морів довкола анексованої території Автономної Республіки Крим, дозволяють виділити і такі акти силового характеру, як дії військових кораблів і катерів, що порушують міжнародне та національне право (неправомірні дії в територіальних водах іншої держави тощо). Водночас вступ України до ЄС може дати новий імпульс для того, щоб адаптуватися до розвитку та зміни глобальної безпеки. Прийняття Європейської стратегії морської безпеки Європейською Радою у грудні 2013 р. реально дозволяє підвищити рівень координації заходів та зусиль для боротьби з потенційними та реальними загрозами на морі.

Література:

1. Балобанов А.О. Тероризм и безопасность морского судоходства. *Актуальні проблеми держави і права*. 2000. Вип. 8: Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом. С. 83–86.

2. Бакала А.А. Морское пиратство и терроризм на море: проблема соотношения и разграничения понятий. *Міжнародні читання з міжнародного права пам'яті професора П. Є. Казанського* : матеріали IV міжнар. наук. конф. (м. Одеса, 8–9 лист. 2013 р.). Одеса : Фенікс, 2013. С. 317-323.

3. Романюк Н. Особливості боротьби з морським піратством як загрозою міжнародній безпеці. *Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Міжнародні відносини*. 2017. № 6. С. 39-46.

4. Стефанчишен Р.В. «Морское пиратство» и «терроризм на море» – соотношение понятий. *Митна справа*. 2012. № 1. С. 82-94.

ОРГАНІЗОВАНА ЗЛОЧИННІСТЬ ЯК ЗАГРОЗА МОРСЬКІЙ БЕЗПЕЦІ

Прокоф'єва-Янчилєнко Дарія Михайлівна

*доктор юридичних наук, заслужений юрист України, керівник
Міжвідомчий науково-дослідний центр з проблем боротьби
з організованою злочинністю при РНБО України,
м. Київ, Україна*

Морська безпека є запорукою економічного зростання в усьому світі, на місцевому, регіональному та міжнародному рівнях. Сьогодні майже 80% світових товарів перевозяться морським шляхом, а також шляхом створення ланцюжків постачання, які забезпечують безпечний рух товарів на міжнародних ринках. Зокрема, в ЄС близько 90% обсягу зовнішньої

торгівлі та 40% обсягу внутрішньої торгівлі перевозиться морем. Тож торговельна система, заснована на морських перевезеннях, забезпечує доступ та розподіл енергоресурсів, сировини та всіх видів продукції по всьому світу [1, с.7].

Морські інтереси європейських країн фундаментально пов'язані з добробутом, процвітанням та безпекою їхніх громадян та громад.

Зважаючи на те, що Україна є європейською морською державою з потужним потенціалом, в поточному році під егідою РНБО України було розроблено проект Стратегії морської безпеки. Серед головних загроз морській безпеці України у проекті Стратегії визначено, окрім гібридних загроз, пов'язаних із зовнішньою агресією, також недостатню ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки та відсутність належного рівня внутрішньодержавної координації, занепад морської індустрії та внутрішнього водного транспорту [2]. Водночас, слід зауважити, що наразі не втрачає своєї актуальності і загроза використання морського потенціалу нашої країни з протиправною метою, зокрема, для організації й підтримання функціонування каналів контрабанди наркотиків, зброї та нелегальної міграції.

Ще у 2011 році Європейський парламент ухвалив резолюцію щодо стратегії ЄС для Чорного моря, в якій йдеться про те, що Чорноморський регіон є стратегічно важливим для безпеки ЄС. У резолюції наголошується на актуалізації таких загроз безпеці Чорноморського регіону, як: затяжні конфлікти, нелегальне переміщення осіб, стратегії суперництва, що ведуть до мілітаризації та розповсюдження зброї, слабкість демократичних інститутів управління, транснаціональна злочинність тощо [1, с.18].

У 2019 році на засіданні Ради Безпеки ООН «Транснаціональна організована злочинність на морі як загроза міжнародному миру та безпеці» відзначалося, що транснаціональна організована злочинність на морі, зокрема піратство і збройний розбій, торгівля зброєю та наркотиками, незаконне провезення мігрантів і торгівля людьми, належить до найбільш серйозних загроз міжнародній безпеці та глобальній економічній стабільності. Зі збільшенням мобільності людей, товарів та капіталу транснаціональна організована злочинність на морі помітно еволюціонує, і зараз вона використовує нові технології для вдосконалення методів та створення нових можливостей вчинення злочинів. Злочинні організації не гребують незаконними морськими перевезеннями людей, які рятуються втечею від збройних конфліктів та економічних труднощів, і торгівлею такими людьми (на цьому аспекті зосереджується, зокрема Кіотська декларація щодо розширення можливостей попередження злочинів, кримінального правосуддя та верховенства права: на шляху до виконання програми сталого розвитку до

2030 року [3]). Всі ці види протиправної діяльності взаємопов'язані, і у багатьох випадках зв'язки між ними очевидні.

Така протиправна діяльність ставить під загрозу не лише свободу судноплавства, а й безпеку населення прибережних районів. Боротьба з транснаціональною організованою злочинністю поряд з боротьбою з тероризмом є одним з найважливіших завдань, що стоять перед міжнародним співтовариством [4, 5].

Інститутом економіки та світу щорічно обчислюється глобальний індекс тероризму, який показує рівень впливу тероризму на державу. Згідно з цим індексом, серед країн Причорномор'я найбільш уразливі Туреччина (9 місце у рейтингу зі 163 держав), Україна (17 місце), Росія (33 місце) [6]. Економічна та політична нестабільність у багатьох країнах Причорномор'я зумовлюють зростання рівня корупції та, як наслідок, активізацію злочинної взаємодії влади та ОЗУ [7]. За оцінками Європолу, тероризм, що тісно взаємопов'язаний з організованою злочинністю, має високий рівень кореляції з наркоторгівлею [8]. При цьому Управління ООН з наркотиків та злочинності констатує зв'язок між організованою злочинністю та нелегальною торгівлею наркотиками у багатьох країнах Причорномор'я, що зумовлюється геополітичним становищем регіону, через який пролягають маршрути транзиту героїну з Афганістану (Балканський та Кавказький шляхи), а також кокаїну з країн Латинської Америки до Європи.

Торгівля та транзит героїну в Туреччині, Болгарії та Румунії повністю регулюється організованими злочинними угрупованнями (ОЗУ), також організована злочинність цих країн здійснює й торгівлю кокаїном. У транскордонному регіоні Росія/Грузія здійснюється торгівля кокаїном та канабіоїдами у рамках діяльності ОЗУ обох країн. Турецькі організовані злочинні угруповання причетні до торгівлі канабіоїдами [9].

В Україні контрабанду перевозять переважно через порти «Південний», «Чорноморськ» та «Одеса». Так, протягом 2020-2021 років одними з найрезонансніших випадків переміщення наркотиків через територію України морем були декілька спроб контрабанди кокаїну (партії 112 кг, 50 кг, 20 кг, 60 кг) у контейнерах з фруктами через порт «Південний» [10] (за даними Інтерполу, особи, затримані у серпні 2021 року при спробі контрабандного ввезення на територію України 60 кг кокаїну, – громадяни України, Румунії та Албанії, – причетні до діяльності однієї з найбільших у світі злочинних організацій «Ндрангета») [11].

Згідно з доповіддю Міжурядової Групи високого рівня з питань сталої морської економіки, заснованої у 2018 році [12], світові рибальські спільноти також вразливі перед організованою злочинністю, адже у цій сфері фіксують різні види злочинів – від шахрайства та корупції до торгівлі людьми та експлуатації рабської праці [13].

В цілому транснаціональна організована злочинність у Чорноморському регіоні набуває регіональних особливостей. Потужний вплив та активну взаємодію з ОЗУ інших держав виявляють турецькі, російські та румунські ОЗУ. Більшість із виявлених злочинних груп (дві третини) мають та підтримують зв'язки з аналогічними формуваннями у країнах ближнього зарубіжжя – СНД та Балтії, а також з мафіозними структурами мафіозних структур Європи, США, Азії.

Зрештою слід констатувати, що оскільки організована злочинність на морі є найсерйознішою невійськовою загрозою морській безпеці та міжнародній економічній стабільності [4-5, 9], що має глобальний характер, не лише держави Чорноморського регіону, але й інші країни світу, передусім – морські держави, мають об'єднувати зусилля та співпрацювати з метою здійснення узгоджених заходів, спрямованих на протидію транснаціональній організованій злочинності.

Література:

1. Olga Zukova. Морская политика и безопасность Европейского Союза. Tallinn. 2015. 47 с.
2. Украина намерена стать активным морским игроком: СНБО. URL: <https://usm.media/ukraina-namerena-stat-aktivnym-morskim-igrom-snbo/>
3. Кіотська декларація щодо розширення можливостей попередження злочинів, кримінального правосуддя та верховенства права: на шляху до виконання програми сталого розвитку до 2030 року: UNODC, Кіото, 7-12 березня 2021 р. URL: https://www.probaton.gov.ua/wp-content/uploads/2021/10/17_Kyoto_Declaration_V2102815-Ukr-PravoJustice.pdf
4. Концептуальная записка о прениях на уровне министров в Совете Безопасности на тему «Транснациональная организованная преступность на море как угроза международному миру и безопасности», которые состоятся 5 февраля 2019 года. URL: <https://undocs.org/pdf?symbol=ru/S/2019/98>
5. Транснациональная организованная преступность на море становится все более изощренной. URL: <https://news.un.org/ru/story/2019/02/1348521>
6. Global terrorism index / Intitute for economics and peace. 2017. URL: <http://economicsandpeace.org/>
7. Ожегова Л.А., Сикач К.Ю. Организованная транснациональная преступность в Причерноморье. *Геополитика и экогеодинамика регионов. Том 4 (14). Вып. 2. 2018 г. С. 53–62.*
8. Europol, SOCTA 2017: European Union: Serious and Organised Crime Threat Assessment, 2017. URL: <https://www.europol.europa.eu/>.
9. United Nations Office on Drugs and Crime, World Drug Report. 2017. URL: https://www.unodc.org/wdr2017/field/Booklet_1_EXSUM.pdf.

10. Контрабанда и порты: почему пре ступники выбирают Украину? URL: <https://usm.media/kontrabanda-i-porty-pochemu-prestupniki-vybirayut-ukrainu/>

11. В Одессе раз облачили причастных к одному из самых мощных картелей мира. URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2021/08/9/676725/>

12. Норвегия создала межправительственную группу по вопросам устойчивой морской экономики. URL: <https://tass.ru/ekonomika/4904388>

13. Организованная преступность подрывает стабильность морской экономики. URL: <https://www.occrp.org/ru/daily/13026-organized-crime-threatens-global-ocean-sustainability>

ТЕРОРИСТИЧНІ АКТИ НА МОРІ ЯК ЗАГРОЗА МІЖНАРОДНІЙ БЕЗПЕЦІ

Стукаліна Ольга Віталіївна

*аспірант кафедри кримінального права та кримінології
факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В останній період часу міжнародна спільнота значно занепокоєна стрімким поширенням терористичних актів Світовим океаном, у тому числі й морями. Терористичний акт на морі як засіб досягнення злочинних цілей набирає усе більшої масштабності, оснащеності й гостроти, що полягає в застосуванні насильства в жорсткій формі щодо широкого кола осіб (членів екіпажу судна, пасажирів і т.п.) з метою їх масової загибелі, а також несучи загрозу й шкоду суднам, портам, портовим спорудам, пасажирським терміналам, національним та міжнародним водним шляхам, включаючи їх шлюзи й підходи, міжнародним протокам, засобам навігації, береговим та прибережним причалам, руху людей та мультимодальним транспортним засобам, перевезенням на гідролітаках і мобільним морським буровим установкам. Щорічно терористична злочинність спричиняє значні матеріальні збитки, як окремим особам, підприємствам, організаціям, так і державам загалом. Так, лише в 2019 році близько 13 936 осіб у світі загинули внаслідок терористичних актів [1]. У зв'язку з цим, виникає нагальна потреба щодо нейтралізації негативних чинників, що сприяють реалізації терористичних актів на морі, зокрема, шляхом вдосконалення заходів запобігання терактам на основі налагодження міжнародної співпраці, а також розроблення заходів із виявлення осіб, схильних до вчинення цього злочину.

На основі міжнародної статистичної інформації «The Global Terrorism Index» нами встановлено, що протягом років рівень тероризму в світі значно погіршився. Наприклад, якщо в 2012 році у рейтингу були представлені статистичні показники рівня терористичної загрози 158 країн, в п'ятірку лідерів яких увійшли: Ірак, Пакистан, Афганістан, Індія, Ємен [2]. То в 2020 році у цьому рейтингу першу п'ятірку місць посіли: Афганістан, Ірак, Нігерія, Сирія, Сомалі [3]. Такий високий рівень терористичної небезпеки у представлених країнах свідчить, що система заходів запобігання й боротьби із терористичним актам характеризується неефективністю й недостатньою підготовкою компетентних служб, незацікавленістю або нездатністю держав випереджати та протидіяти цьому специфічному злочину на різних рівнях, в тому числі й на морі.

Морський тероризм є серйозною загрозою для безпеки мореплавства, посягаючи на загальноновизнані принципи свободи морів, а також становлячи загрозу миру [4, с. 246]. Так, морський тероризм – це форма політичного насильства, яка реалізує стратегію, призначену для дестабілізації процесу забезпечення морської транспортної безпеки задля досягнення цілей. Океани через їх величезність, представляють собою поле для реалізації різного роду дій, в тому числі ідеально підходячи для вчинення терористичних операцій, які за останні роки істотно розвиваються з урахуванням збільшення комерційної діяльності на морі [5, с.143].

Разом із цим, терористичні акти на морі, так само, як і піратство, є злочинами міжнародного характеру. Різниця між ними полягає лише в цілях, які переслідують їх суб'єкти: для піратів головне – збагачення, нажива, а метою терористів є залякування органів державної влади задля виконання своїх, як правило, політичних вимог. Кількість терористичних груп, які спеціалізуються на атаках із використанням акваторій морів і океанів, стрімко зросла за останні десятиліття. Варто відмітити, що атаки вони наносять не лише зі боку моря, але й зі суші. Тактичний механізм таких дій реалізується, як за допомогою використання наземних груп, забезпечених підіривними знаряддями, так і з використанням підводних плавців. Знаряддя морських терористів відповідає сучасним передовим технологіям, до них відносяться: магнітні міни, підводні транспортувальники, швидкісні катера, морські скутери, навіть міни підводних човнів й торпеди, керовані терористами-смертниками [4, с. 246].

Особливу загрозу морські терористи несуть кораблям та торговим суднам. Значну перевагу терористи для реалізації терористичного акту надають військовим кораблям, супертанкерам та пасажирським суднам, оскільки – це викликатиме більший резонанс. Подібна терористична акція була проведена двома терористами-смертниками на військово-морському кораблі США в морському порту Аден у Ємені в 2000 році, що призвела до загибелі 17 членів екіпажу, тоді, як 42 людини отримали поранення.

Наступною вразливою категорією морських суден, що представляють привабливі цілі для терористів є супертанкери. Оскільки, нападаючи на них, терористи можуть досягти більш високих для себе цілей – завдати й людської, й матеріальної шкоди. Пасажирські судна та пороми також уразливі для терористів, тому що в окремому невеликому місці одразу зібрано багато людей. Атакуючи такі об'єкти, терористичні організації, як правило, досягають своїх цілей, оскільки їхні дії призводять до великої кількості людських жертв, що природно потрапляє на перші смуги та рядки засобів масової інформації [5, с.144].

Проблема міжнародної безпеки на морі завжди була й залишаються актуальним питанням для людини, держави, суспільства та міжнародної спільноти. Так, згідно з Декларацією тисячоліття ООН від 2000 року, держави-члени ООН зобов'язані зосередити максимальні зусилля на боротьбу з бідністю; міжнародним тероризмом; транснаціональною злочинністю в усіх її проявах, включаючи торгівлю людьми та відмивання «брудних грошей»; на боротьбі з незаконним обігом наркотиків, стрілецької зброї й легкого озброєння тощо [6]. Відповідно до Резолюції Генеральної Асамблеї ООН – «Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року», до найбільш колосальних загроз сталому розвитку людству належать: насильницький екстремізм і тероризм; безробіття, особливо серед молоді; диспропорції в розподілі можливостей, матеріальних цінностей та влади; вимушене переміщення населення; конфлікти, що загострюються та ін. [7]. Окрім цього, у підготовленій ООН Декларації про заходи ліквідації міжнародного тероризму, держави – члени ООН урочисто присягнули, що вони беззастережно засуджують як злочинні й такі, що не мають виправдання, всі акти, методи та практику тероризму, де б і ким би вони не вчинялися, в тому числі ті, які ставлять під загрозу дружні відносини між державами й народами та загрожують територіальній цілісності і безпеці держав [8].

Особливої уваги у межах нашого дослідження заслуговує Конвенція ООН про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 1988 року. Відповідно до цього документа, держави-учасниці цієї Конвенції зобов'язуються підтримувати міжнародний мир і безпеку та розвиток дружніх відносин і співробітництво між державами. Більш того, в ній зазначається, що держави-учасниці будучи глибоко занепокоєні ескалацією в світі актів тероризму, що піддають небезпеці або позбавляють життя невинних людей, становлять під загрозу основні свободи та серйозно зневажають гідність людської особи. Тоді, як незаконні акти, спрямовані проти безпеки морського судноплавства, загрожують безпеці людей і майна, серйозно порушують морське сполучення та підривають віру народів світу в безпеку морського судноплавства [9]. Тобто, безпека є одним із головних показників якості

життя, тому всі сили міжнародної спільноти та конкретних держав мають бути направлені на забезпечення таких умов й ліквідацію терористичних ризиків, що посягають на неї.

Отже, міжнародна небезпека від терористичних актів на морях украй висока й визначається великою кількістю людських жертв та настанням тяжких матеріальних, моральних, політичних й екологічних наслідків. Тому існує нагальна необхідність модернізації наявних заходів щодо забезпечення безпеки акваторій та об'єктів водного транспортного комплексу з метою викорінення терористичної діяльності на морських акваторіях, а також застосування більш вдосконалених заходів, що покликанні знизити кількість актів незаконного проникнення на судна й об'єкти морської інфраструктури.

Література:

1. Число жертв терактов во всем мире сокращается пятый год подряд. URL: <https://www.dw.com/ru/chislo-zhrtv-teraktov-vo-vsem-mire-sokrashhaetsja-pjatyj-god-podryad/a-55723037>.
2. Global Terrorism Index 2012. Institute for Economics & Peace. URL: <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/2012-Global-Terrorism-Index-Report.pdf>.
3. Global Terrorism Index 2020. Institute for Economics & Peace. URL: <https://www.visionofhumanity.org/wp-content/uploads/2020/11/GTI-2020-web-1.pdf>.
4. Бондаренко В.Ф. Современный морской терроризм (пиратство) и его социальные последствия. С.245-252. <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennyy-morskoy-terrorizm-piratstvo-i-ego-sotsialnye-posledstviya>.
5. Зеленков М.Ю. Современный морской терроризм как угроза транспортной безопасности. С. 143-147. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennyy-morskoy-terrorizm-piratstvo-i-ego-sotsialnye-posledstviya>.
6. Декларация тысячолетия Организации Объединенных Наций: затв. Резолюцією 55/2 Генер. Асамблеї від 8 верес. 2000 р. URL: zakon.rada.gov.ua/Laws/show/995_621 (дата звернення: 10.12.2021).
7. Перетворення нашого світу: Порядок денний у сфері сталого розвитку до 2030 року: Резолюція Генер. Асамблеї ООН від 25 верес. 2015 р.: A/70/L.1. URL: undocs.org/ru/A/70/L.1 (дата звернення: 10.12.2021).
8. Декларация про заходи ліквідації міжнародного тероризму. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_502 (дата звернення: 11.12.2021).
9. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства від 1988 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_220#Text (11.12.2021).

КОНТРАБАНДА НАРКОТИКІВ НА МОРІ ЯК ФОРМА ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Щурат Тарас Григорович

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри оперативно-розшукової діяльності факультету
підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів – це їх переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю (ст. 305 Кримінального Кодексу України) [1]. Контрабанду наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів (далі-наркотиків) сміливо вважають не лише як національну соціально-правову проблему, а як глобальну міжнародну соціальнонебезпечну загрозу [2].

Суспільна небезпечність контрабанди наркотиків визначається тим, що таким способом на територію України або з її території чи транзитом через територію України неконтрольовано переміщуються вищевказані речовини, що загрожують здоров'ю всього населення [3].

Для того щоб розробляти дієві засоби для боротьби з контрабандою наркотиків, необхідно розуміти чинники, які спричиняються дане суспільнонебезпечне явище. Розглянемо чинники на глобальному рівні.

На негативну наркотичну ситуацію в Україні, передусім, впливають: геополітичне розташування України, що сполучає Азію з Західною Європою; складності в організації митного і контрольно-пропускного режиму; недостатня ефективність взаємодії з правоохоронними органами сусідніх держав у напрямку протидії наркобізнесу; широке втягування громадян нашої держави, передусім працівників транспорту (особливо морського), у незаконні операції з наркотиками за кордоном; інтернаціоналізація наркобізнесу; використання потенціалу хіміко-фармацевтичної, хімічної промисловості держави для незаконного виготовлення наркотичних засобів та психотропних речовин.

Окрім цього, варто відзначити відмінність правових систем, у рамках яких визначаються основні принципи протидії незаконним операціям з наркотикам, коли аналогічні діяння в одних державах оцінюються як злочинні, а в інших – ні.

Серйозну проблему для міжнародної системи контролю за наркотиками становить неприєднання низки держав до міжнародних угод, а також невиконання своїх договірних зобов'язань окремими

державами – сторонами конвенцій щодо формування ефективної законодавчої бази, нездійснення належного національного контролю за наркотичними засобами, ненадання необхідної інформації до міжнародних органів контролю.

Ще одна проблема, що тісно пов'язана з незаконним обігом наркотиків і має глобальний характер поляризація держав, все більше поглиблює економічну нерівність. Саме у контексті проблеми держав “третього світу” зроблена спроба розглянути незаконний наркооборот у щорічній доповіді ООН про стан з наркотиками в світі. На думку експертів ООН, виробництво наркотиків все більше і більше зосереджується на території економічно слабких держав [4].

Протидіяти контрабанді наркотиків на морі, як формі транснаціональної злочинності вкрай складно. Оскільки протидія має проводитись не лише в середині однієї держави, а й охоплювати взаємини декількох країн. Протидія контрабанди наркотиків на морі повинні починатися всередині держави з повного своєчасного здійснення заходів щодо попередження наркозлочинності. Діяльність окремих держав по протидії контрабанди наркотиків на морі має бути скоординованою, щоб виключити можливості і прагнення суб'єктів контрабанди використовувати сприятливі умови і ринкову кон'юнктуру окремих регіонів і країн для свого існування і розвитку.

Отже, вся система протидії контрабанди наркотиків на морі в системі транснаціональній злочинності складається з двох рівнів суб'єктів – міжнародних організації, що забезпечують вироблення і організацію основних стратегій, принципів, механізмів протидії незаконного виготовлення, вироблення, переміщення наркотичних засобів, психотропних речовин та співпраці держав у цій сфері; національних, які безпосередньо здійснюють попереджувальну діяльність.

З приводу питань співпраці країн у боротьбі з наркозлочинністю було створено орган в Організації Об'єднаних Націй – Економічна та соціальна рада. В цій Раді займаються питаннями міжнародного попередження злочинності, контроль над наркотиками, статистичного контролю тощо [5].

Можна виділити основні способи протидії контрабанди наркотиків: а) контроль за виготовленням наркотичних речовин державними установами для лікарських потреб, що можуть використовуватись у злочинних цілях; б) обов'язкове притягнення до відповідальності осіб, що вчинили кримінальні правопорушення з незаконного обігу наркотичних речовин, згідно з міжнародним та національним кримінальним законодавством, тим самим протидія рецидивної злочинності, а також збільшення покарання за дані кримінальні правопорушення; в) беззастережне дотримання рекомендацій та планів, розроблених міжнародними організаціями, наприклад Організація з безпеки і співпраці у

Європі, що мають на меті боротьбу та протидію транснаціональним злочинам тощо.

Література:

1. Кримінальний кодекс від 2001 року підстава – 2227-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>

2. Контрабанда наркотиків як транснаціональна загроза https://www.researchgate.net/publication/323870817_KONTRABANDA_NAR_K_OTIKIV_AK_TRANSNACIONALNA_ZAGROZA

3. Кримінальний кодекс України: науково-практичний коментар: / В.Ю. Баулін, В.І. Борисов, С.В. Гавриш та ін.; за заг. ред. В.Т. Маляренко, В.В. Сташиса, В.Я. Тація, видавництво третє. – Харків:Одіссей. 2016. – 1152 с.

4. О. С. Якімова, Детермінація злочинності у сфері обігу наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів або прекурсорів Національний університет “Львівська політехніка” [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://science.lpnu.ua/sites/default/files/journalpaper/2017/may/2107/vnulpurn201478238.pdf>

5. Козаченко А.В., Клєван Н.В. Феномен транснациональной преступности: Научно-практическое пособие. Николаев : ООО «Фирма «Илион», 2016. – 408 с.

RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY

МЕХАНІЗМИ МІНІМІЗАЦІЇ РИЗИКІВ ПОТРАПЛЯННЯ МОРЯКІВ У СИТУАЦІЇ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ

Берендсєва Анастасія Ігорівна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри адміністративної діяльності поліції,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Згідно зі звітом про торгівлю людьми, який щорічно публікується Державним департаментом США, Україна у 2021 році була класифікована як країна 2 рівня, до якого входять держави, уряди яких не повністю відповідають мінімальним стандартам TVPA, але досягають значних успіхів у намаганнях привести себе у відповідність до цих стандартів [1, с. 52; 67]. TVPA є загальноприйнятим скороченням від Victims of Trafficking and Violence Protection Act, який був прийнятий в США у 2000 році з метою врегулювання питань боротьби з торгівлею людьми [2]. Необхідно зазначити, що серед усіх 4-х груп, які виділяються відповідно до встановленої класифікації, друга група є найчисленнішою.

Зрозуміло, що це обумовлено різними факторами, втім однією із причин такої ситуації є вплив пандемії COVID-19. Як зазначається у вказаному звіті, COVID-19 створив умови, що збільшили кількість людей, які зазнали вразливості до торгівлі людьми, і перервали існуючі та заплановані заходи протидії торгівлі людьми. Уряди в усьому світі спрямовували ресурси на пандемію, часто за рахунок зусиль по боротьбі з торгівлею людьми, що призвело до зменшення заходів захисту та надання послуг постраждалим, скорочення превентивних зусиль та збільшення перешкод для розслідування та судового переслідування торговців людьми. У той же час торгівці людьми швидко пристосувалися, щоб отримати вигоду з уразливості, яку виявила та посилила пандемія [1, с. 2].

Серед видів і форм експлуатації, які включає в себе поняття «торгівлі людьми» останніми роками на перше місце виходить трудова експлуатація. У вересні-жовтні 2021 року дослідницькою агенцією Info Sapiens на замовлення Представництва Міжнародної організації з міграції – Агентства ООН з питань міграції в Україні було проведено дослідження, відповідно до якого було виявлено, що кожен четвертий українець готовий прийняти ризиковану пропозицію роботи за кордоном або в іншому населеному 286

пункті. Що стосується безпосередньо Одеської області, яка є провідною у питаннях підготовки моряків,

то цим дослідженням було встановлено, що 24 % населення області належить до так званої «уразливої групи». До цієї групи відносяться люди, які схильні погодитись на ризиковану пропозицію роботи за кордоном а саме: працювати без офіційного працевлаштування; працювати у замкнених приміщеннях (без змоги вільно залишити робоче місце); перетнути кордон у нерегульований спосіб; виконувати протизаконну роботу; віддати працедавцю свій паспорт на період працевлаштування; віддати телефон та особисті речі працедавцю на час працевлаштування [3].

Такі теоретичні висновки підтверджуються практичними прикладами потрапляння українських моряків у ситуації торгівлі людьми. Зокрема подібна ситуація була виявлена у листопаді 2021 року в ході проведеної прикордонниками спільно з представниками Національної поліції операції. Протиправна схема полягала в тому, що зловмисник вербував українських моряків, які мали проблеми з дозвільними документами та перебували у скрутному становищі. Фігурант злочинної схеми обіцяв вирішити «питання» щодо влаштування їх на високооплачувану роботу на судах далекого плавання за кордоном. Зрештою, місцем роботи цих моряків ставали яхти, які займалися «туристичними турами» для нелегальних мігрантів із Західної Азії до Греції та Італії. Найсумніше в цій ситуації те, що, оскільки подібна діяльність є протиправною, більшість українських моряків отримали великі терміни ув'язнення в країнах ЄС [4]. Тобто у даному випадку проявами торгівлі людьми була не лише примусова праця, а й втягнення у злочинну діяльність, що є ще більш небезпечним явищем з тяжкими наслідками для постраждалих. Нажаль, такі ситуації не поодинокі в Україні, власне, як і в інших країнах світу.

В основному потрапляння моряків у подібні ситуації пов'язані з тим, що вони користуються послугами недобросовісних крьюінгових компаній. Це відбувається з різних причин. Іноді свідомо, знаючи про майбутні ризики. Але найчастіше через те, що шахрайські крьюінгові компанії пропонують більш швидкий і менш затратний спосіб працевлаштування, ніж офіційна сертифікація. Так, у січні та лютому 2021 року пів сотні моряків, що працюють на торговельних судах іноземних власників, перекрили рух транспорту на автотрасі Одеса – Київ навпроти посту поліції «Дачне» на знак протесту проти корупції при сертифікації та дипломуванні фахівців морської галузі. За словами протестувальників «при проходженні сертифікації моряки змушені віддавати від 3-х до 15-ти тисяч доларів» [5], що сприяє процвітанню крьюінгових компаній, які втягують моряків у торгівлю людьми.

Які ж існують превентивні механізми потрапляння моряків у ситуації торгівлі людьми? Звичайно, це питання доволі обширне і передбачає велику

кількість заходів, зазначимо лише два з них. По-перше, проведення просвітницьких кампаній безпосередньо серед зазначеної цільової аудиторії. Це можуть бути різноманітні роздруківки з корисною інформацією. Прикладом може бути брошура «Рекомендації морякам для захисту за кордоном», що була підготовлена у 2019 році у співробітництві Одеського державного університету внутрішніх справ з Управлінням боротьби зі злочинами, пов'язаними з торгівлею людьми ГУНП в Одеській області та «Громадським рухом «Віра, Надія, Любов» [6]. В даній брошурі зазначені конкретні рекомендації щодо мінімізації ризику потрапляння моряків у ситуацію торгівлі людьми, а також конкретні телефони, за якими можна звернутися за допомогою.

Також в час цифрових технологій на перший план виходять різноманітні додатки з актуальною інформацією. Зокрема дуже корисним є функціонування додатку ITFShipBeSure.org, який адресований тим, хто шукає роботу в торговому або круїзному флоті. Додаток містить ту інформацію, яка необхідна морякам для укладання надійних контрактів, і яка може допомогти уникнути небезпек, пов'язаних з несумлінними крїїнговими агентами [7]. Цей додаток був розроблений ІТФ, потужною організацією, яка є однією з глобальних профсоюзних федерацій, що входять в Міжнародну конфедерацію профсоюзів. ІТФ допомагає морякам з 1896 року і представляє інтереси моряків у всьому світі. Сьогодні ІТФ об'єднує профсоюзи працівників на судах, портах, залізницях, автомобільному вантажному та пасажирському транспорті, внутрішніх водних шляхах, рибному господарстві, туризмі та цивільній авіації. Ця організація працює над покращенням умов для моряків усіх національностей та забезпеченням належного регулювання судноплавної промисловості для захисту інтересів і прав працівників. Найголовніше, що ІТФ допомагає екіпажам незалежно від їхньої національності чи прапора їхнього корабля [8].

Ще одним механізмом можна визначити обов'язкове державне регулювання діяльності крїїнгових компаній. Ліцензування крїїнгових компаній є одним із видів державного регулювання економіки, основною метою якого є забезпечення єдиної державної політики у цій сфері, а також захист основних економічних інтересів держави та інтересів громадян, які безпосередньо виступають споживачами послуг, що надаються суб'єктами господарювання – крїїнговими компаніями, тобто ліцензування є однією з форм забезпечення належного дотримання та використання прав і свобод громадян. І хоча, яка зазначають науковці, в цій сфері існують певні прогалини [9, с. 222], наявність такого механізму є важливою гарантією дотримання прав моряків. До цього процесу також активно залучаються недержавні інституції. Зокрема, у вже згаданому додатку ITFShipBeSure.org представлені списки крїїнгових агентів, які ІТФ оцінила як надійні (позначені

зеленим кольором) або ненадійні (позначені червоним кольором). Ця інформація вже стосується не тільки українських компаній, а й крїоїнгових кампаній країн, які є основними постачальниками екіпажів [7]. Це є надзвичайно важливим моментом, оскільки значна частина українських моряків працевлаштовуються на судна іноземних судовласників.

Зауважимо, що в рамках даного дослідження окреслені лише два напрямки щодо мінімізації ризиків потрапляння моряків у ситуації торгівлі людьми. Звісно, що існують й інші механізми, наприклад, не тільки передбачення необхідності отримання ліцензій крїоїнговими компаніями, але й постійний моніторинг їх діяльності зі сторони контролюючих державних органів. Також важливим аспектом є підготовка відповідних фахівців у всіх сферах, в першу чергу – правоохоронній, щодо заходів запобігання та протидії торгівлі людьми; налагодження ефективної взаємодії як державних органів між собою, так і їх співробітництво з громадськими організаціями, які надають допомогу морякам що постраждали від торгівлі людьми, тощо.

Література:

1. Trafficking in persons report. URL: <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2021/09/TIPR-GPA-upload-07222021.pdf> (дата звернення: 15.12.2021).

2. Victims of Trafficking and Violence Protection Act. URL: <https://www.govinfo.gov/content/pkg/PLAW-106publ386/pdf/PLAW-106publ386.pdf> (дата звернення: 15.12.2021).

3. Національне дослідження з питань міграції, торгівлі людьми та інших форм експлуатації мігрантів. URL: https://iom.org.ua/sites/default/files/human_trafficking_and_migration_survey_2021_ukr.pdf (дата звернення: 15.12.2021).

4. Прикордонники блокували міжнародний канал торгівлі людьми. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/prikordonniki-blokuvali-miznarodnii-kanal-torgivli-lyudmi> (дата звернення: 15.12.2021).

5. Моряки в друге за пів місяця перекрили трасу Одеса – Київ. URL: https://www.ukrinform.ua/rubric-regions/3189461-moraki-vdruge-za-piv-misaca-perekri-li-trasu-odesa-kiiiv.html?fbclid=IwAR1wMwwUgdi_EFKBfdCcEwxSAZgWILYc6Ct0kJf5r9VkWnxsimsaO1Sq69E (дата звернення: 15.12.2021).

6. Рекомендації морякам. Захист за кордоном. URL: <https://omr.gov.ua/ua/essential/214592/> (дата звернення: 15.12.2021).

7. Knowledge is power and new ITF web tool aims to give seafarers that power. URL: <https://www.itfseafarers.org/en/news/knowledge-power-and-new-itf-web-tool-aims-give-seafarers-power> (дата звернення: 15.12.2021).

8. What is the ITF? URL: <https://www.itfseafarers.org/en/about-us/what-is-the-itf> (дата звернення: 15.12.2021).

9. Балобанов О.О., Пастушенко К.М. Ліцензування крюїнгових компаній як гарантія захисту трудових і соціальних прав моряків. *Lex Portus* : юридичний науковий журнал. № 3. 2018. С. 219-229.

ДОТРИМАННЯ ПРАВ МОРЯКІВ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

Павлєга Олена Сергіївна

*кандидат соціологічних наук,
викладач кафедри соціально-економічних наук,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Діяльність людини, пов'язана з перебуванням на морі, належить до категорії найбільш небезпечних. Число нещасних випадків із смертельним результатом на морському флоті в 30 разів вище, ніж у переробній промисловості, і в три рази вище порівняно з гірничодобувною промисловістю, яка традиційно вважається найбільш небезпечною сферою діяльності людини.

Під час світової пандемії COVID-19 моряки стали непоміченими героями, оскільки світ покладається на них у транспортуванні понад 80% загального обсягу товарів, включаючи життєво важливі продукти харчування і медичні товари. Водночас моряки стали заручниками цієї ситуації у зв'язку з тим, що через обмеження десятки тисяч з них не можуть потрапити додому або, навпаки, на роботу, на борт судна.

За інформацією Міжнародної морської організації, станом на вересень 2020 р. на борту торгових суден залишається понад 300 тис. моряків, які не можуть бути репатрійовані навіть після закінчення строку їх трудових контрактів. Уряди всього світу у березні 2020 р. призупинили міжнародні рейси, закрили кордони, порти і аеропорти, ввели обмеження на поїздки для іноземних громадян, щоб обмежити поширення коронавірусної хвороби. Ці обмеження безпосередньо вплинули на зміни екіпажів морських суден. Ситуація додатково ускладнюється труднощами з отриманням віз та дозволів на поїздки до країн транзиту або посадки на судно.

Правило 2.5 конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні (MLC 2006) встановлює, що моряки мають право на репатріацію після закінчення строку їх контракту. Згідно конвенції MLC 2006, держави прапора несуть відповідальність за право моряків на репатріацію, а держави порту зобов'язані сприяти такій репатріації, а також

зміні моряків. Міжнародна організація праці вказала, що ці зобов'язання повинні дотримуватися в т. ч. під час пандемії, проте без шкоди для вживання заходів щодо запобігання зараженню COVID-19.

За оцінками, у світовому судноплаванні з березня 2020 р. відбулося лише близько 25% звичайних змін екіпажів. Крім гуманітарних проблем та питань добробуту моряків, а також питань дотримання міжнародних норм, зростає ризик втоми та психічного розладу здоров'я людей, що може призвести до серйозних морських аварій та нещасних випадків.

Складнощі, пов'язані з репатріацією і зміною екіпажу, мають великий вплив на судноплавну галузь і були визначені як пріоритетна проблема. Міжнародна морська організація та інші міжнародні організації закликали уряди втрутитися. Це питання піднімав навіть генеральний секретар ООН, який висловив стурбованість з приводу зростаючої гуманітарної кризи і кризи безпеки, з якою стикаються моряки у всьому світі, і закликав усі країни офіційно визнати моряків та інший морський персонал «ключовими працівниками» (key workers) та забезпечити своєчасну зміну екіпажів.

Віднесення моряків до категорії «ключових працівників» спрямоване на забезпечення звільнення їх від обмежень під час подорожей та надання можливості безперешкодно подорожувати на судна та з них, що є основним елементом у здійсненні змін екіпажів. Багато держав-членів Міжнародної морської організації (ІМО) направили повідомлення, в яких конкретно згадують моряків у якості «ключових працівників». ІМО поширює такі повідомлення за допомогою циркулярних листів, які доступні на її веб-сайті. 9 липня 2020 р. 13 країн підписали спільну заяву Міжнародного морського віртуального саміту зі зміни екіпажів (Joint Statement of the International Maritime Virtual Summit on Crew Changes), у якій уряди зобов'язалися сприяти зміні екіпажів і домагатися призначення змін для моряків.

Станом на серпень 2020 р. наступні країни визнали моряків «ключовими працівниками»: Азербайджан, Багами, Барбадос, Бельгія, Бразилія, Канада, Чилі, Кіпр, Данія, Франція, Габон, Грузія, Німеччина, Гана, Греція, Гонконг (Китай), Індонезія, Ісламська Республіка Іран, Ямайка, Японія, Кенія, Ліберія, Маршаллові Острови, Молдова, Чорногорія, Нідерланди, Нова Зеландія, Нігерія, Норвегія, Панама, Філіппіни, Республіка Корея, Румунія, Саудівська Аравія, Сінгапур, Південно-Африканська Республіка, Іспанія, Швеція, Таїланд, Об'єднані Арабські Емірати, Великобританія і Сполучені Штати Америки. Та навіть деякі з цих країн продовжують встановлювати обмеження та вимоги до моряків, які прибувають для посадки на борт суден в ці країни. Наприклад, уряд Гонконгу 26 липня 2020 р. оголосив, що заходи по зміні екіпажу для пасажирських і торгових суден, які не здійснюють вантажні операції в Гонконгу, будуть припинені. Також будуть посилені умови тестування і карантину для членів морських екіпажів торгових суден, що прибувають у Гонконг для вантажних операцій, членів екіпажів та інших осіб, які прибувають до Гонконгу, зокрема:

- усі члени екіпажів цих суден повинні залишатися на борту під час стоянки у водах Гонконгу і не повинні виходити на берег;
- судновласники/агенти повинні надати розрахунковий час прибуття (ETA) і розрахунковий час відправлення (ETD) судна разом з даними про зміни членів екіпажів (включаючи їх імена і розклад польотів) за 72 години до прибуття судна для затвердження морським департаментом (MarDep);
- судновласники/агенти повинні повідомляти MarDep негайно після отримання інформації про будь-які випадки зараження COVID-19 у своїх моряків.

Для моряків, які прибувають у Гонконг на зміну репатрійованим членам екіпажів, встановлюються наступні вимоги:

1. Моряки повинні прибути в Гонконг лише тоді, коли їх судна стоять на причалі у Гонконгу, і сісти на борт відразу після прибуття.

2. Судновласники/агенти повинні організувати трансфер членів екіпажу на судно та з нього. Використання громадського транспорту, який одночасно обслуговуватиме широку громадськість, заборонено, а члени екіпажу повинні носити маски протягом усієї подорожі.

3. Моряки, які прибувають до Гонконгу, повинні мати негативний результат тесту на нуклеїнову кислоту SARS-CoV-2, проведеного в лабораторії, акредитованій ISO 15 189, або лабораторії, визнаній урядом держави, де лабораторія знаходиться, разом із зразком, відібраним за 48 годин до посадки на рейс до Гонконгу.

4. Судновласники/агенти повинні зберігати та, якщо вимагається, надати інформацію про організацію перевезень та матеріально-технічного забезпечення членів екіпажу (наприклад, дані про рейс, здійснений відповідним екіпажем, номерний знак та дані водія транспортного засобу, що використовувався для перевезення членів екіпажу, точний час та місце збору/висадки тощо) для зручності відстеження контактів.

У Сінгапурі для здійснення зміни екіпажів місцеві органи влади хоча й послабили вимоги, видавши 22 вересня 2020 р. новий циркуляр, проте вони все одно залишаються складними, а саме:

1. Усі моряки, які плануються для зміни в Сінгапурі, повинні відправляти сповіщення про перебування вдома (Stay-Home-Notice, SHN) у країні/регіоні походження протягом 14 днів, що передують прильоту. Такий моряк має бути належним чином ізольований (окрема кімната зі спеціальним туалетом) без можливості взаємодії з іншими (включаючи членів сім'ї) за місцем його проживання або перебувати у спеціальному закладі/готелі.

2. Для моряків, які слідуєть з країн/регіонів з низьким рівнем ризику інфікування на COVID-19, можуть встановлюватися виключення, наприклад, скорочений режим самоізоляції (7 днів).

3. Якщо моряку раніше був поставлений діагноз COVID-19, він повинен надати документальне підтвердження свого минулого діагнозу на основі найперших позитивних результатів тесту ПЛР та:

– якщо з дати позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру пройшло менше 21 дня, він не може бути затверджений до зміни; якщо час від позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру становить від 22 до 90 днів, моряк повинен повторно пройти тест на ПЛР на COVID-19 за 72 годин до вильоту в Сінгапур;

– якщо час від позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття в Сінгапур становить від 91 до 180 днів, він повинен відбутися 14-денний строк самоізоляції у країні/регіоні походження. Такий моряк звільняється від обов'язку тестування на ПЛР на COVID-19 за 72 годин до від'їзду, крім випадків, коли в нього залишились будь-які симптоми;

– якщо з дати позитивного результату тесту ПЛР до дати прибуття до Сінгапуру пройшло більше 180 днів, він повинен пройти 14-денну самоізоляцію у своїй країні походження та пройти тест ПЛР на COVID-19 за 72 годин до від'їзду в Сінгапур.

4. Моряк має бути визнаний придатним для роботи в морі лікарем у країні його походження не більш ніж за 24 години до посадки на рейс до Сінгапуру.

5. Протягом усього процесу зміни екіпажу, особливо під час трансферу до судна в Сінгапурі, екіпаж може перебувати в групах не більше 5 осіб.

6. Моряк повинен прийти в Сінгапур лише для приєднання до екіпажу судна не раніше, ніж за 2 дні до відходу судна.

З наведеного вбачається, що незважаючи навіть на факт визнання моряків *key workers*, кожна країна встановлює свої внутрішні вимоги, дотримання яких хоча й можливе, проте потребує додаткових ресурсів, у т. ч. матеріальних, а такі витрати не завжди прийнятні для судовласників.

Слід зазначити, що перелік лабораторій, акредитованих на проведення ПЛР-тестування на виявлення коронавірусу SARS-CoV-2 в Україні, розміщений на сайті Центру громадського здоров'я Міністерства охорони здоров'я України.

Міжнародна морська організація схвалила набір покровокових протоколів, у яких викладені загальні заходи і процедури для безпечної зміни екіпажів під час пандемії COVID-19. Ці протоколи були складені за участю широкого кола глобальних галузевих асоціацій, що представляють різні сектори морської транспортної галузі. Протоколи містять рекомендації щодо безпечних процедур приєднання моряків до суден, а також репатріації. Вони охоплюють досить широке коло питань, включаючи надання засобів індивідуального захисту, тестування на COVID-19, соціальне дистанціювання, заходи гігієни, перевірку температури, тимчасове переміщення та навіть пропозиції з виділення смуг руху в аеропортах для моряків. Ці протоколи також включають вимоги для судноплавних компаній і рекомендації урядам, морським адміністраціям та іншим відповідним національним органам, таким як органи охорони здоров'я, митниці, органи імміграції, прикордонного контролю, морських портів та цивільної авіації.

Ще одна глобальна проблема масових обмежень пов'язана з неможливістю своєчасного надання медичної допомоги морякам. Відповідно до конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні (MLC 2006), держави порту повинні забезпечити морякам на борту суден на їх території, які потребують негайної медичної допомоги, доступ до медичних установ на березі. На думку МОП, виняткові заходи, прийняті деякими урядами для стримування пандемії COVID-19, не можуть розглядатися як вагомі причини для недотримання цього міжнародного зобов'язання.

Зобов'язання надавати допомогу морякам, що зазнали лиха, включаючи медичну допомогу, також закріплене в міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), міжнародній конвенції про пошук і рятування на морі (SAR), а також в конвенції Організації об'єднаних націй з морського права (UNCLOS).

Незважаючи на те, що право доступу до медичної допомоги передбачене основоположними міжнародними актами, ми майже кожен день отримуємо повідомлення та запити від моряків та їх сімей про неможливість потрапити до медичних закладів у багатьох портових містах світу у зв'язку з низкою обмежень для іноземних громадян.

Глобальність проблеми, з одного боку, свідчить про невідкладну необхідність спростити процес зміни членів екіпажів, уникаючи створення небезпечних умов для роботи та життя моряків, а з іншого боку, ускладнюється рядом інших чинників, що спрямовані на мінімізацію поширення вірусу.

Література:

1. Международные космические радиотехнические системы обнаружения терпящих бедствие / под ред. В.С. Шебшаевича. – М. : Радио и связь, 1987. – С. 5-6.
2. Maritime Safety Committee. 68-th session // International Maritime Organization. – London, 1997. – P. 11-17.
3. Конвенція про мінімальний вік допуску дітей на роботу в морі 1920 р. (переглянута в 1936 р.);
Конвенція про працевлаштування моряків 1920 р.;
Конвенція про захист від нещасних випадків працівників, зайнятих на навантаженні і розвантаженні суден, 1929 р.;
Конвенція про зобов'язання судновласника у разі хвороби, травми або смерті моряків 1936 р.;
Конвенція про страхування моряків у зв'язку з хворобою 1936 р.;
Конвенція про харчування і столове обслуговування екіпажів на борту суден 1946 р.;
Конвенція про оплачувані відпустки морякам 1949 р.;
Конвенція про приміщення для екіпажа на борту суден 1970 р.;

Конвенція про запобігання виробничим нещасним випадкам серед моряків 1970 р.;

Конвенція про безперервність зайнятості моряків 1976 р.;

Конвенція про мінімальні норми на торговельних судах 1976 р.;

Конвенція про техніку безпеки і гігієну праці на портових роботах 1979 р.;

Конвенція про соціально-побутове обслуговування моряків у морі й порту 1987 р.;

Конвенція про охорону здоров'я і медичне обслуговування моряків 1987 р.;

Конвенція про соціальне забезпечення моряків 1987 р.;

Конвенція про інспекцію умов праці й побуту моряків 1996 р. тощо.

4. Соколов, М.О. Функциональное состояние организма судовых специалистов в условиях рейса и профилактика его нарушений / М.О. Соколов // Организация и безопасность труда плавсостава. – М., 1990. – С. 58-63

ОСОБЛИВОСТІ ДОТРИМАННЯ ПРАВ МОРЯКІВ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

Свинаренко Юрій Павлович

*старший викладач кафедри професійних та спеціальних дисциплін
Херсонський факультет*

*Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Мідловець Ельвіра Айларівна

*здобувач вищої освіти
Херсонський факультет*

*Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

З поширенням вірусу COVID-19 у 2020 році державами вживалися невідкладні заходи, аби приборкати поширення епідемії. Більшість людей вимушені були сидіти на карантині, кожен кардинально змінив звичний для себе спосіб життя. Обмеження, викликані пандемією, відобразились на значній частині населення, зокрема, торкнулися і моряків.

Водночас моряки стали заручниками цієї ситуації у зв'язку з тим, що через обмеження десятки тисяч з них не можуть потрапити додому або, навпаки, на роботу, на борт судна.

Можемо виділити наступні проблеми, з якими стикаються моряки:

– особиста безпека та здоров'я;

– неможливість отримання медичної допомоги у разі хвороби;

– порушення права на репатріацію;

- тривалий термін перебування на судні, що перевищує строки, прописані договором;
- перевтома моряків, що відіграє роль на навігаційну безпеку та керування судном.

Відповідно до конвенції Міжнародної організації праці 2006 р. про працю в морському судноплаванні, держави порту повинні забезпечити морякам на борту суден на їх території, які потребують негайної медичної допомоги, доступ до медичних установ на березі. На думку МОП, виняткові заходи, прийняті деякими урядами для стримування пандемії COVID 19, не можуть розглядатися як вагомні причини для недотримання цього міжнародного зобов'язання [1].

Проте, незважаючи на те, що право на медичну допомогу передбачено нормативними актами, досить часто надходять запити від моряків та членів їх сімей про неможливість потрапити до закладів надання медичної допомоги у багатьох портових містах світу, що обумовлено низкою обмежень стосовно іноземних громадян.

Наступною, не менш важливою, проблемою стала неможливість повертатися додому. Так, в результаті вживаних урядами заходів в умовах поточної кризи, морякам було запропоновано залишатися на борту за межами періоду, який спочатку передбачався трудовими контрактами моряків. Моряк мав можливість прийняти подовження контракту до підписання або відмовитися, але на практиці відмова моряка від пролонгації трудового контракту не була гарантією репатріації або заміни в першому ж зручному порту, як зазначено у Конвенції [2].

Ще однією проблемою, з якою зіткнулися моряки, стала небезпека, яку створює втома та перенавантаження, особливо для тих, чії обов'язки включають навігаційну безпеку, керування та експлуатацію судном.

Однак, беручи до уваги, що нинішня ситуація призвела до продовження періодів служби на борту для численних моряків, МОП дотримується думки, що зменшення мінімального рівня комплектування, тим самим може лише сприяти підвищенню втоми моряків, та ставить під загрозу безпечну та ефективну експлуатацію суден. Тому усі уряди повинні продовжувати дотримуватися стандартів, навіть під час пандемії COVID-19 [3].

Що стосується соціального захисту та права моряків на оплачуваний лікарняний у разі зараження або карантину. Відповідно до Конвенції судовласники несуть відповідальність за оплату праці моряків, які працюють на їх судах у контексті хвороб та травм моряків, що трапляються між датою вильоту моряка для початку роботи на судні та фактичною датою репатріації в національний аеропорт моряка [1]. Тобто, у разі підтвердження тесту на COVID-19, моряки повинні мати оплачуваний лікарняний або пільги, на період поки вони непрацездатні, з метою компенсації за призупинення роботи, який вони зазнали внаслідок хвороби.

Отже, можемо зазначити, що через карантинні заходи населення зазнало не аби яких обмежень. Тому необхідно, уникаючи поширення вірусу, не забувати та не порушувати прав громадян, зокрема, прав моряків, дотримання яких є однією зі складових забезпечення морської безпеки.

Література:

1. Конвенція про працю в морському судноплаванні від 23.02.2006. Законодавство України/ ВР України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text (дата звернення: 12.12.2021).
2. COVID-19 response by International Organizations. Western chamber investment: website. URL: <https://www.wb6cif.eu/covid-19/covid-19-response-by-international-organizations> (дата звернення: 12.12.2021).
3. Information note on maritime labour issues and coronavirus (COVID-19). URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/genericdocument/wcms_741024.pdf (дата звернення: 12.12.2021).

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS

ПРОФЕСІЙНА ОСВІТА ЯК СКЛАДОВА ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ

Балтаджи Поліна Миколаївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри державно-правових дисциплін,
Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Система підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі всієї світової спільноти, визнана Морською доктриною України до 2035 року, морським потенціалом країни та умовою забезпечення безпеки судноплавства. Проведення морських наукових досліджень, підготовка та перепідготовка фахівців у морській галузі є одним з пріоритетів національних інтересів України у сфері морської діяльності. Потенціал України представляється доктриною, як сукупність природних ресурсів і надбань людини, які використовуються в процесі провадження морської діяльності в інтересах Українського народу в галузі морського транспорту, суднобудування, кораблебудування, судноремонту та рибного господарства, наукової та експериментально-дослідної бази, і система підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі всієї світової спільноти, Військово-Морських Сил Збройних Сил України і Морської охорони Держприкордонслужби [1].

Тривалі традиції морської освіти в Україні, існування впродовж довгих століть морської справи в нашій державі та успішна підготовка майбутніх моряків, виробили національні стандарти, кращі практики і стали звичаї.

Світове мореплавство, змінюючись відповідно до нових викликів і загроз, а також урахувавши новітні технології, упроваджує нові й нові вимоги до спеціалістів морської галузі, поступово підвищує та оновлює вимоги до системи освіти та професійної компетентності [2, с. 196].

Особливості та специфіка професійної підготовки фахівців морської галузі України обумовлені процесом інтеграції в світовий освітній простір. Сучасне суспільство стикнулось з проблемою визначення нової ролі освіти, яка відповідала б сучасним соціально-економічним умовам. Науковий пошук визначили тенденції до об'єктивних перетворень. Вищій освіті,

традиційно, відводиться особлива роль показника рівня інтелектуалізації суспільства, здатності засвоювати й застосовувати нові знання.

Важко переоцінити значення професійної освіти для повноцінного функціонування та розвитку суспільства. Завдяки належному рівню розвитку системи професійної освіти закладаються основи соціально-економічного та соціокультурного благополуччя країни. Вища освіта, як стратегічний ресурс соціально-економічного та культурно-духовного розвитку суспільства, поліпшення добробуту громадян, забезпечення національних інтересів, зміцнення міжнародного авторитету й формування позитивного іміджу держави, створення умов для самореалізації кожної особистості, належить до найважливіших напрямків державної політики [3]. Сьогодні стан національної освіти в цілому, відзначається складністю та суперечливістю, оскільки перебуває в об'єктивних умовах трансформації світу, свідомості та всіх соціальних інституцій, що вимагає перегляду освітньої політики, форм та методів освіти та подолання суспільних шаблонів у сфері професійної освіти.

На зміну традиційної моделі освіти: замкненої, статичної, консервативної, з відсутністю мобільності, невідповідної реальності процесів глобальних змін, прийшла інша модель, нова парадигма, пов'язана з модернізацією освіти та глобальними тенденціями до змін. Зміст модернізації не зводиться лише до інновацій, нововведенню, модернізація освіти – це системна якісна зміна, що включає інноваційні процеси, нові технології і методи, міняє через нові завдання домінують розвитку внутрішнього потенціалу освіти [4, с. 29].

Інформаційне суспільство зумовлює перебудову освітніх систем їх модернізацію відповідно до глобалізаційних викликів часу. Зокрема, нагальною потребою сьогодення для більшості країн світу постає необхідність переходу від усталеної адаптаційної освітньої моделі, притаманної індустріальному і постіндустріальному суспільствам до моделі інноваційної, мета якої полягає у розвитку здібностей людини швидко й раціонально адаптуватися до мінливих умов. Особливої актуальності набуває це питання в контексті професійної підготовки у сфері державної безпеки.

На даному етапі, стоїть питання про створення інфраструктури, яка дозволить вищим навчальним закладам максимально реалізувати свій індивідуальний потенціал в плані задоволення як високих вимог європейської системи знань, так і, в першу чергу, потреб замовника послуги. Соціалізація молоді, в умовах тестування нових форм і методів навчання, ще один з пунктів, що потребує уваги. Мова не йде лише про передачу інформації та виховання, мова йде про передачу ціннісних орієнтирів та моральних настанов.

З огляду на стратегічні пріоритети розвитку держави (ефективність соціально– економічного реформування, конкурентоспроможність

національної економіки, затвердження соціально-правової держави, міжнародне визнання тощо), інтеграція вищої освіти до європейського освітнього простору стає стратегічно обумовленою і закономірною, а адаптація її структур до вимог часу – нагальною необхідністю.

Дослідники поряд з професійними знаннями, вміннями і навичками з досвіду морського судноплавства визначають комунікативні та особистісні якості, якими повинен сьогодні володіти фахівець морської галузі. Важливим напрямом професійної підготовки майбутніх фахівців морської галузі є приведення її до вимог міжнародних конвенцій та стандартів вищої освіти у сфері внутрішнього водного транспорту. Стандарти вищої освіти мають враховувати сучасні реалії суспільства, що характеризується глобалізаційними та інтеграційними процесами.

Наразі значна увага приділяється фундаменталізації морської освіти та підвищенню рівня не лише фахових, а й гуманітарних знань. Тому професійна підготовка майбутніх фахівців морської галузі має сприяти не лише досконалій фаховій підготовці, а й формуванню особистості, особливо толерантності до своєї і чужої культури. У зв'язку із цим програми підготовки, особливо у закладах вищої освіти, мають бути спрямовані на гуманізацію освіти, передбачати вивчення питань культури, історії мореплавства своєї країни та інших країн, етики та естетики, екології, соціології, психології, філософії [5, с 260].

Як визначають дослідники, за останнє десятиліття в Україні, система правового забезпечення професійної освіти у морській галузі, нарешті отримала достатньо впорядковану структуру, визначену міжнародними стандартами галузі й отримувє підтримку у національному законодавстві. А підписання Угоди про асоціацію з ЄС у 2014 році, зумовило коригування імплементаційних процесів і додало до документів, що мають бути виконані, ще й регіональні (європейські). Відповідно до Плану заходів з імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту, затвердженого Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 11.10.2017 № 747-р, передбачено розроблення і прийняття нормативно-правових актів Міністерства інфраструктури й Міністерства освіти і науки України щодо процедур схвалення програм підготовки моряків у навчальних закладах.

Напрями реформування морської галузі в цілому та професійної освіти зокрема, відображено в Морській доктрині України на період до 2035 р., Оновленій транспортній стратегії України на період до 2030 року, Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року [6]. Положенні про державну систему управління безпекою судноплавства. Підвищення рівня кадрового потенціалу, оновлення та вдосконалення навчально-методичної та програмно-технічної бази для підготовки фахівців портової галузі – нормативно визначено одним з основних завдань державної політики.

Заслугує на увагу суттєве доповнення положень Морської доктрини України на період до 2035 року що передбачає відновлення системи підготовки кадрів, задіяних у військово-морській діяльності. Напрямами розвитку цієї системи визначено розвиток системи військово-морської освіти як складника системи військової освіти, збереження (оновлення) та розвитку наявних і створення нових закладів освіти; удосконалення системи підготовки фахівців оперативного-тактичного й оперативного-стратегічного рівня підготовки; розвиток вітчизняної військово-морської науки; забезпечення переходу до підготовки фахівців усіх рівнів за європейськими стандартами і стандартами НАТО, широке використання можливостей міжнародного співробітництва в підготовці фахівців тощо.

Отже, слід погодитись, що за умови наявності впорядкованої нормативної бази та схвальної оцінки Міжнародної морської організації сучасній системі підготовки, перепідготовки та дипломування моряків в Україні бракує лише виваженої, ефективної внутрішньодержавної підтримки її розвитку як на макрорівні – шляхом підвищення фінансування відродження й розбудови галузі з майбутнім поверненням Україні звання потужної морської держави, так і на мікрорівні – шляхом усунення корупційних складників системи та впорядкування організаційного механізму її роботи.

Література:

1. Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. Офіційний вісник України. 2009. № 94. Ст. 3216 (утр. чин.).
2. Кузнецов С. С. Підготовка моряків у системі національних інтересів України на морі: щодо питання організаційно-правового забезпечення // *Науковий вісник публічного та приватного права*, 2020. Вип. 1 – С. 194-198.
3. Андрущенко В.П. Роздуми про освіту: Статті, нариси, інтерв'ю / В. П. Андрущенко // *Знання України*, 2010 – 670 с.
4. Пінчук Є. А. Генезис поняття і сутності модернізації освіти. Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Філософія. Політологія // Є. С. Пінчук / Вип. 91-93 – К., 2009. – С. 29-34.
5. Волошинов С. Професійна підготовка фахівців морської галузі в Україні як компонент світового морського освітнього простору // *Наукові записки БДПУ*, Серія: Педагогічні науки. – Вип.2. – Бердянськ: БДПУ, 2018. – 306 с. (<http://bdpu.org/pedagogy/ua/>)
6. Розпорядження “Про затвердження Стратегії розвитку морських портів України на період до 2038 року” від 11 липня 2013 р. № 548-р. – Режим доступу: URL: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/548-2013-%D1%80>.

ОНЛАЙН-РЕСУРСИ ДЛЯ ПІДТРИМАННЯ УВАГИ ТА МОТИВАЦІЇ НА ЗАНЯТТЯХ

Братель Олена Миколаївна

кандидат філологічних наук,

доцент кафедри романської філології,

Навчально-науковий інститут філології

Київського національного університету імені Тараса Шевченка

м. Київ, Україна

Необхідність специфічного навчання та перепідготовки працівників морської безпеки, зумовлена особливостями їхньої роботи, є важливим фактором розвитку держави загалом і соціальної безпеки зокрема [1]. Протягом останніх двох років освітні процеси у сфері морської безпеки, як й освітні процеси загалом, знаходяться під впливом подій, пов'язаних з карантинними обмеженнями через пандемію коронавірусу. У зв'язку з цим очевидною для всіх освітян стала невідворотність використання технологій дистанційного навчання та онлайн-ресурсів для мотивації та підтримання уваги на заняттях.

Впровадження в освітній процес досягнень інформаційних технологій, без яких не можна уявити життя в наш час, є однією з обов'язкових складових сучасної системи освіти. Люди сьогодні живуть у спільноті, якій властиве мислення за допомогою технологій, адже інтернет зараз відіграє значну роль у нашому житті і дуже швидко його трансформують [5].

Під час навчання працівників морської безпеки як онлайн, так і офлайн можуть використовуватися різноманітні інтерактивні завдання, які можна створювати на різних платформах, залежно від теми та потреб здобувачів вищої освіти. Кожне інтерактивне завдання сприймається як невеликий крок до оволодіння темою, і успішне закінчення кожного з таких завдань сприяє підвищенню мотивації, адже такі завдання допомагають сприйняти свою компетентність виконувати певну діяльність та оцінити свою здатність її адекватно здійснити.

Наприклад, платформи LearningApps, WordWall, Educaplay та Flippity дають можливість створювати і використовувати широкий спектр завдань різних форм: тести, вікторини, кросворди, пазли, проводити класифікацію об'єктів, працювати з картами, виділяти слова з тексту, заповнювати таблиці, створювати лінійку часу, робити завдання у вигляді ігор тощо [2].

Допомогти викладачу тримати увагу здобувачів вищої освіти у фокусі свого заняття можуть різні онлайн-дошки, наприклад, Padlet, Jamboard, Miro, Whiteboard.fi, WhiteboardZoom [2]. Одночасна робота

всіх здобувачів вищої освіти на подібних онлайн-дошках дозволяє викладачу в реальному часі бачити те, як вони працюють, при чому для ввімкнена камера під час такої роботи не потрібна.

Цікавими в роботі під час синхронного онлайн-заняття або заняття в аудиторії можуть бути ігри у вигляді онлайн-вікторини, в якій всі здобувачі вищої освіти діляться на декілька команд і відповідають на запитання, що містяться на перевернутих картках. Це можуть бути запитання з відкритою відповіддю, а можуть бути запитання з однією правильною відповіддю. За кожне із запитань команді дається певна кількість балів. Наприкінці гри визначається команда-переможець. Такі вікторини є ідеальними для занять, метою яких є повторення вивченого матеріалу. Вони дозволяють залучити до роботи всю групу і підвищують мотивацію до навчання за рахунок елементу змагальності.

Подібні вікторини можна створювати на платформах Flippity та Bamboozle. Для створення вікторини на платформі Flippity, викладач повинен написати запитання та відповіді в документ Excel, який потім завантажується на платформу. Кількість команд, які можуть взяти участь у вікторині, становить від 2 до 8. Недоліком вікторини на цій платформі є можливість поставити лише текстові запитання, адже функція додавання фото чи відео до запитань на платформі Flippity не передбачена.

На платформі Bamboozle викладач повинен вписувати запитання і відповіді у спеціальні віконця і окремо зберігати кожне запитання, що робить підготовку цього тесту довшою, ніж того очікує викладач. Проте до кожного запитання або відповіді можна додавати фотографію або рухому фотографію GIF, і це робить цей вид вікторин дуже привабливим для сучасних здобувачів вищої освіти, які надають перевагу візуальному контенту над текстовим. Кількість команд, які можуть взяти участь у вікторині, у безкоштовній версії платформи Bamboozle – від 2 до 4.

Для підсумкового і поточного контролю, спрямованого на стимулювання у студентів прагнення систематично самостійно працювати над навчальним матеріалом і підвищувати свій рівень знань, можна використовувати онлайн-тести, створення яких пропонують багато платформ. В той час як для підсумкового тестування варто обирати платформи, які мають простий інтерфейс і мінімальну кількість елементів, які можуть відволікати під час виконання завдань, для поточного тестування краще використовувати платформи, які пропонують ігрові елементи, які підвищують мотивацію здобувачів вищої освіти [3].

Деякі платформи (наприклад, Kahoot, Quizizz та Blooket) пропонують можливість виконання вікторин в живому режимі, коли викладач керує швидкістю перемикавання запитань і може коментувати відповіді

здобувачів вищої освіти після кожного запитання. Такі вікторини часто пропонують можливість продемонструвати таблицю лідерів, в якій показується, яке саме місце в рейтингу посів кожен учасник, враховуючи швидкість і правильність відповідей. Платформи Kahoot, Quizizz та Blooket надають яскраво виражений елемент змагальності, тому подібні вікторини найкраще використовувати для формаційного оцінювання, коли викладачу потрібно зрозуміти, наскільки якісно засвоєний новий матеріал.

Тестування на платформах GoogleForms, Classtime, Quizalize, Socrative та Gimkit ідеально підходить для проведення підсумкового контролю, адже елемент змагальності тут мінімальний, кожен здобувач вищої освіти виконує завдання у своєму темпі у межах встановленого часу, викладач вільно регулює час початку і час закінчення такої роботи [3].

Як під час традиційного очного, так і під час дистанційного навчання важливими є не тільки методи навчання, технології та їх можливості, а саме вибір завдань, які повинні мотивувати здобувачів вищої освіти [4]. У зв'язку із широким впровадженням онлайн навчання виникає необхідність переглянути особливості традиційної мотивації студентів та використовувати нові засоби для утримання уваги та підвищення мотивації здобувачів вищої освіти.

Література:

1. Орлова Н.Г. Щодо професійної підготовки працівників водного транспорту. *Право та інновації* № 1 (13) 2016. С.172-178.
2. Bratel O., Kostiuk M., Bratel S., Okhrimenko I. Student-centered online assesment in foreign language classes. 13 Nov 2021. *Linguistics and Culture Review*. Volume 5. Issue S3. P. 926-941.
3. Bratel O., Kostiuk M., Bratel S., Okhrimenko I., Rudenko L. Student Motivation Improvement in a Foreign Language Acquisition Via the Use of Distance Learning Technologies. *Applied Linguistics Research Journal*. 2021. № 5 (6). P. 121–134.
4. Fisher D., Frey N., Hattie J. *The Distance Learning Playbook, Grades K-12: Teaching for Engagement and Impact in Any Setting*. Corwin, 2020. 208 p.
5. Sloman S., Fernbach Ph. *The Knowledge Illusion: Why we never think alone*. New York: Riverhead Books, 2017. 349, с.163-164.

ОСОБЛИВОСТІ КАДРОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ З МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ У СЕКТОРІ БЕЗПЕКИ І ОБОРОНИ

Каракуркчі Ганна Володимирівна

*доктор технічних наук, старший дослідник,
начальник науково-методичного відділу,
Національний університет оборони України імені Івана Черняховського
м. Київ, Україна*

Голда Марина Анатоліївна

*науковий співробітник,
Національний університет оборони України імені Івана Черняховського
м. Київ, Україна*

Шутов Олександр Олександрович

*старший науковий співробітник,
Національний університет оборони України імені Івана Черняховського
м. Київ, Україна*

На даний час навчання фахівців з морської безпеки в сфері вищої освіти, зокрема для потреб сектору безпеки і оборони, здійснюється за спеціальностями, для яких запроваджено додаткове регулювання з боку держави. Це обумовлює додаткові вимоги до організації та здійснення підготовки означених фахівців в розрізі різних видів забезпечення: матеріально-технічного, інформаційного та кадрового.

Відповідний рівень кадрового забезпечення є одним із ключових параметрів здійснення освітньої діяльності закладом вищої освіти [1], адже він закладений в основу як Ліцензійних умов провадження освітньої діяльності, так і Положення про акредитацію освітніх програм, за якими здійснюється підготовка здобувачів вищої освіти. Зокрема для регульованих спеціальностей важливе значення має не лише кількість викладачів із науковим ступенем та/або вченим званням, а й залучення до освітнього процесу фахівців, які мають досвід практичної роботи в цій сфері. В цілому це має забезпечити фаховість у реалізації освітніх програм за регульованими спеціальностями, а відтак і високу якість підготовки випускників.

Слід зауважити, що зазначені кваліфікаційні вимоги до викладацького складу є доволі жорсткими. Їх виконання потребує цілеспрямованої роботи адміністрації закладу освіти та його навчальних структурних підрозділів для комплектування посад науково-педагогічних працівників мотивованими викладачами із відповідним рівнем освітньої та професійної кваліфікації. При цьому поняття “освітня кваліфікація” відображає

компетентності у певній спеціальності та підтверджується здобутою освітою або науковою кваліфікацією (науковий ступінь, вчене звання), “професійна кваліфікація” – означає досвід професійної діяльності (не менше п’яти років) або наукової роботи (окремих її видів протягом останніх п’яти років) у відповідній сфері, дотичній до профілю освітньої програми або освітнього компонента, який викладається.

Застосування зазначених вимог до підбору викладачів має здійснюватися ще на етапі конкурсного відбору шляхом подання зазначеної інформації до конкурсної комісії та її врахуванні при прийнятті рішення вченою радою закладу вищої освіти. Також запропоновані інструменти оцінювання професійної кваліфікації викладацького складу є доцільними для застосування керівниками всіх рівнів та гарантами освітніх програм при формуванні кадрового складу відповідної освітньої програми, проєктної групи, групи забезпечення спеціальності (освітнього процесу) тощо. Залучення наукових працівників ВВНЗ до викладання окремих освітніх компонентів в межах освітніх програм, що реалізуються, також має здійснюватися з урахуванням зазначених параметрів.

Література:

1. Рекомендації щодо застосування критеріїв оцінювання якості освітньої програми/ за ред. : Бутенко А.П., Єременко О.В., Квіт С.М. Київ : ТОВ «Український освітянський видавничий центр «Оріон»», 2020. 66 с.

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПІДВИЩЕННЯ КВАЛІФІКАЦІЇ ПРАЦІВНИКІВ ПОЛІЦІЇ НА ВОДІ: ДОСВІД ДОНЕЦЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ ВНУТРІШНІХ СПРАВ

Мердова Ольга Миколаївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри адміністративно-правових дисциплін
факультету № 2,
Донецький державний університет внутрішніх справ
м. Маріуполь, Донецька область, Україна*

Починаючи з 2014 року в системі Міністерства внутрішніх справ України було розпочато активні процеси реформування, які відзначилися як організаційно-штатними змінами в його структурі, так і удосконаленням законодавства в правоохоронній сфері. З появою у структурі Національної поліції України підрозділів поліції постало питання щодо організації підготовки їх фахівців в межах реалізації форм професійного навчання

поліцейських, зокрема, первинної професійної підготовки, підготовки у закладах вищої освіти із специфічними умовами навчання, які здійснюють підготовку поліцейських, післядипломної освіти.

Певні зрушення у цьому напрямі відбулися із нормативним закріпленням за Донецьким юридичним інститутом МВС України (прим. – нині Донецьким державним університетом внутрішніх справ) пріоритетності у забезпеченні післядипломної освіти за профілем «поліція на воді» [1]. Для забезпечення пріоритетності післядипломної освіти за видами службової діяльності поліцейських передбачається реалізація комплексу заходів щодо перегляду планів діяльності закладів вищої освіти у навчальній, методичній, науковій, виховній, адміністративно-господарській та інших напрямках діяльності; запровадження проведення семінарів-нарад, круглих столів з обговорення актуальних питань підготовки кадрів за встановленим профілем; організації проведення науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт з актуальних проблем службової діяльності поліцейських тощо.

Як відомо організаційно-правові засади організації післядипломної освіти працівників Національної поліції України визначено в наказі МВС України «Про затвердження Положення про організацію післядипломної освіти працівників Національної поліції» від 24 грудня 2015 року № 1625, в якому закріплено повноваження навчальних закладів (установи), що здійснюють післядипломну освіту працівників поліції, в частині розробки професійні програми для кожної категорії працівників поліції [2].

З урахуванням цього Донецьким державним університетом внутрішніх справ протягом року було реалізовано комплекс заходів, спрямованих виконання Наказу МВС України «Про вдосконалення підготовки поліцейських у ЗВО МВС» від 06.06.2018 року №479, в частині організації курсів підвищення кваліфікації працівників поліції за профілем «поліція на воді», зокрема, організовано вивчення потреб основного стейкхолдера – Управління авіації та поліції на поді, узагальнено зарубіжний досвід підготовки водної поліції. Результатом такої діяльності стала розробка проекту професійної програми довгострокового підвищення кваліфікації тривалістю 96 годин, до якої запропоновано включити перелік таких навчальних тем:

1. Нормативна частина:
 - права людини;
 - антикорупційне законодавство;
 - ефективна комунікація.
2. Варіативна частина:
 - нормативно-правові акти, що регулюють питання організації діяльності підрозділів поліції на воді;
 - особливості правового регулювання діяльності, пов'язаної з водним фондом;

- діяльність працівників підрозділів поліції на воді із застосування норм Кодексу України про адміністративні правопорушення;
- складання адміністративно-процесуальних документів;
- кримінальні правопорушення, що вчиняються на водному транспорті та з використанням водних об'єктів;
- діяльність працівників підрозділів поліції на воді при проведенні огляду місця події;
- основи криміналістичної фотографії;
- перевірка документів та виявлення ознак підробки;
- взаємодія підрозділів поліції на воді з іншими підрозділами Національної поліції та органами виконавчої влади;
- особливості надання домедичної допомоги;
- основи іхтіології;
- удосконалення навичок користування навігаційним обладнанням та системами зв'язку;
- удосконалення навичок керування маломірними суднами.

Принадно зауважимо, що запропонована нами в проєкті професійної програми довгострокового підвищення кваліфікації тематика не претендує на беззаперечність і завершеність, а лише слугує одним із імпульсів для подальших дискусій в частині визначення переліку необхідних компетентностей для ефективного виконання завдань професійної діяльності працівниками підрозділів поліції на воді.

Підсумовуючи зазначимо, що, враховуючи специфічність діяльності підрозділів поліції на воді та актуальність їх поліцейської діяльності на сучасному етапі розвитку Національної поліції України, вважаємо, що подальша діяльність закладів вищої освіти із специфічними умовами навчання, які здійснюють підготовку поліцейських, і наукові дослідження повинні бути спрямовані на розробку Єдиних стандартів підготовки фахівців для підрозділів поліції на воді Національної поліції України, які включатимуть в себе міжнародні вимоги та найкращі зарубіжні практики, стануть основою при розробці відповідних освітніх програм, програм післядипломної освіти для підготовки фахівців зазначених підрозділів в межах всіх форм професійного навчання поліцейських.

Література:

1. Про вдосконалення підготовки поліцейських у ЗВО МВС : наказ Міністерства внутрішніх справ України від 06.06.2018 року №479.
2. Про затвердження Положення про організацію післядипломної освіти працівників Національної поліції: Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 24 грудня 2015 року №1625. *Офіційний вісник України*. 2016. № 11. Ст. 173.

SHIP NAMES IN ENGLISH LANGUAGE TEACHING FOR MARINE SAFETY WORKERS

Nasakina Svitlana Viktorivna

*Candidate of Philological Sciences, Associate professor,
Head of the Ukrainian and Foreign Languages Department
Odesa State Agrarian University
Odesa, Ukraine*

Today in our time of globalization, the new English teaching paradigm focuses on the person who should know both linguistic and extra-linguistic aspects of language. For marine safety workers, as well as for the military men, it is especially important to be competent in English because their career can depend on communication with foreign colleagues. Therefore, it seems necessary for English teachers to share the cultural aspects of English language with the marine safety workers.

The ship naming is often influenced by the society rules and reflecting the people's ideals. A great number of ship names in the 18-th and 19-th centuries derived from the names of famous politicians, sailors, military men, pagan characters, and Christian personalities, etc. As a rule, they are all symbolic names in the history of the certain country. The aim of our paper is to present in some details the tendencies to name the warship in the US warship naming in the 18-th and 19-th centuries. This study examines warship names which were taken from the *Ship names of the United States navy. Their meaning and origin* by Robert N. Neeser.

Cultural material included in English proper names, involves the historical and literature knowledge. Learning about English proper names involves development knowledge of other people and places, how people in different countries defend their countries, explaining historical processes, etc. The modern English textbooks for marine safety workers could, on the one hand, familiarize them with pronunciation, vocabulary and grammar; on the other hand, it could also present the lingua-cultural component of the English language. We present divide warship names of US navy in the following groups: I. Anthroponyms; II. Toponyms; III. Mythonyms; IV. Theonyms. *Anthroponyms* are the personal names, *toponyms* are the place names. The term *mythonym* is used as the name of any spirits, heroes, supernatural forces which are used in myths, epics, and fairy tales. *Theonym* is used as name of gods or God.

For example, speaking about the American defenders, the teacher of English can tell the auditory about the Lieutenant *Fitz Henry Babbitt*, who was killed in 1815 during the engagement between the frigate *United States* and the British blockading squadron of New York harbor and that's why the destroyer was named after him (2, p. 20). A lot of US ships were named after American cities, states, rivers or mountains, for example, the fuel ship *Brazos* was named after a large river in Texas and the cruiser *Brooklyn* was named after a city of New

York state, the battleship *Alabama* was named after one of the southern states of the Union (2, p.14) .

Warship names with mythonyms and theonyms were present almost in all countries in the 18-th and 19-th centuries. The Greek and Roman mythology texts are precedent texts for European culture, they were source for warship naming. The characters from Greek and Roman myths were familiar for the sailors. The Italian researcher D. Cacia (1, p. 488) was analyzing the typology of Italian ship names and singled out the mythological and astronomical names in one group and put them on the third place by frequency. People associate warships with characteristics and behavior of the mythological characters. For instance, the district tug *Triton*, was named after a son of Poseidon (Neptune) and Amphitrite in Greek Mythology (2, p. 238). The proper names belonging to the characters of the myths are symbols of certain qualities of a person or a marker of the events that took place in the myth or fairy tale. For example, the collier *Neptune* is named after the god of the sea, he is the personification of the volatile and turbulent water element.

Thus, it is important to form the linguistic and cultural competence of the marine safety workers. English proper names become a link that make possible the interdisciplinary education. Explaining proper names at English classes for the marine safety workers, the teacher can create the effect of immersion into English environment, history and cultural life.

References:

1. Cacia, D. 2014. Names and Nicknames of the Italian Navy Ships. In *Unconventional Anthroponyms: Formation Patterns and Discursive Function*: O. Felecan and D. Felecan (eds.), P. 482-494.
2. Neeser Robert N. Ship Names of United States Navy. Their meaning and origin. New-York: Moffat, Yard and Company, 1921. 275 p.

ПСИХОЛОГІЧНА ГОТОВІСТЬ ПРАЦІВНИКІВ СЛУЖБИ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ДО ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Пасько Ольга Миколаївна

*кандидат юридичних наук, доцент, виконуючий обов'язки
професора кафедри криміналістики та психології
факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Сучасний етап державотворення зумовлюється певними зовнішніми та внутрішніми факторами, які суттєво впливають на розвиток України. В цих умовах важливо звертати увагу на якісний та ефективний склад працівників

служби морської безпеки (надалі – СМБ), які у першу чергу стоять на обороні забезпечення захисту.

Актуальним аспектом є визначення саме психологічної готовності працівників СМБ до професійної діяльності. Оскільки одним із завдань СМБ відповідно до п.3.1.20 Наказу Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339 «Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки» є організація навчання та підготовки працівників адміністрації морських портів України, морських терміналів та портових операторів з питань морської безпеки відповідно до існуючих програм та методик підготовки з морської безпеки.

Важливо враховувати психологічну складову підготовки працівників СМБ. Так, відповідно до Наказу МВС від 09.03.2021 № 179 «Про затвердження Порядку психологічного забезпечення в Державній прикордонній службі України» здійснюється професійно-психологічна підготовка, тобто комплекс взаємопов'язаних заходів, які здійснюються в загальній системі підготовки особового складу Держприкордонслужби, що спрямовані на формування та розвиток психологічних якостей, необхідних для ефективного виконання завдань з охорони державного кордону.

Основні завдання професійно-психологічної підготовки передбачені у Розділі 3 Наказу МВС від 09.03.2021 № 179 «Про затвердження Порядку психологічного забезпечення в Державній прикордонній службі України» і полягають у: навчанні особового складу Держприкордонслужби методами розпізнавання негативних психологічних станів (розладів), прийомом самоконтролю та саморегуляції власного психоемоційного стану; формуванні в особового складу психологічної готовності та стійкості до психотравмуючих факторів екстремальних (бойових) умов; згуртуванні особового складу підрозділу та змін прикордонних нарядів; створенні передумов високої бойової активності особового складу Держприкордонслужби; адаптації особового складу до екстремальних (бойових) умов, їх навчанні основним способам психологічного самозахисту; підвищенні рівня теоретичних знань, удосконаленні практичних умінь та навичок особового складу з надання першої психологічної допомоги (самопоміги) щодо попередження психотравмування, виявленні ознак психологічних травм; реадаптації, фізичному та психологічному відновленні особового складу Держприкордонслужби після виконання завдань з охорони державного кордону в екстремальних умовах

За умов особистісного підходу психологічна готовність працівників СМБ розглядається у контексті особистісних передумов успішної діяльності. Цей підхід передбачає вдосконалення психічних процесів, станів і властивостей особистості (усіх елементів структури психіки), які необхідні для ефективною та якісною діяльністю, тобто готовність трактується як особистісне утворення, інтегративна стійка характеристика, що сприяє успішній діяльності.

На нашу думку даний підхід визначає достатньо важливу особливість особистості – її внутрішнє переконання до дії або бездіяльності. Важливим є також врахування індивідуально-особистісних якостей та мотивації працівників СМБ, що є вагомим у поведінці людини при виконанні професійних обов'язків.

Проте, особистісний підхід не у повній мірі розкриває спектр психологічної готовності працівника СМБ до діяльності. Недостатньо вивчаються зовнішні фактори, що можуть змінювати поведінку особистості відповідно до змін суспільних та правових відносин. Також не цілком досліджується можливість удосконалення професійно-важливих якостей людини і відповідно, підвищення рівня готовності.

На нашу думку, при професійно-психологічному відборі психологам органів та підрозділів Держприкордонслужби, профільним фахівцям закладів охорони здоров'я органів та підрозділів Держприкордонслужби, підрозділам психологічного забезпечення Держприкордонслужби слід звертати увагу на такі *індивідуально-психологічні якості* особистості:

1. *Первинні* – тобто такі, що вибудовуються із різних психічних процесів і станів, тобто ці якості мають вихідний функціональний початок та пов'язані із пізнавальними, емоційними, комунікативними функціями людини. Вони формуються на ранніх етапах онтогенезу та регулюють рівень активності і поведінки людини:

– пізнавальні (допитливість, спостережливість, винахідливість, ініціативність, передбачливість, гнучкість, кмітливість, проникливість, дедукція, рефлексивність, компетентність, обміркованість, розсудливість та ін.);

– вольові (підгрупа, яка обумовлює загальну регуляцію поведінки (організованість, пунктуальність, внутрішня організованість та ін.) та підгрупа, яка забезпечує силу вольової дії і подолання перешкод (сміливість, рішучість, мужність, самоконтроль та самовладання в різних ситуаціях, наполегливість, цілеспрямованість);

– емоційні (ранимість, чутливість, тривожність, недовірливість, гнівливість, агресивність, а також веселість, оптимізм, життєрадісність, захопленість).

2. *Вторинні* – тобто такі, що складають морально смислові вторинні якості характеру, вони найбільш тісно пов'язані із суспільними відносинами людини. Вони формуються на пізніх етапах онтогенезу, коли людина входить у ширший діапазон виконання різних видів діяльності. До цього класу входять групи якостей які виражають відношення до:

– себе (до них відносять такі якості: самокритичність, скромність, самолюбство, зазнайство, егоцентричність, гордість. У кожній людині є установка по відношенню до самої себе – «Я-концепція». Образ власного «Я» складається із низки компонентів: когнітивного – образ зовнішності, моральні якості, психічні особливості, соціальна значущість; емоційного – самоповага, самовдоволення, самоприниження та ін; притягально-вольового – бажання самоствердження, визнання гідності іншими

індивідами. Поряд із реальним «Я» існує «Я» ідеальне і «Я» динамічне, котре само розвивається);

– об'єктів матеріального та духовного світу (до них відносять: акуратність, ошадливість, щедрість, скупість і ін.);

– природи (до них відносяться: турботливість, дбайливість, бережливість);

– діяльності (До них відносяться: а) мотиваційні – які спонукують, направляють та підтримують діяльність. До них слід віднести: прагнення та бажання виконувати якісно діяльність, потреба у досягненні успіху; б) інструментальні – які визначають стиль та манеру виконання діяльності. До них відносяться: працьовитість, ініціативність, сумлінність, а також безвідповідальність, хаотичність, недисциплінованість.);

– людей (до цієї групи якостей слід віднести підгрупи:

а) соціально спрямовані – які визначають соціальну взаємодію людини. До них відносяться: патріотизм, суспільна та громадська активність; громадянська морально-етична зрілість, справедливість, уважність, колективізм тощо. А також – байдужість, невігластво, неповага;

б) комунікативні – які виражають ставлення людини до процесів міжособистісної взаємодії. До них відносяться: контактність, товариськість, відкритість, доступність, дипломатичність, тактовність та доброзичливість, упевненість та невимушеність у спілкуванні, толерантність, а також – аутизм, замкнутість, закритість, сором'язливість;

в) лідерські – які реалізують прагнення людини до влади, тобто переваги над іншими. До них слід віднести: самостійність, авторитетність, харизматичність, діловитість, винахідливість, готовність брати на себе відповідальність та приймати нестандартні рішення тощо. А також – зверхність, наглисть тощо;

г) моральні – які забезпечують соціалізацію людини. До них відносяться: дисциплінованість, відповідальність, добросовісність, чесність, надійність, професійна етика, розвинута правосвідомість.

Таким чином, даний компонент особистісно-соціально-діяльнісного підходу дослідження психологічної готовності працівників СМБ є важливим у їх професійній діяльності, оскільки працівник СМБ знаходиться у постійному стані ймовірної небезпеки, тому він повинен бути готовим протидіяти небезпеці та захищати державу.

Отже, саме врахування психологічної складової при підготовці чи перепідготовці працівників СМБ сприяє розвитку їх професійних компетентностей та підвищенню рівня якісного виконання професійних завдань, та функцій, а також власних життєвих позицій, особистісного відношення до держави, культури, суспільства тощо.

Література:

1. Про затвердження Типового положення про службу морської безпеки: Наказ Міністерства інфраструктури України від 25.08.2011 № 339

URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1233-11#Text> (дата звернення: 06.12.2021).

2. Про затвердження Порядку психологічного забезпечення в Державній прикордонній службі України: Наказ МВС від 09.03.2021 № 179 URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0533-21?find=1&text=служба+морської+безпеки#w3%20\(дата%20звернення:%2010.12.2021\)](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0533-21?find=1&text=служба+морської+безпеки#w3%20(дата%20звернення:%2010.12.2021)).

3. Пасько О.М., Цільмак О.М. Психологія: схеми, таблиці, коментарі : навчально-наочний посібник Одеса : ОДУВС, 2013. 271 с. з іл.

СУЧАСНІ МЕТОДИ НАВЧАННЯ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Перетяка Наталія Олександрівна

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри технології матеріалів
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Стрімкий розвиток світової економіки висуває потребу у збільшенні морських перевезеннях. Проте, в Україні за останні роки із-за нехтування безпекою мореплавства загинуло судно «Іволга», що привело до загибелі 14 людей. Неприпустимий технічний стан молдавського судна «Nikolay Vahman» призвів до витoku нафти біля Одеського узбережжя, що загрожувало екологічною катастрофою [2]. 13 жовтня 2021 року в акваторії Чорного моря виникла аварійна ситуація на судні морського флоту «Балта» [3]. Наявність аварій свідчить про необхідність підготовки фахівців морської галузі з високою професійною компетенцією [1]. Тому стають актуальними дослідження щодо навчання та перепідготовки працівників морської безпеки.

Вимоги вільного володіння інформаційно-комп'ютерними технологіями та здатності до аналізу інформації майбутніми фахівцями морської галузі зазначені в Концепції розвитку освіти, в стандартах якості серії ISO 9000, а також у кваліфікаційних вимогах до працівників водного транспорту, зокрема морської безпеки. Тому інноваційні методи навчання з використанням сучасних освітніх технологій, які підвищують інформаційно-цифрову, інтегральну, комунікативну та фахову компетенції, є важливим напрямом вдосконалення навчання та перепідготовки працівників морської безпеки.

Існує багато нових методів навчання, які отримали широке розповсюдження в освітніх закладах. Це контекстне навчання, імітаційне

навчання, проблемне навчання, модульне повне засвоєння знань та дистанційне навчання, які широко застосовуються у вишах. Розглянемо інноваційні методи навчання для підготовки фахівців морської галузі.

Під час підготовки працівників морської галузі доречно застосовувати «коопероване» навчання, що передбачає поєднання теоретичних курсів із безпосереднім функціонуванням в реальних умовах [4]. Цей метод підвищує фахову компетенцію.

Для якісного опанування теоретичного матеріала необхідно моделювати конкретні ситуації та надавати аналіз рішень щодо їх розв'язання. Ефективним методом такої форми навчання є використання методу кейсів. Навчання проводиться в малих групах, які здійснюють пошук рішення до ситуації, яка відбулася у реальному житті. Особи що навчаються мають бути розділені на групи та по ролях, які отримують реальні завдання. Здійснюється груповий аналіз та пошук рішення. Результатом роботи груп є оцінка запропонованих алгоритмів та обрання кращого. Такий підхід до навчання сприяє ефективності використання отриманих теоретичних знань на практиці для прийняття оптимальних рішень [5]. Цей метод запропоновано в Гарвардському університеті і отримав широке розповсюдження завдяки ефективному формуванню компетенцій студентів і гучності до змін в професійній сфері.

Особливої актуальності при навчанні набуває необхідність неперервної професійної підготовки. Зокрема, система підготовки фахівців «3–2–1» полягає в триденному теоретичному навчанні, дводенній роботі на підприємстві та одноденній підготовці в спеціалізованих класах. Така система дозволяє опанувати теоретичну підготовку, здійснити адаптацію до реальних умов роботи, а також ознайомитись з роботою на новітньому обладнанні за допомогою симуляторів та тренажерів. Цей спосіб навчання відповідає сучасним тенденціям підготовки кадрів в західній Європі [6] і підвищує фахову компетенцію.

Для забезпечення освіти протягом усього життя ефективним методом навчання є онлайн навчання. Такий метод потребує використання інноваційних освітніх технологій. Система управління навчання Moodle, задовольняє вимогам до організації комп'ютеризованих занять. Освітня платформа Moodle найпоширеніша у Європі, її використовують майже 70 % закладів освіти. Цей метод дозволяє підвищити інформаційно-цифрову та фахову компетенції.

З переходом до Болонської системи освіти актуальності набули проєктні методи навчання. Зокрема метод квестів дозволяє інтегрувати міждисциплінарні знання і вміння для виконання проєкту. Існує декілька видів квестів. Селфіквест передбачає виконання завдання за маршрутним листом з фіксацією селфі в потрібному місці. Геокешинг це виконання завдання за допомогою супутникової навігації. Геотегування передбачає

пошук на місцевості. Веб-квест передбачає виконання завдання за допомогою Інтернет ресурсів. Результати виконання квестів оформлюються у вигляді проекту – презентації, усної доповіді тощо [7]. Такий метод навчання розвиває вміння розв'язувати проблемні ситуаційні завдання та презентувати результати роботи. Цей метод дозволяє підвищити загальну, комунікативну, інтегральну та фахову компетенції.

Метод віртуальної реальності передбачає тренінгові програми зі створення аватарів – інформаційних моделей у віртуальній реальності тіла людини або її частин, з якими вона себе ідентифікує та може ними керувати [8]. Для працівників морської безпеки вкрай важливим є моделювання та інтерпретація реальних виробничих процесів. Проведення лабораторних і практичних занять у віртуальних навчальних комплексах дозволяють створити реалістичну модель робочого простору та забезпечити максимальну наочність трудової діяльності за фахом, що підвищує фахову компетенцію [9].

При дуальному методі навчання інтерактивні інформаційно-комунікаційні засоби Інтернет забезпечують гнучкість у використанні часу і місця навчання. Дослідження [10] показали, що найкраще використовувати комбінацію синхронного («face-toface») та асинхронного (Інтернет) методу навчання з метою оптимізації підготовки майбутніх морських фахівців і підвищення фахової компетенції.

В дослідженнях [11] пропонувані нові технології та методи в морській освіті та навчанні. Зокрема, пропонувано метод навчання морських офіцерів, який допомагає зрозуміти проблемні області та надалі допомагає вжити відповідних дій для полегшення процесу адаптації в реальних умовах. Для цього кожен крок завдання аналізується. Результати дискусій групують і формулюють можливі рішення. Після перевірки придатності, надійності та прийнятності рішень, запроваджуються відповідні дії. Для досягнення якості навчання пропонувана система навчання підтримується сучасними інформаційно-комп'ютерними технологіями та міжнародними освітніми платформами. Цей експериментальний метод заснований в Туреччині і дозволяє підвищити фахову, комунікативну, інтегральну та цифрову компетенції.

Існують ще інноваційні методи, які можуть бути ефективними під час навчання та перепідготовки працівників морської безпеки, та ще не набули практичного використання у вищих навчальних закладах. Зокрема, перехресне навчання – навчання в умовах реального підприємства; навчання через аргументацію – сперечання про своє розуміння професійних подій; випадкове навчання – навчання на робочих місцях; контекстне навчання – навчання на зіставленні отриманого досвіду і нової ситуації що виникла; метод доповненої реальності – дозволяє перетворити інформацію

у віртуальні об'єкти і використовувати у навчанні за наявності спеціальних окулярів або шолома.

Таким чином, впровадження сучасних методів навчання підвищують інформаційно-цифрову, інтегральну, комунікативну та фахову компетенції, що є основним напрямом вдосконалення навчання та перепідготовки працівників морської безпеки.

Література:

1. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.
2. Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету «Одеська юридична академія»*. 2016. № 4. С. 78-100.
3. У Чорному морі судно нацфлоту України отримало пошкодження, проводяться рятувальні заходи // Інформаційне агентство «Інтерфакс-Україна». URL: <https://www.interfax.ru/world/797200> (дата звернення 04.12.2021)
4. Орлова Н. Г. Щодо професійної підготовки працівників водного транспорту. *Право та інновації*. 2016. № 1 (13). С. 172-178.
5. Царапкина Ю. Использование кейс-технологий при обучении студентов. *Образование и наука*. 2015. № 3 (122). С. 120-129.
6. Ничкало Н. Професійне навчання на виробництві як складова системи неперервної освіти. *Професійне навчання на виробництві*. К.: Наук. світ, 2006. С. 1–19.
7. Гаврилова О.В. Квест як проектна інтерактивна форма роботи при підготовці студентів туристичної галузі. *Молодий вчений*. № 4.2 (44.2). 2017. С. 19-24.
8. Селиванов В.В., Селиванова Л.Н. Виртуальная реальность как метод и средство обучения. *ОТО*. 2014. №3. С. 378-391.
9. Шмалей С. Організаційно-педагогічні напрями модернізації морської освіти (кінець ХХ – початок ХХІ століття). *Педагогічні науки: теорія, історія, інноваційні технології*. 2018. № 7. С. 262-272.
10. Voloshynov S. Formation of professional competences of future maritime professionals in the conditions of information and technological environment. *New stages of development of modern science in Ukraine and EU countries: monograph / edited by authors*. 1st ed. Riga, Latvia: “Baltija Publishing”, 2019. Pp. 640-682. DOI:10.30525/978-9934-588-15-0
11. Oral Erdogan, Ergun Demirel. New Technologies in Maritime Education and Training, Turkish Experiment. *Universal Journal of Educational Research*. 5(6): 947-952, 2017, Pp. 947-952.

**INTERRELATION OF MARITIME SECURITY
AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL,
FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY
OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES**

**ТЕРОРИЗМ ТА НЕЗАКОННИЙ ОБІГ ЗБРОЇ
ЯК ФАКТОРИ ЗАГРОЗ ДЛЯ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
У ПРИЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ**

Бабенко Андрій Миколайович

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри державно-правових дисциплін,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Борисова Олеся Олегівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри державно-правових дисциплін,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Причорноморський регіон України (територія північного Причорномор'я – Одеська, Миколаївська та Херсонська області) традиційно вважається одним і стратегічно значимих для нашої країни соціально-економічних центрів. Це, перш за все пов'язано із особливостями його економіко-географічного положення (прикордонне положення, безпосередній вихід до Чорного моря, сусідство з країнами Придунав'я та Середземномор'я), що безпосередньо впливає на інтеграційні особливості та можливості активізації зовнішньоекономічної діяльності в Причорномор'ї; Цей регіон також характеризується специфікою природно-кліматичних умов, які мають особливе значення для комплексного та раціонального ведення сільського господарства в масштабах всієї країни. Вказаний регіон характеризується унікальною міжобласною економічною спеціалізацією, оскільки у своєму арсеналі має розгалужену мережу провідних галузей народного господарства. Крім цього, Причорномор'я України традиційно відрізняється своєю бальнеологічною й природно-ресурсною базою та великим різноманіттям наявних рекреаційних можливостей [1, с. 31-32; 2,с.13]. Поміж це, Причорноморський регіон характеризується значною насиченістю об'єктами критичної інфраструктури. Нагадаємо, що до об'єктів критичної інфраструктури

відносяться підприємства та установи таких галузей, як енергетика, хімічна промисловість, транспорт, банки та фінанси, інформаційні технології та телекомунікації (електронні комунікації), продовольство, охорона здоров'я, комунальне господарство, що є стратегічно важливими для функціонування економіки і безпеки держави, суспільства та населення, виведення з ладу або руйнування яких може мати вплив на національну безпеку і оборону, природне середовище, призвести до значних матеріальних та фінансових збитків, людських жертв[3, с.25-34]. Саме насиченістю зазначеними об'єктами є надзвичайно насиченим Причорноморський регіон, в якому розміщена велика кількість підприємств, що мають важливе значення для забезпечення життєдіяльності регіону: банки, дороги державного значення, порти та причали, об'єкти суднобудування та мореплавства, об'єкти паливно-енергетичного комплексу, об'єкти добувної та переробної промисловості і т.д. Причорноморський регіон також характеризується наявністю широкої мережі газопроводів та нафтопроводів, які мають не лише міжрегіональне, а й міждержавне значення: наприклад, газопровід Шебелинка – Дніпропетровськ – Одеса – Кишинів, нафтопроводи Гнідинці – Прилуки – Кременчук – Херсон, Одеса – Броди, Самара – Лисичанськ, Кременчук – Херсон, аміакопровід Тольятті – Горлівка – Одеса. На території регіону розміщена Південноукраїнська АЕС з потужністю 3 000 МВт, руйнування якої може призвести до непередбачуваних наслідків тощо. Завдання шкоди переліченим об'єктам може поставити під загрозу національну безпеку і оборону, спричинити непоправну шкоду природному середовищу, призвести до значних матеріальних та фінансових збитків, а також людських жертв. На фоні високої криміналізації регіону, існування ризиків терористичної загрози, значною насиченістю регіону зброєю та вибуховими пристроями, цілком ймовірними виглядають ризики реальної завдання шкоди.

Аналіз географії розташування об'єктів критичної інфраструктури підвищеної небезпечності (атомних електростанцій та об'єктів і потужностей газотранспортної системи) свідчить про їх розташування у зонах підвищеної кримінологічної загрози (Рис.1).

Серед багатьох викликів сьогодення, в умовах сучасних українських та світових реалій розповсюдженість тероризму, зростання насильницької злочинності, збільшення обсягів незаконного обігу зброї, можна виділити у окрему групу загроз для всіх сфер життєдіяльності суспільства. Так, серед 7901 загальної кількості зареєстрованих злочинів проти громадської безпеки в Україні у 2020 році, більша частина – 631 (92%) фактів становили саме злочини терористичної спрямованості. У 2020 році сфера злочинів терористичної спрямованості мала таку картину: із 631 діянь з озаками тероризму: терористичних актів зафіксовано – 465 (74%), створення терористичної групи чи терористичної організації – 123 (19%),

фінансування тероризму – 37 (5%), публічні заклики до вчинення терористичного акту – 5 (1%), сприяння вчиненню терористичного акту – 1 (0,2%), в свою чергу не зафіксовано жодного факту втягнення у вчинення терористичного акту. Отже, найпоширенішим злочином у структурі злочинів терористичної спрямованості є терористичний акт, який складає 70-80% від їх загальної кількості. Тільки в Одеській області з 529 злочинів зареєстрованих у 2020 році проти громадської безпеки (майже половина з яких пов'язані із незаконним обігом зброї), правоохоронними органами виявлено 5 (1%) злочинів, які пов'язані з тероризмом. У Миколаївській області зі 158 злочинів проти громадської безпеки було припинено 3 випадки злочинів терористичної спрямованості [4;5;6;7]. Навіть один терористичний злочин, який би спрямовувався на об'єкти критичної інфраструктури, здатний призвести до непередбачуваних наслідків.

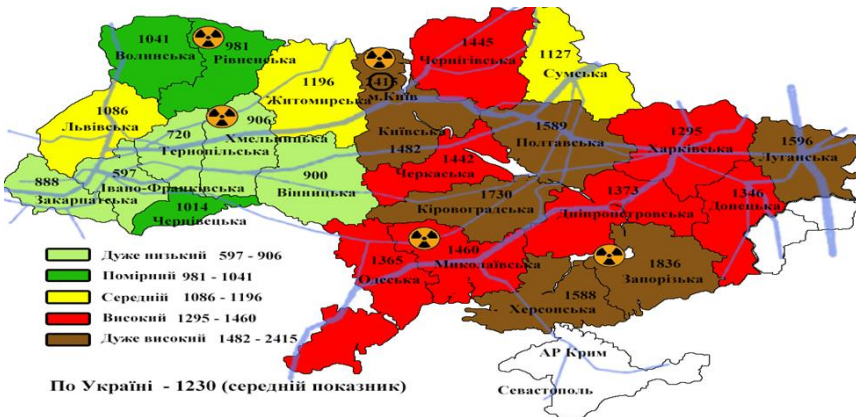


Рис. 1. Інтенсивність злочинності у регіонах України (на 100 тис. населення) та географія розташування об'єктів критичної інфраструктури підвищеної небезпечності – атомних електростанцій та об'єктів і потужностей газотранспортної системи.

Невтішною з точки зору загроз для критичної інфраструктури України виявилася й статистика окремих видів злочинності. Так, в Україні щорічно вчиняється близько 30 злочинів, пов'язаних із порушенням вимог режиму радіаційної безпеки (ст. 267¹ КК України). Стабільно високим виявився рівень пошкоджень об'єктів магістральних або промислових нафто-, газо-, конденсатопроводів та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК України) – близько 200 злочинів на рік. Реальність кримінологічних загроз зазначеним об'єктам може бути пов'язана з високою мілітаризацією українських

регіонів. Щороку тут фіксується близько 7 тис. злочинів, пов'язаних із незаконним поводженням зі зброєю, бойовими припасами або вибуховими речовинами (ст. 263 КК України), кожен десятий з яких вчиняється у Причорноморському регіоні України, і, що не виключає її застосування у випадках підвищення рівня соціальної напруженості в Україні.

Отже, враховуючи геополітичне положення Причорноморського регіону України, існує висока вірогідність можливості використання кримінальними елементами територій Одеської, Миколаївської та Херсонської області для дестабілізації криміногенної обстановки не лише у Причорноморському басейні, а й на території всієї країни. Саме на ці обставини у Причорноморському регіоні необхідно звертати увагу правоохоронним органам під час визначення ризиків та профілактики кримінологічних загроз для стабільного функціонування об'єктів критичної інфраструктури.

Література:

1. Бабенко А.М., Конопельський В.Я. Чекмарьова І.М. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинності у прикордонних регіонах Причорномор'я материкової України : монографія. Харків : Право, 2019. 264 с.
2. Поліщук Г.С. Кримінологічна характеристика та запобігання злочинам проти довкілля (за матеріалами Причорноморського регіону України : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.08 / Київ. нац. ун-т внутр. справ. Київ, 2006. 294 с.
3. Бабенко А.М. Кримінологічна оцінка ризиків і загроз у контексті захисту критичної інфраструктури в Україні (регіональний аспект). *Міжнародний журнал «Право і суспільство»*. 2018. №7. С. 25–34
4. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2020 рр. / Генеральна прокуратура України. URL: <https://www.gp.gov.ua/ua/index.html>. (дата звернення: 10.22.2021).
5. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2020 рр. / Прокуратура Херсонської області. URL: <https://kherson.gp.gov.ua/ua/index.html>. (дата звернення: 10.22.2021).
6. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2020 рр. / Прокуратура Миколаївської області URL: <https://myk.gp.gov.ua/ua/index.html>. (дата звернення: 10.22.2021).
7. Єдиний звіт про кримінальні правопорушення за січень-грудень 2017-2020 рр. / Прокуратура Одеської області. URL: <https://od.gp.gov.ua/ua/index.html>. (дата звернення: 10.22.2021).

ФОРМУВАННЯ УКРАЇНОЮ УМОВ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Бірюков Вадим Вікторович

здобувач наукового ступеня доктора філософії з публічного управління та адміністрування кафедри соціальної і гуманітарної політики ННІ, «Інститут державного управління»

*Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна
м. Харків, Україна*

Україна, як і всі розвинуті країни світу, прагне зайняття гідного місця у міжнародному середовищі, впроваджуючи нові стандарти безпеки та принципи управління відповідно до сучасних вимог. Сучасне розуміння колективної безпеки суспільством сприймається як комплекс взаємопов'язаних безпекових структур, що забезпечують основу для розв'язання проблем двох і більше держав для досягнення загальних цілей у міжнародному масштабі.

В Енциклопедії державного управління визначено поняття «безпека», як стан системи, за якого вона зберігає свою цілісність, стійкість (стабільність), здатність до ефективного функціонування і стійкого розвитку, а на їх основі – можливість надійного захисту усіх її елементів (підсистем, сфер, об'єктів) від будь-яких деструктивних внутрішніх і зовнішніх дій [3].

Отже, відчуття безпеки – це комплекс заходів взаємопов'язаних функціонально важливих для життя людини та суспільства позитивних вимог колективної безпеки, які підкріплюються вмінням держави піклуватись про людину, захищати національні інтереси та формувати майбутні довгострокові перспективи.

Згідно з Законом України «Про національну безпеку», фундаментальними національними інтересами України є: сталий розвиток національної економіки, громадянського суспільства і держави для забезпечення зростання рівня та якості життя населення, а державна політика у сферах національної безпеки і оборони спрямовується на забезпечення воєнної, зовнішньополітичної, державної, економічної, інформаційної, екологічної безпеки, кібербезпеки України тощо. [6]

Основна ідея, на рівні держави, формування умов та причинно-наслідкової залежності щодо взаємозв'язку морської безпеки та екологічної, повинна бути зорієнтована насамперед на можливість співпраці в попередженні та мінімізації зовнішніх і внутрішніх загроз у системі колективної безпеки країн Балто-Чорноморського регіону. Таким чином, для реалізації принципів державної політики у сферах національної безпеки і оборони необхідно створити умови для інституційного забезпечення практичної реалізації напрямів забезпечення екологічної безпеки.

Тобто для забезпечення екологічної безпеки з боку України як держави, яка входить до Балто-Чорноморського регіону та має транзитне положення, доцільним є питання пошуку та розробки принципово нових механізмів для координації зусиль з метою вирішення проблем, пов'язаних з порушенням природоохоронного законодавства, на подолання наслідків яких держава та її уряди витрачають велику частку ресурсів, а враховуючи інтеграційні процеси та співпрацю в системі колективної безпеки, це може стати рушійною силою в економічному, продовольчому, інформаційному та енергетичному розвитку.

Президент України 8 вересня цього року своїм Указом №459/2021 увів у дію рішення РНБО України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року». За словами Секретаря РНБО України, військовій складовій має приділятися особлива увага під час розробки Стратегії морської безпеки України, де під час її презентації було наголошено приділити особливу увагу та врахувати усі необхідні вітчизняні закони та нормативно-правові акти, міжнародні документи з морського права, а також досвід провідних країн світу з розробки та імплементації відповідних стратегій [5; 7].

Зважаючи на зазначене вище, морська безпека України є необхідним елементом та передумовою вирішення проблем у системі забезпечення екологічної безпеки, пов'язаних з викликами і загрозами у сфері національної безпеки. У сфері нормативно-правового забезпечення та практичної діяльності це означає, що жодна із складових національної безпеки (*економічної, екологічної, продовольчої, інформаційної та енергетичної*) не може залишати поза увагою необхідність створення безпечного та сприятливого середовища для реалізації цілей сталого розвитку.

Таким чином, фактично кожна із визначених складових національної безпеки потребує залучення інформаційно-комунікаційних механізмів щодо попередження викликів та загроз у системі державного нагляду (контролю) та моніторингу навколишнього природного середовища. Однією з головних проблем у реалізації забезпечення інформаційно-комунікаційних систем є недосконалість державного регулювання та нормативно-правового забезпечення цієї сфери.

Для повноти оцінки та істотного визначення пріоритетних напрямів забезпечення національної безпеки ще одним важливим нормативом – правовим документом, спрямованим на забезпечення екологічної безпеки, є «Стратегія екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року», де підкреслено, що основними екологічними загрозами для України є значний рівень забруднення атмосферного повітря, водних та земельних ресурсів, недосконала система державного нагляду (контролю) та моніторингу навколишнього природного середовища.[9].

Не можемо не порушити питання, яке стосується забезпечення екологічної безпеки Збройних Сил України та Військово-Морських Сил Збройних Сил України, так, даючи відповідь на питання щодо того, які

умови сприяють інтеграції України в розвинуте міжнародне середовище, можемо сказати про необхідність удосконалення нормативно-правової бази та розробки механізмів щодо нейтралізації потенційних та реальних викликів і загроз у системі національної безпеки, які впливають на стан екологічної безпеки і створюють надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру.

На сучасному етапі державного розвитку питання національної безпеки та одного з її складових елементів – екологічної безпеки – є визначальними та пріоритетними. Основні чинники, які впливають на стан екологічної безпеки і створюють надзвичайні ситуації природного та техногенного характеру: стихійні лиха, природні катаклізми та шкідлива діяльність людини, зокрема, військова діяльність. [1 ст.141].

Таким чином, шкідливі дії військового характеру та порушення екологічного стану навколишнього середовища суттєво впливають на цивільне населення, особовий склад та озброєння і військову техніку (ОВТ) протиборчих сторін. У таких умовах питання забезпечення екологічної безпеки збройних сил (ЗС) будь – якої держави, зокрема і ЗС України, є дуже важливими.[1 ст.141].

Пропонуємо при розробці Стратегії морської безпеки України враховувати питання, які пов'язані з природоохоронною діяльністю нашої держави в Балто-Чорноморського регіоні та звернути увагу на екологічну складову і чинники забезпечення екологічної безпеки, до яких можемо віднести такі, як формування механізмів затребування відповідальності за стан екологічної небезпеки; запроваджувати в систему управління екологічних принципів охорони довкілля; реалізовувати норми і вимоги екологічної відповідальності у відносинах між суб'єктами природоохоронного партнерства в системі колективної безпеки.

Закон України «Про Службу зовнішньої розвідки» визначає: здійснення спеціальних заходів впливу, спрямованих на підтримку національних інтересів і державної політики України в економічній, політичній, військово-технічній, екологічній та інформаційній сферах, зміцнення обороноздатності, економічного і науково-технічного розвитку.[8]

Отже, сучасний етап науково-технічного розвитку держави обумовлює підставу щодо забезпечення національних інтересів, зокрема екологічних, як інструменту гармонізації складових національної безпеки для всебічного державного регулювання шляхом попередження, мінімізації загроз та ризиків на підґрунті запобігання та виявлення потенційних екологічних небезпек.

Одним з найефективніших інструментів досягнення екологічної безпеки особового складу та застосування ОВТ є екологічна розвідка.[1 ст.143]

Відповідно до цього цікаву думку висловлює В.П. Горбулін: «Сучасні локальні конфлікти належать до війн четвертого покоління, ключем до досягнення успіху в яких є розвідка. Для них характерна або боротьба за інформацію, або боротьба на основі отриманої інформації».[2 ст. 48].

Найголовнішим завданням у цьому процесі повинні стати активізація та ініціація держави своєчасно реагувати на зовнішні та внутрішні загрози, які безумовно сьогодні існують, отже, актуальним залишається питання відпрацювання єдиного підходу до прогнозування та попередження екологічних небезпек.

Згідно із Законом України «Про критичну інфраструктуру та її захист», де метою державної політики у сфері захисту критичної інфраструктури є забезпечення безперервного та стійкого функціонування об'єктів критичної інфраструктури України, запобігання проявам актів несанкціонованого втручання, прогнозування та запобігання кризовим ситуаціям з негативним впливом на об'єкти критичної інфраструктури, а також підвищення рівня захисту, удосконалення заходів безпеки та стійкості цих об'єктів від існуючих загроз.[4]

Отже, екологічна інформація є дуже важливим елементом захисту національних інтересів у системі забезпечення екологічної безпеки, реалізація яких залежить від ефективності функціонування у сфері державного управління в забезпеченні національної безпеки. Законодавче закріплення екологічних заходів та екологічних важелів створить умови для зміцнення екологічної стабільності в суспільстві, бережного ставлення до довкілля та раціонального використання природних ресурсів, що в перспективі зробить Україну енергонезалежною, конкурентоспроможною державою в розвинутому міжнародному середовищі.

Література:

1. Бутенко С.Г. Екологічна розвідка як складова екологічної безпеки Збройних Сил України на сучасному етапі державного розвитку. *Наука і техніка Повітряних Сил Збройних Сил України*. 2012. № 1. С. 141–146. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nitps_2012_1_33

2. Горбулін В.П., Трофимчук О.М., Греков Л.Д. Сучасні тенденції на вістрі викликів часу у військовій сфері. *Вісник Національної академії наук України*. 2018. № 7. С. 48–54. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vpanu_2018_7_9.

3. Енциклопедія державного управління : у 8 томах / Нац. акад. держ. упр. при Президентові України; наук.-ред. колегія: Ю.В. Ковбасюк (голова) та ін. Київ : НАДУ, 2011 : Том 1 ст. 42. URL: https://kbuara.kh.ua/?page_id=561.

4. «Про критичну інфраструктуру та її захист» Проект Закону України від 16.11.2021р, № 1882-IX, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-IX#Text>.

5. Міністерство оборони України. <https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robochoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/>.

6. «Про національну безпеку» Закону України від 24.11.2021р, № 1150-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>.

7. «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року» Указ Президента України від 08.09.2021р, № 459/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459/2021#Text>.

8. «Про Службу зовнішньої розвідки» Закон України від 23.04.2021р, № 3160 – IV. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3160-iv-3628>.

9. «Про схвалення Стратегії екологічної безпеки та адаптації до зміни клімату на період до 2030 року». Розпорядження КМУ від 20.10.2021 року № 1363-р <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1363-2021-%D1%80#n17>.

ЕКОЛОГІЧНЕ ІНВЕСТИВАННЯ В СФЕРІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ

Журавель Алла Василівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри трудового, земельного та господарського права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Відповідно до Конституції України[1], Закону України «Про національну безпеку України»[2], екологічна безпека, зокрема безпека середовища життєдіяльності людини, – один із найвищих пріоритетів держави.

Стан навколишнього середовища є важливим фактором добробуту і якості життя населення та й подальшого сталого розвитку держави.

Сьогодні на території України існує багато не вирішених екологічних проблем навколишнього середовища, що загрожують безпеці держави в цілому та морській безпеці зокрема[3].

Морська безпека є важливою частиною глобальної системи життєзабезпечення. Стан морської безпеки держави впливає на клімат, погоду і стан атмосфери, а також є могутнім резервом продуктів харчування, мінерально-сировинних і інших ресурсів.

Україна – морська і річкова держава. Реалізація її водного потенціалу можлива не лише шляхом захисту свободи судноплавства, сприяння ефективному використанню ресурсів Чорного та Азовського морів, річок Дніпра і Дунаю, розвитку торговельного флоту та Військово-Морських Сил Збройних Сил України, але й шляхом відстеження та піклування за екологією водних ресурсів.

В наш час, близько 70% забруднення морського середовища пов'язане з наземними джерелами, як наприклад: скид промислових і господарських

вод безпосередньо у море або з річковим стоком; надходження з суші різних речовин, що застосовуються в сільському і лісовому господарствах; навмисне поховання забруднюючих речовин в морі; розробка корисних копалин на морському дні. Забруднення виникає також в результаті судноплавства і скиду, відходів у море.

Світова практика свідчить про те, що зниження антропогенного навантаження на природу та збереження навколишнього середовища є можливими завдяки інвестуванню та впровадженню інноваційних ресурсозберігаючих технологій і технологій відтворення природних ресурсів.

Забезпечити ефективний розвиток і безпеку держави неможливо без стійкого росту економіки та інвестиційної діяльності.

Відсутність стабільних інвестицій в підтримку та оновлення екологічного середовища створюватимуть загрозу як національним інтересам України, так і забезпеченню національної безпеки.

Екологічне інвестування покликане убезпечити забруднення навколишнього середовища та в свою чергу укріпити морську безпеку.

На сьогодні, світовим трендом є «зелені» – екологічні інвестиції, що активно впроваджується й в економіку України. Міжнародні фінансові організації, банківські союзи та установи, а також уряди більшості країн світу почали активно співпрацювати в напрямі «зеленого» фінансування. Масштаби і терміновість вирішення проблем фінансування сталого розвитку, а також усвідомлення того, що жодна держава самотужки не може впоратися з ними, порушило питання необхідності «озеленення» міжнародної фінансової системи. «Зелене» фінансування розглядається сьогодні як фінансування «майбутнього»: необхідність поєднання питань фінансування та виконання глобальних проблем світової економіки [4, с.9].

За словами О.І. Вишницької, саме від якості та наявності механізму інвестування в екологічні проекти залежать стан соціально-економічного розвитку країни, рівень життя населення, можливість збереження та розвитку природного середовища та біосфери в цілому [5, с. 51].

Для того, щоб зрозуміти всю суть категорії «екологічні інвестиції», перш за все потрібно розтлумачити поняття «інвестиції». Основні дефініції поняття «інвестиції» зустрічаються у різних літературних джерелах та нормативно-правових актах. Термін «інвестиції» прийнято ототожнювати з латинським «investire», що означає «облачати», «вкладати», або з англійським «investments», що означає «капітальні вкладення»[6, с.47].

На законодавчому рівні це визначення закріплено статтею 1 Закону України «Про інвестиційну діяльність» від 18 вересня 1991 року № 1560-ХІІ, де зазначено, що «інвестиції» – це всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, в результаті якої створюється прибуток (доход) та/або досягається соціальний та екологічний ефект [7].

Законодавче визначення «екологічних інвестицій» відсутнє, що зумовило велику кількість досліджень з боку науковців.

Так, Н.М. Андреева визначає, що екологічними інвестиціями є всі види майнових та інтелектуальних цінностей, які вкладаються в народногосподарський обіг, основною метою яких є запобігання, обмеження й усунення деструктивного впливу на навколишнє природне середовище[8, с. 66].

О.М. Мартинюк стверджує, що інвестиціями природоохоронного призначення є інвестиції, спрямовані на отримання екологічного ефекту за двома напрямками: збереження природних ресурсів і збереження навколишнього природного середовища[8, с. 67].

В.С.Тихенко наголошує, що інвестиції в раціональне природокористування – це сукупність законодавчо-правових, організаційно-економічних, техніко-технологічних, інтелектуальних ресурсів, які спрямовані безпосередньо на поліпшення екологічної обстановки або сприяють цьому через інші чинники [9, с. 22].

Як зазначає В. Аніщенко, екологічні інвестиції повинні здійснюватися системно в часі та просторі, оскільки відновлення, поліпшення та збагачення навколишнього природного середовища є просторовим і тривалим у часі процесом[10, с. 180].

Особливість «екологічних інвестицій» полягає у таких їх характеристиках: вони спрямовані на використання, охорону й відтворення умов щодо підтримки і нарощення природно-ресурсного потенціалу, а також забезпечення екологічної безпеки; об'єкт екологічних інвестицій має загальний для багатьох споживачів і користувачів характер, тому завдання не може бути вирішене окремим суб'єктом господарювання, регіоном чи країною самостійно; такі інвестиції повинні здійснюватися з урахуванням властивостей екосистем чи їх окремих компонентів до саморегуляції і самовідновлення[11, с. 177].

Слід відмітити, що істотною перешкодою на шляху формування ефективної моделі “зеленого” інвестування в нашій державі стало уповільнення інвестиційної активності внаслідок непривабливого інвестиційного клімату, що характеризується, серед іншого, високими ризиками, корупцією та значними обсягами втечі капіталу за кордон («офшоризацією»). Тому без створення відповідного інвестиційного клімату для стимулювання «зеленого» інвестування, шляхом відповідного законодавчого, інформаційного та мотиваційного забезпечення, очікувати збільшення їх обсягів фінансових ресурсів до української економіки неможливо.

Окрім того, лише сьогодні починає формуватися позиція, згідно з якою країна повинна, не лише сподіватись та очікувати на іноземних інвесторів, але розробити власну стратегію фінансування сталого розвитку екологічного інвестування, причому ця стратегія має враховувати всі джерела фінансових коштів (державні і приватні, внутрішні і міжнародні).

Отже, можна зробити висновок, що провадження «екологічних інвестицій» є великою перспективою для української економіки та безпеки, оскільки сприятиме перешкодженню існуючих в даний час кризисних економіко-екологічних явищ. Держава може вирішити проблему сектору «зеленого» інвестування шляхом створення відповідної законодавчої бази та закріплення на законодавчому рівні програми мотивації для «зеленого» інвестування. В свою чергу, поліпшення інвестиційного клімату в Україні дасть змогу фінансовим інструментам «зеленого» інвестування розкритися та стати більш ефективним для економічного середовища України, створити умови для підтримання екологічної рівноваги та безпеки на території України.

Література:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96 – ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №30 – Ст. 141.
2. Закон України: Про національну безпеку України» від 24.11.2021, №1150-IX // Відомості Верховної Ради. – 2018. – № 31. – ст.241.
3. Хилько М. І. Екологічна безпека України: Навчальний посібник / М. І. Хилько. – К., 2017. – С.71. – URL: <http://www.philosophy.kiev.ua/uploads/editor/Files/Vykladachi/Hylko/Хилько%20М.І.%20Екологічна%20безпека%20України.%20Навч.%20пос..pdf>
4. Маркевич К. С. «Зелені» інвестиції у сталому розвитку: світовий досвід та український контекст: аналітична доповідь [Електронний ресурс]// Маркевич К., Сіденко В. Київ: «Заповіт», 2019. – С. 9-53. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2019_ZELEN_INVEST.pdf
5. Вишницька О. І. Екологічні інвестиції: сутність, класифікація, принципи та напрями реалізації / О. І. Вишницька // Вісник Сумського державного університету. – 2013. – Вип. 2. – С. 51-58.
6. Шарп У.Ф. Инвестиции: пер. с англ. / У.Ф. Шарп, Г. Дж. Бэйли. – М.: Инфра, 1997. – 1042 с.
7. Про інвестиційну діяльність: Закон України від 18 вересня 1991р. №1560-ХІІ (із змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 47. – Ст. 646. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1560-12>
8. Андреева Н. М. Сучасні аспекти екологізації інноваційної діяльності України в умовах трансформації вітчизняної економіки / Н. М. Андреева, О. М. Мартинюк // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2014. – № 3(3). – С. 65-68. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2014_3\(3\)_14.C](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vchnu_ekon_2014_3(3)_14.C).
9. Тихенко В.С. Науково-методичний підхід до типологізації екологічних інвестицій./ В.С.Тихенко, А. Ю. Жулавський//Вісник Сумського державного університету. – 2014. – № 4. – С. 21–28. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/VSU_ekon_2014_4_5.

10. Аніщенко В.О. До питання щодо удосконалення теоретико-методологічних засад екологічного інвестування / В.О. Аніщенко // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – № 8 (74). – С. 175–183.

11. Маркевич К. С. «Зелені» інвестиції у сталому розвитку: світовий досвід та український контекст: аналітична доповідь [Електронний ресурс]// Маркевич К., Сіденко В. Київ: «Заповіт», 2019. – С. 9-53. URL: https://razumkov.org.ua/uploads/article/2019_ZELEN_INVEST.pdf

ОСОБЛИВОСТІ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ВЧИНЕНИХ У ВИКЛЮЧНІЙ (МОРСЬКІЙ) ЕКОНОМІЧНІЙ ЗОНІ

Кушнарьова О. Б.

підполковник поліції,

*ад'юнктка кафедри кримінального права та кримінології,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Найбільшу складність при тлумаченні кримінально-правових норм, що встановлюють покарання за злочини проти довкілля, які вчиняються у виключній (морській) економічній зоні, їх диспозитивні ознаки, тобто ознаки об'єктивної сторони. Так, об'єктивна сторона злочину, передбаченого ст. 243 Кримінального кодексу України (далі – ККУ), виражається як у формі активних дій – скиданні забруднюючих речовин безпосередньо в морське середовище виключної (морської) економічної зони, так і у формі бездіяльності – неприйняття заходів для запобігання втрат забруднюючих речовин [1, с. 44].

При цьому поняття «скидання» означає: 1) будь-яке навмисне видалення в море відходів чи інших матеріалів із суден, літаків, платформ або інших, штучно споруджених у морі конструкцій; 2) будь-яке навмисне поховання в морі суден, літаків, платформ чи інших, штучно споруджених у морі конструкцій. Проте, не вважається «скиданням»: 1) видалення в море відходів чи інших матеріалів, котрі властиві або є результатом нормальної експлуатації суден, літаків, платформ чи інших штучно споруджених у морі конструкцій та їхнього обладнання, крім відходів або інших матеріалів, що транспортуються суднами, літаками, платформами чи іншими, штучно спорудженими в морі конструкціями, котрі експлуатуються з метою видалення таких матеріалів або підвозяться до таких суден, літаків, платформ чи інших, штучно споруджених у морі конструкцій, а також крім тих, які є результатом обробки відходів чи інших матеріалів на таких суднах, літаках, платформах або конструкціях; 2) поміщення матеріалів для цілей інших, ніж їхнє просте видалення, за умови, що це не суперечить

цілям і принципам міжнародних угод [2]; 3) спалення матеріалів і відходів на поверхні моря, оскільки у відповідних конвенціях воно не згадується, однак, у таких випадках відносини за фактом таких дій регулюються положеннями із запобігання забруднення з атмосфери або через неї [3, с. 85]

Правопорушення вважається закінченим з моменту забруднення вод виключної (морської) економічної зони, тобто з моменту виконання хоча б однієї з вищевказаних дій або стримування від перешкоджання їхньому здійсненню. Таким чином, для кваліфікації діяння винної особи за ч. 1 ст. 243 КК необхідно встановити наявність небезпеки для життя і здоров'я людей чи живих ресурсів моря, або можливість перешкоджання законним видам використання моря. Отже, частина 1 статті 243 не визначає настання шкоди як необхідної ознаки кримінально-правової кваліфікації, однак указує на певного роду небезпеку об'єктам кримінально-правової охорони. У цьому випадку діяння винної особи приймають формальний характер – шкода або збиток відсутній, але має місце погроза охоронюваним цінностям.

Цього, однак, не можна сказати про діяння винної особи, передбачене ч. 2 ст. 243 КК України. У цьому випадку склад правопорушення набуває матеріального і одночасно кваліфікованого складу – тобто вчиняються ті ж діяння (дії або бездіяльність), що спричиняють такі збитки: 1) загибель або захворювання людей; 2) масову загибель об'єктів рослинного і тваринного світу; 3) інші тяжкі наслідки – наприклад, таке забруднення зон відпочинку, котре унеможливило без істотних витрат відновлення та їхнє подальше використання (наприклад, забруднення пляжів нафтою). Пункти 2 і 3 характеризують саме екологічну шкоду [4, с. 130]

Оцінюючи розмір шкоди, необхідно враховувати стійкість забруднення, його площу, кількість загблих живих організмів, цінність забруднених ділянок в екологічному відношенні (заповідник, нерестове місце), обсяг матеріальних витрат, необхідних для ліквідації забруднення [5, 45]. Цей збиток оцінюється за допомогою проведення екологічної експертизи, а тому, точної вказівки на його кількісні характеристики кримінальний закон не містить.

Частина 3 ст. 243 КК передбачає ще одну кваліфікуючу ознаку правопорушення – кримінальну бездіяльність посадової особи, відповідальної за дотримання формальностей у контролі за чистотою виключної (морської) економічної зони та збереженням її ресурсів. На практиці можливі випадки, коли судно, як морське, так і повітряне, так само як гідротехнічні засоби, інженерна платформа або спорудження, в умовах крайньої необхідності змушені робити скидання в море шкідливих речовин, матеріалів чи відходів. Це також може мати місце у випадку катастрофи, аварії, стихійного лиха та інших форс-мажорних обставин. Навіть у випадках вчинення кримінального діяння, передбаченого частинами 2 і 3 ст. 243 КК, повинне слідувати повідомлення з боку відповідальної особи, яка має відношення до забруднення моря. В усіх цих випадках таке

повідомлення повинне провадитися в обов'язковому порядку, воно адресується адміністрації найближчого порту України, іншому уповноваженому органу або особі. Таким чином, невиконання обов'язку щодо такого повідомлення, незалежно від того, з яких причин відбулося або буде відбуватися скидання шкідливих матеріалів, речовин та відходів, у своїй кількості і якості загрозливих охоронюваним інтересам, розглядається як кримінально каране правопорушення, передбачений ч. 3 ст. 243 КК України. Склад правопорушення в цьому випадку стає формальним і для кваліфікації відповідної бездіяльності у цій частині кримінального закону не потрібно настання небезпечних наслідків або збитку.

Таким чином, кримінально-правові засоби здійснення політики України в її виключній (морській) економічній зоні повинні враховувати існуючу дійсність, а саме: суспільну і міжнародну безпеку забруднення моря, незаконної розробки континентального шельфу, незаконного заняття рибним, звіриним або іншим водним видобувним промислом, і, відповідно, будь-які припустимі, навіть у край тверді заходи, прийняті Україною в її виключній (морській) економічній зоні відносно таких правопорушень, повинні визнаватися правомірними і необхідними, а не зазнавати обмежень або заборони з боку міжнародного права.

Література:

1. Жевлаков Э. Н. Экологические преступления и экологическая преступность: учебник. Москва: Альвы, 1996. – С. 44.
2. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г., ратифицированная Украиной в 1975 г. Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXII. Москва. 1978. Ст. 3
3. Киселев В. А. Международные соглашения по предотвращению загрязнения морской среды с судов Москва: Транспорт, 1986. С. 85.
4. Локтіонова В. В. Окремі аспекти визначення наслідків екологічних злочинів. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2012. № 3. С. 128 –133.
5. Жевлаков Э. Н. Экологические преступления и экологическая преступность: учебник. Москва: Альвы, 1996. С. 45.

**TO THE QUESTION ABOUT DEVELOPING A NEW ROBUSTNESS
INDEX FOR MULTI-OBJECTIVE OPTIMIZATION PROBLEMS****Rajabzadeh Morteza**

*Ph.D., Assistant Professor, Faculty of Engineering,
Mahallat Institute of Higher Education
Mahallat, Iran*

Mohammadnejad Daryani Amin

*Ph.D., Researcher, Faculty of Engineering,
Mahallat Institute of Higher Education, Mahallat, Iran*

Zaloga Viliam Oleksandrovych

*D.Sc., Professor, Department of Manufacturing Engineering,
Machines and Tools, Sumy State University
Sumy, Ukraine*

Mohammadpour Omran Mohammad

*Ph.D., Assistant Professor, Faculty of Industrial Engineering,
Iran University of Science and Technology
Tehran, Iran*

Makui Ahmad

*Ph.D., Professor, Faculty of Industrial Engineering,
Iran University of Science and Technology
Tehran, Iran*

Currently, optimal decision-making problems in the real world have two types of complexity that limit the use of classical methods of single-objective planning in conditions of certainty: «several conflicting objectives instead of one objective function» and «several uncertainties in the parameters of almost any model». To solve the first problem, special methods of multi-objective decision-making were developed, and to solve the second problem, various methods of modeling and solving uncertain problems were developed, for example, such as stochastic (random) planning and robust (sustainable to the action of uncontrollable factors) planning. It should be noted that uncontrollable factors can arise both at the stage of production of products and at the stage of their exploitation. Due to the fact that in recent years there has been quite often the simultaneous use of a relatively large number of methods for achieving objectives in conditions of various uncertainties has taken place. At the same time, with the aim of successful search for optimal conditions of practical implementation, the basic principles of their division into two general categories of optimization methods have been developed: random multi-objective optimization and robust multi-objective optimization.

In robust optimization, in contrast to stochastic (random) optimization, there is no information about the probable distribution of uncertain parameters. By now, in connection with the practical application of the concept of robust optimization, many

researchers have already developed quite well the concept of robustness, but only in a single-objective space. However, transferring these concepts to a multi-objective space or defining new concepts in a multi-objective space until 2013 was practically limited. Of course, at that time there were studies in which at first a multi-objective problem was transformed into one problem with one objective, which was then solved using methods of single-objective robustness. At the same time, in order to successfully solve the problem of multi-objective optimization, some researchers tried to simplify the problem by extending (transforming) the concept of robustness of a single-objective space into a multi-objective space.

Various scientists have proposed many robust concepts to solve single-objective optimization problems. One of the most famous and well-studied concepts of robustness is the *minimax* concept. In this sense, a response is called robust if it is possible for an uncertain optimization problem under all (any) possible scenarios, and in the worst scenario for the same response it minimizes only the objective function. In cases where a robust response may be possible in all considered cases, robust concepts are considered transconservatively.

There is one more robustness concept widely used in single-objective space – this is the concept of light robustness. This concept of robustness is an alternative for a situation where the minimum robustness is very limited. In this sense, only those responses are considered from which the most reliable are selected and which are suitable for the most probable scenario. Other robustness concepts alternative to the minimal single-objective robustness concept include adjustable robustness, soft robustness, and recovery robustness.

Analysis of multi-objective methods of robust optimization in the literature shows that the methods proposed using the robustness index approach, are mainly based on measuring the diameter of the sensitivity zone. In these methods, the sensitivity zone diameter is calculated using the Euclidean norm function. In fact, the concept of a single-objective robustness index when using this function can be directly extended to a multi-objective space. Meanwhile, the Euclidean norm function has two drawbacks when it is used to calculate the diameter of the sensitivity zone. First, in this method, for different objectives, as a rule, practically the same weights are taken, which contradicts the philosophy of the method used, since in the process of making a final decision, there is no preferential consideration of the decisions of all persons who make it. Second, due to the use of the Euclidean norm function, negative and positive changes of different objectives are considered the same, and only the magnitude of the changes is measured. In other words, the ratio of changes (variances) of different objectives is not taken into account. This study proposes to provide a relatively correct transfer (extension, transformation) of the multi-objective robustness index to the multi-objective space by introducing a new robustness index and eliminating the two mentioned problems above.

In this study, to search for robust responses to linear multi-objective decision-making problems under uncertainty by transforming single-objective robustness and extending it to a multi-objective space for different values of the robustness

threshold (η), a new method called RMOPO¹ was proposed, the Robust Pareto-Frontier (RPF) of which is shown in Fig. 1. This method allows to define the concept of the preferred weights of each response, on the basis of which it is possible, based on the size of the diameter of the sensitivity zone of the objectives space, to develop (calculate) the robustness index. In contrast to the methods proposed in the subject literature, which implicitly consider the same weights for different objectives, in the proposed new method for measuring the diameter of the sensitive zone, it is suggested to use the preferred weights of each response as the objective weights. In this paper, to calculate the new robustness index, it is proposed to use normal vectors. In addition, the work also investigated the relationship between the proposed robustness index and the normal vector of the boundary super-surfaces of the Pareto-frontier.

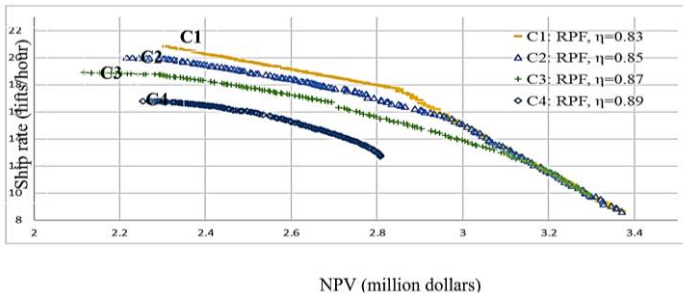


Fig. 1. RPF for different values of the robustness threshold in the RMOPO method

In Fig. 1 the RPF is given for different values of the robustness threshold (η). The robustness threshold is one of the adjustable parameters of the model, which is determined by decision-makers and reflects their preferences in relation to risks. At the same time, the above figure shows that the more risk-averse the decision-makers become (increase in the value of η), the smaller the resulting Pareto frontier range will be and the smaller the objective functions will be. This shows that in order to achieve greater robustness, some objectives must be sacrificed.

It should be borne in mind that in this work, in order to obtain robust optimal responses, a new efficient innovative algorithm based on the NSGA-III² algorithm and a metaheuristic (metainnovative) algorithm of gradual cooling or simulated annealing (SA) has been developed. The developed algorithm is proposed to be used to solve the problem of a case study in the port industry. The

¹ Robust Multi-Objective Project Portfolio Optimization

² NSGA-III: Non-dominated Sorting Genetic Algorithm, the Third Version

volume of container operations, for example, at Iranian ports over the past ten years due to political sanctions has ranged from 1.8 million TEU³ to 3.2 million TEU. Such sharp fluctuations in container operations and, consequently, a significant decrease in trade volumes, which actually reflects the market risk of operating companies (Terminal Operators), presents a serious problem for investment in ports and ensuring the maritime security of the region. The serious uncertainty in the container market may lead to the unjustification of large investments in order to increase the capacity of ports. In addition, in conditions of economic prosperity, an increase in the volume of operations causes the accumulation of ships and other equipment in the ports and, as a result, an increase in the time of loading and unloading ships and the time they spend in the port, which is extremely undesirable from the point of view of maritime security for many, including liner ships. Therefore, operating companies are looking to implement projects to increase the efficiency of terminal operations, including the development of TOS⁴ software, a total maintenance system and integration with other departments in the supply chain. This real issue, raised by one of the Iranian operating-companies that was the inspiration and philosophy behind this study. When making decisions, the port management should consider two categories of objectives, including financial objectives and indicators (indexes) of operational efficiency, which will ensure a successful solution to the problem of multi-objective optimization. Given that a certain probability cannot be assumed for different scenarios, a robust optimization approach was used in this case study. The case study problem was expanded to check the efficiency of the proposed algorithm to a large size problem with 30 candidate-projects. In fact, the efficiency of the proposed method is compared to the efficiency of the method, developed on the basis of concepts, considered in the subject literature, in strict conformity with two different criteria for the case study problem. The results showed that the proposed method in the process of searching for robust optimal responses works much better and more accurately than the methods considered in the subject literature. On the basis of the studies carried out, it was concluded that the proposed method of robust multi-objective optimization, in comparison with the method described in the literature, better and more accurately transforms the concept of single-objective robustness into a multi-objective space, which makes it possible to more efficiently solve the optimization problem of predictively guaranteeing the maritime security of the region through its sustainable economic, timely and continuous food, technical and energy supply.

³ Twenty-foot Equivalent Unit

⁴ Terminal Operating System

**ВИКОРИСТАННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ РІШЕНЬ
ПІД ЧАС ВИРОБНИЧОЇ ІНТЕГРАЦІЇ В СИСТЕМІ
«ПОРТ – ІНДУСТРІАЛЬНИЙ ПАРК»**

Перепічко Майя Євгенівна

*старший викладач кафедри експлуатації портів
і технології вантажних робот
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Самойловська Валентина Петрівна

*кандидат економічних наук, доцент кафедри морського права
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Метою дослідження є аналіз основних технологічних рішень виробничої інтеграції в системі «порт – індустріальний парк» і пропозиція варіанту найбільш ефективного для даної системи. Проаналізовано основні технологічні рішення виробничої інтеграції в системі «порт – індустріальний парк». В якості технологічних рішень виступають різні варіанти можливого технічного оснащення контейнерних терміналів підсистеми «порт». Запропоновано найбільш ефективний варіант технологічного рішення виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк». Під технологічними рішеннями розуміються в даному випадку різні варіанти оснащення контейнерних терміналів підсистеми «порт» і підсистеми «індустріальний парк» і їх раціональне злиття в єдину систему.

В даному дослідженні використовувалися методи системної методології та методи аналізу і синтезу. В результаті аналізу переваг і недоліків різних технологічних рішень обґрунтовано, що технологічні рішення з використанням ковзових кранів є найбільш раціональним і ефективним рішенням виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк». Такий варіант пропонується в якості технологічної основи узгодження транспортних процесів між підсистемами «парк» і «порт», а предметом подальших досліджень має бути узгодження цих процесів на рівні параметрів, з метою забезпечення безперебійного функціонування даної системи.

Вперше, в даному дослідженні розглянуто технологічний аспект взаємодії індустріальних парків і портів. Індустріальні парки, розташовані на території портів або до них прилеглих територій, є досить новим явищем в сучасній економіці, і слід констатувати факт практичної відсутності наукових публікацій, присвячених технологічним аспектам взаємодії індустріальних парків і портів. Таким чином, якщо технологічні рішення в даній підсистемі

«порт» в достатній мірі розглянуті в сучасній науковій літературі, то технологічна основа узгодження роботи індустріального парку і порту (портового терміналу) вимагає свого вивчення. Так як базою даного узгодження є використовувана на портовому терміналі технологія, то питання виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк» необхідно розглянути з точки зору аналізу основних технологічних рішень, що застосовуються в підсистемі «порт».

Результати дослідження можуть бути використані в якості технологічного рішення виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк».

Питання аналізу різних технологічних рішень організації контейнерних терміналів підсистеми «порт» при використанні різного транспортно-вантажного обладнання досліджено у працях багатьох учених та з різних точок зору.

Такі вчені, як Брюм А. І. [1], Ватанабе І. [2], Горгуца Ю. В. [3], Кузнецов А. Л. [4], Зінніков Л. П. [5], розглядали та досліджували, з погляду нових методів прийняття рішень під час проектування контейнерних терміналів у морських портах, а також під час планування організації контейнерного терміналу. Роботи таких вчених, як Ветренко Л. Д. [6], Винников В. В. [7], Дукельський А. І. [8], Горбатий М. М. [9], були присвячені питанням оптимізації виробничих потужностей контейнерних терміналів портів, системного взаємозв'язку технологій на морському транспорті і, безпосередньо, питанням механізації навантаження в морських портах.

Індустріальні парки, розташовані на території портів або прилеглих до них територіях, є досить новим явищем у сучасній економіці, і слід констатувати факт практичної відсутності наукових публікацій, присвячених технологічним аспектам взаємодії індустріальних парків і портів.

Таким чином, якщо технологічні рішення в підсистемі «порт», що розглядається, достатньо розглянуті в сучасній науковій літературі, то технологічна основа узгодження роботи індустріального парку і порту (портового терміналу) вимагає свого вивчення. Оскільки базою даної угоди є технологія, що використовується на портовому терміналі, то питання виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк» необхідно розглянути з точки зору аналізу основних технологічних рішень, що застосовуються в підсистемі «порт».

Для ефективної виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк» необхідно проаналізувати різноманітність використовуваного обладнання та внутрішньопортового транспорту в основних, часто використовуваних варіантах організації контейнерних терміналів у підсистемі «порт».

Зростання обсягів контейнерних перевезень зумовило різноманітність вантажного обладнання.

Незважаючи на різноманітність даного обладнання, через експлуатаційні та економічні обмеження не всі типи вантажно-розвантажувального та транспортного обладнання можуть бути об'єднані в спільну транспортно-перевантажувальну підсистему.

Зазначимо, що транспортно-перевантажувальне обладнання безпосередньо впливає на основні параметри контейнерного терміналу підсистеми «порт», такі як: ємність складських площ, час переробки одного контейнера, добова кількість перероблених контейнерів, кількість одиниць техніки, кількість персоналу. Це, у свою чергу, визначає параметри та режим роботи окремих підсистем індустріального парку.

Оскільки базою даного узгодження є технологія, що використовується на портовому терміналі, то питання виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк» необхідно розглянути з точки зору аналізу основних технологічних рішень, що застосовуються в підсистемі «порт» [10].

Виробнича інтеграція системи «порт – індустріальний парк» вимагає поєднання виробничих процесів підсистеми «порт» та підсистеми «індустріальний парк», а також їх ефективної взаємодії, яка, у свою чергу, базується на технологічних рішеннях, що використовуються в даній системі.

В результаті аналізу переваг та недоліків різних технологічних рішень обґрунтовано, що технологічні рішення з використанням козлових кранів є найбільш раціональним та ефективним рішенням виробничої інтеграції системи «порт – індустріальний парк» [11].

Література:

1. Брюм А. И. Технологическое проектирование морских портов / А. И. Брюм. – Москва : Транспорт, 1971. – 328с.
2. Ватанабе, И. Планирование контейнерных терминалов: теоретические методы / И. Ватанабе. – WCN Publishing, 2001. – 244с.
3. Горгуца, Ю. В. Новые методы принятия решений при проектировании и эксплуатации морских портов / О. В. Горгуца. – Москва : Макс-пресс, 2003. – 215 с.
4. Кузнецов, А. Л. Методология технологического проектирования современных контейнерных терминалов / А. Л. Кузнецов. – Санкт-Петербург : Изд-во «Феникс», 2008. – 132 с.
5. Зинников, Л. П. Проектирование контейнерного терминала / Л. П. Зинников. – Тверь: Изд-во ТГУ, 2008. – 257с.
6. Ветренко, Л. Д. Организация и технология перегрузочных процессов в морских портах / Л. Д. Ветренко, В. З. Ананьина, А. В. Степанец. – Москва: Транспорт, 1989. – 270 с.
7. Винников, В. В. Системы технологий на морском транспорте (перевозка и перегрузка грузов) / В. Винников, Е. Д. Быкова. – Москва : Феникс, 2006. – 188 с.

8. Дукельский, А. И. Механизация перегрузочных работ в морских портах / А. И. Дукельский. – Москва : Морской транспорт, 1990. – 292 с.

9. Горбатый М. М. Теория и практика оптимизации производственных мощностей морских портов / М. М. Горбатый. – Москва : Транспорт. 1981. – 167 с.

10. Мурад'ян, А. О. Основи узгодження управління функціонуванням загальнотранспортних вузлів (методологічний аспект) / А. О. Мурад'ян // Вісник Одеського національного морського університету. – 2014. – Вип. 2 (41). – С. 134–143.

11. Одесса выдвинула проект создания транспортно-портового кластера на основе ГП «Одесский морской торговый порт» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.rzdpartner.ru/news/different/365304/>. – 31.01.2015.

12. Взаємозв'язок морської безпеки та економічної, екологічної, продовольчої, інформаційної та енергетичної безпеки держав Балто-Чорноморського регіону

MARITIME SECURITY AND CYBER SECURITY: CURRENT CHALLENGES AND THREATS

Petrenko Kirill

*Graduate of the Information Security Department,
Igor Sikorsky National Technical University of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

Styopochkina Iryna Valeriivna

*Associate Professor of Information Security Department,
Educational and Scientific Institute of Physics and Technology,
Igor Sikorsky National Technical University of Ukraine
Kyiv, Ukraine*

Introduction. Information and cyber security is a necessary basis for the successful operation of the modern maritime industry due to the development of digital transformation [1]. Cyber systems are deployed at maritime management and add a new list of challenges and threats to the existing traditional maritime threat landscape.

This paper analyzes the causes of cyber threats, the objects of the maritime industry to which they can be directed, considers the problems that arise in the field and ways to overcome them; a way to increase the flexibility of security management is proposed. It is based on the Linux platform as a part of systems

that implement interactions between IoT devices and the relevant maritime control centers.

Scope of cyber risks in maritime security. Information technology is used in modern systems, which can be attributed to the following main classes: control systems for drawbridges, intelligent port traffic lights that provide signals to maritime transport, and other support devices; data processing and cargo delivery management systems; internal control systems for maritime transport mechanisms; information systems related to passenger service, ticketing, processing of information about staff, crew, etc.; information and telecommunication systems of various types, which provide communication of the type «sea-to-sea», «land-to-sea» and «land-to-land». Accordingly, any information system of these types may be an object of cyber attacks.

Reasons for the success of cyber attacks in the maritime industry

Maritime management systems are IT / OT (information / operation and control) systems that combine software and physical devices, including IoT devices. A typical structure of such a system is shown in Fig. 1.

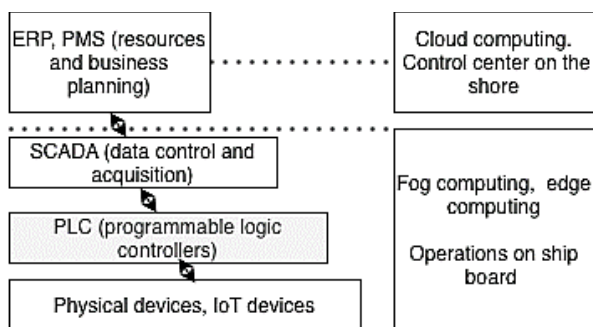


Figure 1. The structure of the cyberphysical system in the maritime industry

The level of ERP system refers to the IT part and provides administrative functions, maintaining accounts, lists of teams and/or passengers, etc., allows to make the reporting work and planning work of the enterprise, which owns the means of maritime transport. This level is typically located on the shore (communication with the OT level in this case is wireless). The SCADA system level and lower levels can be assigned to the OT part. SCADA allows to process information from lower levels, providing aggregate data for processing at the IT level, and, accordingly, to transmit control effects down to the programmable logic controllers. Physical devices may include Internet of Things (IoT) devices for measuring and monitoring the environment on board, GPS sensors and navigators, remote engine control devices, cargo monitoring devices,

environmental controls, and more. Components of the cyberphysical system, including communication channels (both wired and wireless) can be attacked.

Among the main reasons that make it possible to attack such systems are the following: 1) the presence of vulnerabilities in the components of the IT – level system; 2) violation of organizational rules for the protection of OT-level systems; 3) insecurity of communication protocols of IoT devices and vulnerabilities in these devices (which causes loss of confidentiality, integrity and availability of information processed, as well as violation of authenticity); 4) use of unprotected wireless communication protocols between the IT and OT layer of the cyberphysical system and communication within the OT level; 5) insufficient protection against malicious software; 6) the complexity of reconfiguration of security policy at the level of programmable logic controllers.

Ways of cybersecurity problems solution

BIMCO (Baltic and International Maritime Council) has identified the main stages of the approach to information and cyber security throughout the life cycle of the ship. These stages include: 1) identification of threats; 2) identification of vulnerabilities; 3) risk assessment; 4) development of protection measures; 5) action plan in case of force majeure in order to mitigate cyber risks; 6) response to the cyber incident and recovery plan. Relevant steps can be applied to information and telecommunications systems in general. For step 1) it is possible to use existing studies of typical attacks, in particular for industrial control systems [2], the results of which can be adapted to the case of maritime transport control systems. For step 2) for the software that is part of the IT-level, you should use existing practices: penetration testing (taking into account the requirements of uninterrupted operation of the system); use of existing lists of known vulnerabilities, in particular CVE. There are also tools that allow you to test the safety of OT level, in particular, automated means of testing for penetration [3]. For stages 1)-3) it is necessary to have an appropriate threat model. For common protocols that can be used in cyberphysical systems of the maritime industry, a generalized threat model is presented in Table 1.

The main challenge for improving cybersecurity in maritime transport is that improving existing protocols [4] will require changes to the physical component of the system and/or reflashing of IoT devices, which is not always possible due to cost-effectiveness and functionality. At the same time, it should be noted that there are solutions based on the Linux platform, which are focused on use as an operating system (including Ubuntu for the Internet of Things) for Orange Pi devices that can perform normally assigned functions with support for functions security, as well as intermediate computing operations. Orange Pi can be used as fog-level computing devices. To control some of the ship's IoT devices, it is possible to place these devices in the engine room or radar compartment. The advantages of this approach are: the easy implementation of security patches; each application will have its own runtime environment. In this case, the security policy can be reconfigured many times without the need for hardware updates. All the necessary security features are present in the functionality of the OS. Thus, devices on the Linux

platform can be used instead of programmable logic controllers, which make it easy to implement changes in security policy where PLC reliability does not prevail over security features.

Table 1

**Basic protocols traditionally used
in cyberphysical systems and related threats**

Protocol	Cyber Threats	Problem solution
Modbus	Sniffing, integrity violation, MITM (man-in-the-middle) attack	Use devices that support a secure version of the protocol
DNP3	Sniffing, integrity violation, MITM attack, overflow.	Use a version of the protocol that supports the MAC authentication mechanism
MQTT	Sniffing, integrity violation, MITM (man-in-the-middle) attack	Use of the protocol over TLS or its UDP version (DTLS)
CoAP	Sniffing, integrity violation, MITM (man-in-the-middle) attack	Use of the protocol over DTLS
XAMP	Sniffing, integrity violation, MITM (man-in-the-middle) attack	Using the protocol in combination with SSL / TLS
AMQP	Replay attacks, modifications, authorization violations, denial of service (DoS)	Using a secure version of the protocol: AMQPS
LoRa WAN	Sniffing, ACK spoofing, replay attacks, DoS attacks, etc.	Use of secure versions of the protocol, additional security tools, correct configuration of the protocol
SigFox	Attacks based on encryption flaws, DoS attacks, replay attacks	Not recommended for sensitive information

Conclusions. Given that the main factors in the success of cyber attacks on Internet of Things devices in the maritime industry are the protocols security flaws, the vulnerabilities of the Internet of Things devices themselves; security solutions should address and address existing vulnerabilities, in particular. In some cases, IoT devices may be reconfigured to interact with Linux-based PLC substitutes for flexible management of security policies, operations, and computations. «Fog computing» without unnecessary transfers to the remote control center; and the ability to use OpenVPN to prevent the leakage of sensitive information became possible.

References:

1. Maritime cyber security. Why cyber security is essential for your business. URL: <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/maritime-cyber-security/index.html> (дата звернення: 14.12.2021).

2. ATT&CK for Industrial Control Systems. URL: <https://collaborate.mitre.org/attackics/> (дата звернення: 14.12.2021)
3. ICS Pentesting Tools. URL: <https://github.com/kh4sh3i/ICS-Pentesting-Tools> . (дата звернення: 14.12.2021)
4. Meera M. S., Rao S. N. Comparative Analysis of IoT protocols for a Marine IoT System,» 2018 International Conference on Advances in Computing, Communications and Informatics (ICACCI), 2018. P. 2049-2053. DOI: 10.1109/ICACCI.2018.8554906.

ПРОДОВОЛЬЧА БЕЗПЕКА – ВАЖЛИВА СКЛАДОВА МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Пилипенко Людмила Миколаївна

*доктор технічних наук, заслужений діяч науки і техніки України,
професор кафедри біохімії, мікробіології та фізіології харчування,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Верхівкер Яков Григорович

*доктор технічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
завідувач кафедри товарознавства та митної справи,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Мирошніченко Олена Михайлівна

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри товарознавства та митної справи,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Доценко Наталя Вікторівна

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри біоінженерії та води,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Продовольча безпека є запорукою здоров'я населення, збереження його генфонду, однією з головних ланок безпеки як в окремих регіонах, країнах, так і на планеті в цілому. Виконавча рада Всесвітньої продовольчої програми (ВПП) готує щорічні звіти про результативність роботи та направляє їх Економічній і соціальній радам та Раді продовольчої і сільськогосподарської організації ООН [1, с.110]. Як провідна організація з стратегії продовольчої безпеки, ВПП розробляє план на 2022–2026р., має

представників України в комітетах з охорони біорізноманіття, з захисту Чорного моря від забруднення тощо [2, с. 177].

Вважається, що продовольча безпека держави забезпечується, коли згідно з нормами Продовольчої та сільськогосподарської організації ООН (Food and Agriculture Organization of the United Nations – FAO), у державі виробляється 80% продовольства, яке споживається її населенням. Крім того, продовольча безпека є досягнутою лише тоді, коли з виробництвом необхідної кількості продовольства здійснюється його додатковий випуск у обсязі поповненого страхового запасу на рівні розвинених країн світу (17%). Є певні встановлені критерії продовольчої безпеки, основні з яких [3, с. 31; 4, с.35-334; 5, с.642]:

- задоволення фізіологічних потреб людини у основних і незамінних факторах харчування та компонентах енергетичного наповнення раціону;
- відповідність харчових продуктів вимогам безпеки щодо вмісту забруднювачів різної природи та походження, шкідливих для здоров'я людини;
- рівень фізичної та економічної доступності продовольства для різних категорій населення;
- розміри оперативних і стратегічних запасів продовольства;
- ступінь незалежності продовольчого та ресурсного забезпечення агропромислового комплексу, а також рівень і темпи розвитку галузей АПК.

Метою роботи є визначення взаємозв'язку морської безпеки з продовольчим забезпеченням та безпекою харчової продукції, розроблення методологічних основ встановлення автентичності або фальсифікації продукції, інтегрального визначення безпечності харчової сировини і продуктів її переробки, впливу режимів зберігання, виду пакування продукції на її якість, розроблення і впровадження сучасних прискорених методів оцінки продовольчої безпеки в галузях АПК.

Безпека харчової продукції – це комплекс властивостей харчової продукції, що свідчить про відсутність неприпустимих ризиків. Шкідливий вплив має наявність в харчовій продукції забруднюючих речовин. До контамінантів їжі відноситься значний спектр речовин хімічної (токсичні елементи, пестициди, нітрозаміни, поліхлоровані біфеніли та ін.), біологічної (плісеневі мікроскопічні гриби та мікотоксини, бактерії та бактеріальні токсини, токсини морепродуктів та ін.) та фізичної природи. При цьому мікробіологічні ризики є визначальними. Розробка та впровадження нових технологій у харчовій промисловості може стати причиною нових ризиків, пов'язаних з харчуванням. Таким чином, безпека харчової продукції повинна гарантуватися по всьому ланцюгу її життєвого циклу: вирощування продовольчої сировини, виробництво, транспортування, зберігання та реалізація споживачу.

У сучасних світових ринкових умовах, морський транспорт є одним з переважних шляхів перевезення різноманітних споживчих товарів між країнами у різних частинах земної кулі, включаючи продовольство. Відомо, що при виробництві продовольчих товарів має здійснюватися як суворий виробничий контроль, який проводиться виробником харчової продукції з визначенням потенційних ризиків забруднення кінцевого продукту, так і державний нагляд за її безпекою до моменту споживання продукції. На законодавчому рівні це закріплено у формі вимоги обов'язкового впровадження системи управління безпечністю харчових продуктів на засадах НАССР [5-7].

Фальсифікація продовольчих товарів проводиться шляхом надання їм окремих найбільш типових ознак, наприклад зовнішнього вигляду, кольору, консистенції. Часто ця проблема виникає з об'єктами рибного промислу та продуктами, виготовленими з них.

Генетична паспортизація за ДНК-маркерами об'єктів аквакультури набуває все більш практичного значення, оскільки дозволяє встановлювати популяційну і видову приналежність особин, факти фальсифікації товарної продукції і дає змогу здійснювати контроль збереження і відновлення рідкісних генотипів досліджуваних зразків. Зокрема, генетична ідентифікація осетрових є одним з найважливіших доказів при імпорті і експорті цих видів риб і продукції з них, які сприймаються Конвенцією про міжнародну торгівлю видами дикої флори і фауни, що знаходяться під загрозою зникнення CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora). ПЛР-діагностика за маркерами з мітохондріальної ДНК зразків чітко свідчить про видову приналежність цих об'єктів, що дає можливість не тільки для видової ідентифікації продовольчих ресурсів та введення законів, які протоколюють і регулюють цей процес, але й для відстеження шляхів браконьєрської торгівлі.

Упаковка є важливою та невід'ємною частиною готової продукції. Якщо вона пошкоджена, надписи на ній нечіткі, змащені, неможливо визначити дату виготовлення і термін придатності продукту, існує велика ймовірність того, що продукт неякісний або фальсифікований [6-8].

Згідно з нормативною документацією переважної кількості країн світу, інформація для споживача має бути представлена безпосередньо текстом та/або маркуванням на упаковці (споживчій тарі), етикетці, контретикетці, ярлику, листі-вкладиші способом, прийнятим для окремих видів харчових продуктів. Ця інформація повинна бути однозначно зрозумілою, повною та достовірною, щоб споживач не міг бути введений в оману щодо складу, харчової цінності, способу виготовлення та вживання, а також інших відомостей, що характеризують якість та безпеку харчового продукту, і не міг прийняти даний продукт за інший, близький до нього за зовнішнім виглядом або органолептичними показниками [5-8].

Харчовий продукт повинен мати маркування, що містить такі відомості: найменування продукту; використання в найменуванні продукту таких термінів, як «екологічно чистий», «свіжий», «вирощений з використанням

тільки органічних добрив», «вітамінізований», «без консервантів», «лікувальний» та ін., що мають рекламний характер, допускається лише за умови вказівки нормативного документа, що дозволяє здійснити ідентифікацію зазначених властивостей продукту; адреса виробника, пакувальника, експортера та імпортера продукту, найменування країни та місця походження; дата виготовлення та дата упаковки продукту; термін зберігання; маса нетто, обсяг чи кількість продукції; склад продукту (перелік інгредієнтів наводять в порядку зменшення масової частки в рецептурі продукту, за винятком однокомпонентних); при зазначенні харчових добавок застосовують їх групове найменування та індекс згідно з Міжнародною цифровою системою (INS) або Європейською цифровою системою (E), умови зберігання (для товарів, щодо яких встановлені обов'язкові вимоги до умов зберігання), позначення нормативного документа, відповідно до якого виготовлений продукт [6-8].

Таким чином, морська безпека взаємопов'язана з продовольчим забезпеченням та безпекою харчової продукції, яка базується на розробках з методологічних основ визначення автентичності або фальсифікації продукції, її безпечності, впливу режимів зберігання, виду пакування продукції на її якість, розробленні сучасних прискорених методів встановлення продовольчої безпеки. Такі дослідження сприяють забезпеченню виконання стратегічного напрямку держави з продовольчої безпеки для країн Балто-Чорноморського регіону.

Література:

1. World Food Programme. Via Cesare Giulio Viola. Исполнительный совет. Ежегодная сессия. Рим, 21–25 июня 2021 г. Годовой отчет о деятельности за 2020 г. Ч. V. С.110. URL: https://executiveboard.wfp.org/document_download/WFP-0000129135
2. Куліш І. М. Продовольча безпека в системі пріоритетів економічної політики держави: глобальний вимір. Регіональна економіка. 2015. № 4. С.177-185.
3. Таишева Г. Р. Продовольственная стратегия в региональной социально-экономической системе: автореф. дис. ... д-ра экон. наук: спец. 08.00.05 / Г. Р. Таишева; Казанский государственный аграрный университет. Казань, 2010. 45 с.
4. Решта С.П., Пилипенко Л.М., Данилова О.І. Фізіологічні аспекти оцінки якості харчових продуктів /за ред. Л.М. Пилипенко. Херсон, ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. 334 с.
5. Pylpenko L., Serdyuk M., Danylova O., Pelykh V., Lopotan I., Yegorova A. Screening of Agricultural Raw Materials and Long-term Storage Products to Identify Bacillary Contaminants. Modern Development Paths of Agricultural Production. Springer Nature Switzerland AG. 2019. P. 641-654. DOI 10.1007/978-3-030-1.
6. Безпечність харчових продуктів – один з головних пріоритетів політики Європейського Союзу. URL: <https://dp.dpss.gov.ua/news/>

bezpechnist-harchovih-produktiv-odin-z-golovnih-prioritetiv-politiki-
yevropejskogo-soyuzu

7. Гуліч М. Безпека продуктів харчування, як частина продовольчої безпеки України. URL: <http://www.health.gov.ua/www.nsf/all/u05-02-92?opendocument>

8. Кучер Ю.Е., Логвиненко Н.І. Основні заходи поліпшення якості та безпеки харчової продукції. Економіка і суспільство.2017. № 13. С. 558-561.

АНАЛІЗ МОНІТОРИНГУ ІНФОРМАЦІЙНИХ ДЖЕРЕЛ ОДЕСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Санакуєв Микола Георгійович

*старший науковий співробітник відділу оперативної інформації,
Служба інформаційно-аналітичного забезпечення
Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського
м. Київ, Україна*

Сучасний період розвитку інформаційного суспільства та процесів глобалізації, подальше успішне вирішення безпекових, політичних, економічних, соціальних завдань дедалі більше залежить від оперативності, аргументованості, зваженості рішень, що приймаються управлінськими структурами. Як показує світовий досвід прийняття таких рішень на тактичному і стратегічному рівнях базується на інформаційно-аналітичному та прогностичному забезпеченні.

Таким чином, за допомогою спеціальних інформаційних структур у НБУВ (Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського) стало можливе ефективне розв'язання проблем структуризації інформації з метою забезпечення дії принципу «кожному користувачу – потрібну йому інформацію» [1, с. 137].

Систематичний розвиток інформаційних продуктів і послуг в СІАЗ (Служба інформаційно-аналітичного забезпечення) шляхом відповідного оброблення інформації первинних документів – демонструє також наукоємність кінцевих продуктів, які використовують органи державної влади. Не стало виключенням і моніторинг інформаційної карти України, яка окреслена межами Одеської області.

Повертаючись до проблематики безпеки в Балто-Чорноморському регіоні варто зауважити, що воєнні загрози не обов'язково пов'язані з початком військових приготувань ймовірного противника. Джерела воєнних загроз в Україні наразі носять прихований характер, що пов'язані з веденням гібридних війн та операцій. Тому джерелами воєнних загроз можуть бути також найрізноманітніші явища і процеси суспільного життя.

Головними джерелами воєнних загроз прикордонного регіону виступає перетин політичних інтересів людей, соціальних груп, класів, держав або їх

коаліцій. До них додаються також економічні, соціальні, етнічні або релігійні суперечності. Також в Балто-Чорноморському регіоні наявні розгортання армій північного сусіда – Російської Федерації, посилення активності збройних сил поблизу кордонів з боку невизнаних республік (Придністров'я).

Джерелами виробництва інформації, що відображає життя суспільства та забезпечення українських інформаційних баз та українського сегменту міжнародного інформаційного простору, є система інформаційних агентств в Україні [1, с. 19].

Аналізуючи діяльність таких інформаційних агентств, особливу увагу привернули публікації суспільно-політичного видання «Ізбірком» (заснованого Одеською обласною організацією ВГО «Комітет виборців України»). Вищезазначене видання опублікувало моніторинг, проведений експертами К. Котляр та М. Польовим. Ці автори провели аналіз інформаційних пабліків за період 23-29 серпня 2021 року. Дослідження стосувалося 185 електронних сторінок, що висвітлюють новини міста Одеса та Одеської області, в ньому вивчено 43 е-сторінки ЗМІ та 21 е-сторінка політичних партій та інші [2, 3].

Дане видання проаналізувавши публікації виявило контент, що містив явно виражені ознаки пропаганди у дописах та узагальнив їх по рубрикам:

- наявність у тексті ознак нетерпимості, ксенофобії, дискримінації, нетолерантності до українського народу або до представників українського народу. Застосування до них образливих ярликів та мови ворожнечі. Наявність у тексті свідомого визначення української національності, української мови як меншовартісних, другосортних, недолугих;

- дискредитація української державності на рівні стилістики та/або визнання/просування концептів, спрямованих проти української держави, атрибутів та символів її незалежності;

- дезінформація, перекручування фактів, тексти з недостовірними посиланнями щодо будь-яких контраверсійних тем. Тексти з нагнітанням панічних настроїв. Тенденційний добір новин із переважанням негативних характеристик України, та/або українців, та/або окремих явищ/подій в Україні або з українцями; із переважанням позитивних характеристик РФ, та/або її офіційних чи неофіційних представників/товарів/послуг тощо;

- повідомлення з посиланнями на російські інформаційні ресурси та джерела або ресурси, що є майданчиком російської пропаганди (такі ресурси, в яких в минулому фіксувалась аномальна частота пропагандистських меседжів);

- наявність у тексті ностальгії за часами СРСР та Російської імперії, твердження про єдність українського та російського народів тощо, подання новин РФ як власне вітчизняних новин;

- підтримка сепаратизму та тенденції до територіального відокремлення чи фіксація територіальної окремішності;

- визнання “ЛДНР” та їх самостійності й окремішності, визнання прав Російської Федерації на Крим [3].

Такий аналіз чітко характеризує фактаж, має цифрові та наочні ілюстраційні показники пропаганди та маніпуляції свідомістю. Кожний пункт охарактеризовано та обчислено за допомогою соціологічних методик, містить відсоткові еквіваленти. В цілому узагальнення до якого приходять автори зводяться до того, що попри стабільну кількість матеріалів цієї категорії, взаємодія користувачів з цими дописами щотижня зменшується. К. Котляр та М. Польовий наводять порівняльну статистику початку серпня й доходять висновку, що сумарна кількість взаємодії має тенденцію до зменшення. Пропагандистські пости в одеських соцмережах наразі дійсно втрачають читачів про що свідчить статистика.

Література:

1. Національна бібліотека України імені В.І. Вернадського в науково-інформаційному просторі (2000–2018) : монографія / В.М. Горовий, В.В. Струнгар та ін. ; ред. В.М. Горовий. Київ : НБУВ, 2019. 344 с.
2. ІзбірКом – суспільно-політичне видання. URL: <https://izbirkom.org.ua/politic/> (дата звернення 11.12.2021).
3. Пропагандистські пости в одеських соцмережах втрачають читачів. <https://informer.od.ua/news/propagandistski-posti-v-odeskih-sotsmerezah-vtrachayut-chitachiv/> (дата звернення 12.10.2021).

ВПЛИВ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ НА ЕКОНОМІЧНУ БЕЗПЕКУ ДЕРЖАВИ

Сластьоненко Оксана Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
доцент, старший науковий співробітник,
доцент кафедри публічного права
Навчально-науковий інститут права,
Державного податкового університету
м. Ірпінь, Україна*

Мілімко Лариса Василівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри адміністративного
та господарського права і митної безпеки,
Навчально-науковий інститут економічної безпеки та митної справи
Державного податкового університету
м. Ірпінь, Україна*

На сучасному етапі розвитку нашої держави актуальним є питання суверенітету України. Конституція України стаття 17 визначає, що захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її

економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями держави, справою всього українського народу [1].

Сьогодні відбуваються незаконні заходження суден з різних держав до портів тимчасово окупованого Криму. У зв'язку з цим потрібні спільні зусилля України та країн-партнерів щодо подальшого обмеження таких заходів, а також перевалки вантажів на рейдах. Особливістю гібридної агресії є те, що Росія з самого початку системно використовує низку невійськових, а також прихованих засобів для економічного послаблення України [2]. Це безпосередньо впливає на національну безпеку нашої держави. Закон України «Про національну безпеку України» визначає, що «національна безпека України – це захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів від реальних та потенційних загроз» [3].

Під головуванням Секретаря Ради національної безпеки і оборони України Олексія Данілова в Апараті РНБО України 9 вересня 2021 року відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України. Поняття «морська безпека» визначено відповідно до наказу Державного департаменту морського і річкового транспорту: «морська безпека – це постійно підтримуваний стан захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в морську галузь, а також людські і матеріальні ресурси та заходи, які призначені та застосовуються для захисту суден, їх екіпажів, вантажу, портів засобів і інфраструктури морських торговельних портів.[4].

За словами Олексія Данілова, морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, і розробка відповідної стратегії є одним з ключових завдань, які поставив Президент України Володимир Зеленський. Зокрема, військовій складовій має приділятися особлива увага під час розробки Стратегії морської безпеки України [5].

В своїх дослідженнях Полторак А. визначає, що «національна безпека» має спрямованість на досягнення стану захищеності національних інтересів України, а дефініція «економічна безпека» має спрямованість на збалансоване та сталі зростання, [6, с. 28]. Бригінцем О. в своїх дослідженнях встановлено тісний взаємозв'язок між усіма структурними елементами національної безпеки України, основним із яких являється економічна безпека, що є базовою для забезпечення інших частин національної безпеки, а саме: військової, політичної, соціальної, екологічної, технологічної, інформаційної та інших. Економічна безпека України взаємодіє з іншими видами національної безпеки, проникаючи у них, акумулює в собі їх дію та залишається основою національної безпеки нашої держави. Він пропонує розглядати економічну безпеку держави, як стан і здатність останньої протистояти різним небезпекам, а також забезпечувати перспективний розвиток економічної системи та добробуту населення. Суспільні відносини, які виникають у сфері «безпеки» регулюються певною системою правових

засобів – механізмом правового забезпечення. Бригінцем О. доведено, що правовий механізм забезпечення економічної безпеки України повинен включати наступні елементи: нормативно-правову основу; функціональний механізм публічної влади; систему суб'єктів господарювання; суспільно-політичну інфраструктуру [7, с. 27].

На засіданні міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України секретар РНБО Олексій Данілов 9 вересня 2021 року, наголосив, що, морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки, а агресивні дії РФ в Чорному та Азовському морях несуть загрозу не лише нашій безпеці. Він відзначив, що морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави. Також було наголошено, що морська безпека України має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва [7; 8]. За результатами засідання ухвалено рішення щодо прийняття за основу структури Стратегії морської безпеки України та затвердження плану підготовки проєкту Стратегії. При цьому відзначено, що необхідно використовувати системний підхід та враховувати, що система – це множина взаємопов'язаних елементів, що утворюють єдине ціле, вони взаємодіють як із зовнішнім середовищем, так і між собою.

Сьогодні загострення політичної та економічної ситуації в Україні зумовлює посилення негативних факторів, які суттєво впливають на економічну безпеку держави. Для того щоб переломити ситуацію, яка склалась в Україні в сфері морської безпеки необхідно, щоб були враховані усі вітчизняні нормативно-правові акти, міжнародні документи з морського права, а також досвід провідних країн світу з розробки та імплементації відповідних стратегій.

Література:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення 09.12.2021).
2. Українська безпека: морський вимір URL: <https://tyzhden.ua/Society/206903> (дата звернення 09.12.2021).
3. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_042 (дата звернення 09.12.2021).
4. Щодо затвердження Тимчасового типового положення про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу) Наказ від 17.06.2004 N 162) Державний департамент морського і річкового транспорту URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text> (дата звернення 09.12.2021).
5. В Апараті РНБО України відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України URL:

<https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robochoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/> (дата звернення 09.12.2021).

6. Полторац А.С., Системна таксономія фінансової безпеки. *Вісник аграрної науки Причорномор'я*. Миколаїв, 2018. Вип. 3. С. 26–32.

7. Бригінець О. О. Правове забезпечення фінансової безпеки України: автореф. дис. . . . д-ра юрид. наук. Ірпінь, 2017. 41 с.

8. Морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону, – РНБО URL: <https://novynamnia.com/2021/09/09/morska-bezpeka-ukrayiny/> (дата звернення 09.12.2021).

9. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року. Указ №459/2021 від 08.09.2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459/2021#Text> URL: (дата звернення 09.12.2021).

АНАЛІЗ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ СИСТЕМИ «ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА – БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА»

Стаднік Вероніка Юріївна

*аспірант кафедри хімічної техніки та промислової екології,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

Тихомирова Тетяна Сергіївна

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри хімічної техніки та промислової екології,
Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

Інтенсифікація використання ресурсів Світового океану призвела до негативних екологічних наслідків. Судноплавство, захоронення відходів (в тому числі промислових), мілітаризація та нуклеаризація океану, забруднення річковими стоками – усе це потребує забезпечення міжнародно-правового регулювання.

Безпека мореплавства поєднує у собі комплекс технічних, організаційних, соціальних, правових економічних заходів, які спрямовані на запобігання аварійності, збереження людських життів та майна у морському середовищі та захист безпосередньо морського середовища [1, с. 143].

Екологічна безпека є однією із основних складових національної безпеки, на рівні з економічною, політичною, воєнною, інформаційною та ін.. На думку В. Ліпкана, крім складової національної безпеки, екологічна безпека є процесом управління системою національної безпеки, «за якого державними і недержавними інституціями забезпечується екологічна рівновага і гарантується захист середовища проживання населення країни і біосфери в цілому, атмосфери, гідросфери, літосфери і космосфери, видового складу тваринного і рослинного світу, природних ресурсів, збереження здоров'я і життєдіяльності людей і виключаються віддалені наслідки цього впливу для теперішнього і майбутніх поколінь» [2, с. 261].

Варто зазначити, що екологічна безпека не обмежується національною безпекою однієї держави, адже наслідки її порушення можуть мати міжнародний характер, що особливо характерно при забрудненні водних об'єктів.

М. Лесогоров у своїх визначеннях «безпеки мореплавства» також підкреслюють захист та збереження навколишнього середовища як одну із складових [3, с. 34].

Проаналізувавши визначення деяких науковців (О. Балобанова, В. Андрейцева, В. Матвійчука та ін.), які досліджували питання пов'язані з безпекою мореплавства, можна виділити чотири основні її складові (рис.1).



Рис. 1. Складові безпеки мореплавства (за О. Балобановим)

Узагальнюючи, можна стверджувати, що екологічна безпека є однією із складових безпеки мореплавства, в той час, як забезпечення екологічної безпеки держави неможливо уявити без дотримання вимог безпеки мореплавства (рис. 2).



Рис. 2. Система «Екологічна безпека – безпека мореплавства»

Дотримання вимог та міжнародних конвенцій у сфері безпеки мореплавства безпосередньо матиме вплив на екологічну безпеку не тільки на державному рівні, а й на міжнародному. Розгляд екологічної безпеки, як складової національної безпеки держави враховує діяльність в сфері безпеки мореплавства.

Література:

1. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. Москва : Статут, 2007. 637 с.
2. Ліпкан В.А. Національна безпека України : навч. посіб. Київ : Кондор, 2008. 552 с.
3. Лесогоров Н.Н. Особенности применения уголовной юрисдикции Украины относительно преступлений, граничащих с террористическими актами и представляющих наибольшую общественную опасность для мореплавания [Текст]. *Вестник Одесского юридического института внутренних дел. Специальный выпуск*. Одесса, 2000. С. 33–37.

**РОЗРОБКА МЕТОДІВ ПІДВИЩЕННЯ ПРОДУКТИВНОСТІ
ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ В ПОРТАХ
ЧОРНОМОРСЬКО-БАЛТІЙСЬКОГО БАСЕЙНУ З МЕТОЮ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ СТАЛОСТІ КРАЇН РЕГІОНУ**

Стрельцов Павло Маркович

*доцент кафедри підйомно-транспортних машин та інжинірингу
портового технологічного обладнання,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Немчук Олексій Олегович

*доцент кафедри підйомно-транспортних машин та інжинірингу
портового технологічного обладнання,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Легецька Ірина Петрівна

*асистент кафедри підйомно-транспортних машин та інжинірингу
портового технологічного обладнання,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

В зв'язку з ускладненням міжнародної ситуації виникають серйозні загрози безпеці країн Балто-Чорноморського регіону. Політика Росії в паливно-енергетичній сфері суттєво погіршує в першу чергу економічну безпеку країн. Особливо гостро відчуває нестачу паливних ресурсів Україна, адже в результаті подій на Донбасі вона втратила біля 80% власних

вугільних ресурсів. До того ж Росія перекрила транзит вугілля з колишніх соціалістичних країн [1].

В теперішній час основним джерелом залишаються атомні електростанції, які задовольняють тільки 50% потреб України в енергії. До того ж атомні станції відзначаються низькою енергетичною маневреністю, тобто вони не в змозі різко змінювати режими роботи і вимушені виробляти значні обсяги енергії незалежно від поточних потреб замовників. А ось теплові станції навантаження на систему можуть впродовж доби змінювати, тому вони конче потрібні енергетичній галузі держави, але для їх надійної роботи необхідні достатньо великі запаси вугілля. Таких запасів в Україні має бути не менше 750 тис. тонн [2]. Підтримати економічну дієздатність України намагаються шляхом закупівель значних партій вугілля в країнах Америки та Південної Африки з доставкою їх в Україну морським шляхом. Основні партії планують доставити вже в січні-лютому 2022 р., але вартість закупленого вугілля нижче звичного місцевого, тому спалювати його буде потрібно більше і, відповідно, потрібно буде більш висока продуктивність перевантажувального обладнання для своєчасної подачі палива на електростанції.

В таких умовах перевантажувальне обладнання повинно працювати в вельми напружених, близьких до оптимальних за швидкодією режимах.

Сучасні перевантажувачі (грейферні та контейнерні) обладнують системами автоматичного управління. Для них заздалегідь розраховують методи управління (як правило, це оптимальне за часом управління) параметри якого закладають до пам'яті ЕОМ (електронно-обчислювальної машини), що контролює виконання програми [3,4].

Пошук оптимального управління часто виконують за допомогою малих кранових установок. Відпрацьовані на таких «фізичних моделях» методи розрахунку і реалізації оптимальних режимів можуть бути після відповідного допрацювання використані для визначення оптимального управління великими перевантажувачами.

Для використання згаданого малого крану розроблено його розрахункову схему, яка складається з двох матеріальних точок-візка, що пересувається горизонтально вздовж їздової балки та закріпленого до нього на гнучкому підвісі постійної довжини L вантажу.

На сучасних кранах ставлять електроприводи, що дозволяють довільно змінювати швидкість $v(t)$ керованого механізму. Тому цей параметр зручно прийняти як параметр управління [5]. Зазвичай при управлінні краном (візком) знак швидкості намагаються не змінювати, допускаючи переміщення тільки в бік кінцевої точки. При цьому обмеження, накладені на параметр управління властивостями приводу і умовами роботи, мають вигляд

$$0 \leq v(t) \leq v, \quad (1)$$

де V -максимальна швидкість візка.

Якщо в якості параметрів стану системи використовувати:

X_1 -переміщення візка; X_2 -горизонтальне переміщення вантажу; X_3 -горизонтальна швидкість вантажу, то рівняння руху матеріальної системи можна записати у вигляді трьох диференціальних рівнянь першого порядку [4]:

$$X_1' = v(t); X_2' = X_3; X_3' = g(X_1 - X_2)/L \quad (2)$$

Час виконання переміщення позначимо через T . Оптимальну задачу з пошуку управління візком можна сформулювати наступним чином.

Визначити оптимальне управління $v^*(t)$, що переводить матеріальну систему, задану математичною моделлю 2 з одного стану спокою в кінцевий стан спокою, віддалений від початкового на заданій відстані S при дотриманні обмеження (1) на параметр управління за найкоротший час.

Це оптимальна задача з обмеженням на шуканий параметр управління. Для рішення таких задач використовують теорію оптимального управління, відомого як «принцип максимуму» Понтрягіна [6]. Відповідно до цієї теорії на основі рівнянь математичної моделі складають функцію H Гамільтона. Таким чином функція $v^*(t)$ повинна приймати такі значення, при яких досягає максимуму гамільтоніан H . «Принцип максимуму» дозволяє отримати уявлення лише про загальний вигляд оптимального управління. Кількість інтервалів та їх тривалості визначаються окремо.

Література:

1. Горин Андрей «Москва собирается атаковать?»//Одесская жизнь.2021.-№47.-с.5
2. Полищук В.У. «Зима в потёмках?»//Одесская жизнь.2021.-№48.-с.24
3. Bao Qifan. Research and development of automatic bulk cargo equipment in modern ports//Port Technology International.-2009.-Vol 41.-p.88-93
4. Черноусько Ф.Л. «Управление колебаниями»/Ф.Л. Черноусько, Л.Д. Акуленко, Б.Н. Соколов. -М.: Наука,1980. -384с.
5. Verschoof I. Cranes-Design, Practise and Maintenance (chapter 6. Sway and Swing; automation the trolley traveling mechanism)//Professional Engineering Publishing. -2002.-p.167-173
6. Болтянский В.Г. Математические методы оптимального управления. -М.: Наука,1969. -408 с.

ВИКОРИСТАННЯ ПРЕЗУМПЦІЙ У МІЖНАРОДНОМУ НОРМАТИВНОМУ ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Суханова Дар'я Сергіївна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри державно-правових дисциплін,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Усе частіше членам світової спільноти доводиться консолідувати свої зусилля, що спрямовані на подолання викликів міжнародній безпеці. Морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, тому морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки. Сучасна наука міжнародного права визнає використання величезної кількості правових презумпцій як у сфері міжнародного публічного права. Провести їх детальну класифікацію та аналіз є практично непосильним завданням, тому, на нашу думку, слід зосередитися на презумпціях, які найчастіше використовуються у міжнародно-правових відносинах та пов'язані з міжнародною безпекою.

Однією з аксіом міжнародного права є згода держав на дотримання міжнародного звичаєвого права. Зокрема, у міжнародно-правових відносинах між державами важливу роль відіграє поведінка тієї чи іншої країни. Наприклад, у ситуації коли одна держава не погоджується із діями іншої держави, вона повинна про це заявити, щоб запобігти становленню відповідного міжнародного звичаю. Якщо цього не буде зроблено, то держава ризикує у майбутньому дотримуватися певної лінії поведінки відповідно до міжнародного звичаю, який виник через її мовчазну згоду щодо дій іншої держави. У міжнародному праві цей процес ґрунтується на презумпції про те, що мовчання означає згоду [1, с. 687]. З одного боку, ця презумпція сприяє розвитку універсальних звичаєвих джерел міжнародного права, оскільки якщо б кожне правило потребувало висловлення згоди з боку всіх країн світу, то ніяких правил не було б взагалі. З іншого боку, мораль цієї презумпції полягає в тому, що держава яка не погоджується із діями іншої держави не повинна мовчати, а повинна висловлювати свою незгоду [2, с. 301].

Інше важливе місце у сучасному міжнародному праві займає презумпція щодо суверенітету країни, зокрема обмеження суверенітету країни у міжнародно-правових відносинах є можливим лише якщо це прямо передбачено у таких джерелах міжнародного права, як: відповідні міжнародні договори, норми звичаєвого права або загальновизнані принципи міжнародного права. В усіх інших випадках, принцип незалежності країни у міжнародно-правових відносинах підкріплено досить

вагомою презумпцією щодо суверенітету. Саме на цьому ще у 1910 році на відсутності у міжнародному праві презумпції щодо обмеження суверенітету країни було наголошено суддями Постійної палати міжнародного правосуддя під час розгляду справи «Про пароплав Лотус» [3, с. 20].

Наступна важлива презумпція, пов'язана із суверенітетом країни, випливає із фактичного поширення суверенітету відповідної держави на певну територію. Іншими словами, якщо країна не може надати іншого підтвердження свого титульного права на певну територію, то демонстрація мирного поширення національного суверенітету на певну територію є достатнім доказом права на суверенне користування, володіння та використання цієї території. Саме цей аргумент виступив у ролі *ratio decidendi* у справі «Про острів Пальмас», яку Постійна палата третейського суду розглянула у 1928 році [4, с. 829]. У цій справі Іспанія за Паризьким договором 1898 року поступилася США Філіппінськими островами, серед яких значився і острів Пальмас. Проте коли Сполучені Штати прийшли, щоб заволодіти островом, виявилось, що він перебуває під контролем Нідерландів. Під час розгляду справи суд зазначив, що хоча Іспанія і мала з самого початку суверенітет над островом, з початку XVIII століття ним правили Нідерланди, відтиснувши, відтак, Іспанію від суверенітету над островом. Отже, оскільки у 1898 році Іспанія не мала правового титулу на острів, не могли отримати його від неї і США. Аналогічним чином у 1932 році було вирішено справу щодо Південно-Східної Гренландії, володарем якої було визнано Данію через демонстрацію наміру та поведіння як суверен зазначеної території [5, с. 14–15]. Разом з тим, використання цієї презумпції у деяких випадках обмежується відповідними джерелами міжнародного права, зокрема якщо йдеться про спірні ситуації щодо територіального та відкритого моря.

Питання національного суверенітету у міжнародному праві є настільки фундаментальним, що навіть у випадку, коли держава погодилася на його обмеження шляхом підписання певного договору, існують певні правила щодо тлумачення положень договору. У випадку, коли положення договору можна тлумачити двояко, використовується презумпція мінімального обмеження суверенітету, тобто вважається що держава яка повинна виконати певні дії може виконати їх у мінімальному обсязі. На цьому, у свій час наголошував відомий фахівець з міжнародного права Х. Лаутерпахт, стверджуючи, що у міжнародному праві існує презумпція щодо звуженого тлумачення положень міжнародних договорів з метою запобігання обмеження національного суверенітету [6]. Своєю чергою, якщо мінімальний обсяг виконаних обов'язків за укладеним договором впливає на його ефективність та робить його подальше дотримання недоцільним, то презумпція мінімального обмеження суверенітету не може бути використана під час тлумачення положень договору.

Як зазначають деякі фахівці, національний суверенітет також тісно пов'язаний і з іншою презумпцією міжнародного права – презумпцією

проти відокремлення [7, с. 521–557]. Не зважаючи на те, що Статут ООН передбачає право на самовизначення, сама Організація до певного часу не була прихильником практики відокремлення частини держави, підтримуючи вищезазначену презумпцію, аргументуючи власну позицію тим, що враховуючи культурне, етнічне, релігійне та політичне розмаїття сучасного світу було б недоцільним гарантувати кожній спільноті право на відокремлення, оскільки це могло б призвести до неконтрольованих наслідків. Проте, коли наприкінці минулого століття відбувся розпад СРСР, Югославії та Чехословаччини, питання правового режиму відокремлення та розчленування держави набуло особливої актуальності. Зокрема, відокремлення Балтійських держав від СРСР було визнано ООН як правомірне, а самі Естонія, Латвія та Литва досить швидко набули членства в Організації. Враховуючи цю міжнародну практику, західними вченими було розроблено теоретичну доктрину для подолання презумпції проти відокремлення, яка передбачає необхідність дотримання наступних вимог: 1) наявність атрибутів держави, 2) бажання дотримуватися положень Статуту ООН, 3) згода суверена на відокремлення [9, с. 88]. Водночас, якщо наявність атрибутів держави та наміру дотримуватися Статуту ООН є реальними для досягнення, то третій критерій, на нашу думку, не завжди повинен мати місце у міжнародній практиці, а тим більше відігравати вирішальну роль у процесі визнання відокремлення.

Під час відокремлення та розчленування держави постає також ряд інших важливих питань. Одне з них стосується правонаступництва та дії міжнародних угод, укладених із державою, якою вже більше не існує. Для вирішення цього питання у міжнародному праві використовується презумпція щодо продовження дії міжнародних угод, укладених державою-попередником, для подолання якої новоутворена держава має право заявити про свою незгоду із укладеними угодами [9]. На відміну України, саме це було зроблено Балтійськими державами, які, після відокремлення від СРСР, заявили про своє небажання бути правонаступниками СРСР та дотримуватися міжнародних угод, укладених Радянським Союзом.

Література:

1. Puckett Christopher. “In This Era of ‘Smart Weapons,’ Is A State Under an International Legal Obligation to Use Precision-Guided Technology in Armed Conflict?” *Emory International Law Review*. 2004. # 18. P. 687.
2. Devine David. “The Relationship Between International Law and Municipal Law in The Light of the Constitution of the Republic of Namibia”. *Case Western Reserve Journal of International Law*. 1994. # 26. P. 301.
3. The Case of the S.S. “Lotus”. Judgment of September 7th, 1927. Permanent Court of International Justice. Publications of the Permanent Court of International Justice. 1927. Series A-No 10.
4. Island of Palmas Case. Permanent Court of Arbitration. *Reports of International Arbitral Awards*. 1928. #. 2. P. 829.

5. Case concerning the Legal Status of the South Eastern Territory of Greenland. Judgment of August 3rd, 1932. Permanent Court of International Justice. – Publications of the Permanent Court of International Justice. 1932. Series A/B No. 53.
6. Lauterpacht Hersch. “Restrictive Interpretation and the Principle of Effectiveness in the Interpretation of Treaties” *British Year Book of International Law*. 1949. # 26. P. 61–78.
7. Frankel Lawrence. “International Law of Secession: New Rules for New Era”. *Houston Journal of International Law*. 1992. # 14. P. 521–557.
8. Buchheit Lee. *Secession: The Legitimacy of Self-Determination*. Yale : Yale University Press, 1978. P. 88.
9. Ebenroth Carsten and Matthew Kemner. “The Enduring Political Nature of Questions of State Succession and Secession and The Quest for Objective Standards”. *University of Pennsylvania Journal of International Economic Law*. 1996. # 17. P. 778–780.
10. Love Lucinda. “International Agreement Obligations After the Soviet Union’s Breakup: Current United States Practice and Its Consistency with The International Law”. *Vanderbilt Journal of Transnational Law*. 1993. # 26. P. 380–400.
11. Grant Thomas. “Partition of Failed States: Impediments and Impulses” *Indiana Journal of Global Legal Studies*. 2004. # 11. P. 70–98.

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ТА КІБЕРНЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Форос Ганна Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
т.в.о. завідувача кафедри кібербезпеки
та інформаційного забезпечення,*

*Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В умовах сьогодення провідні держави світу та суспільство в цілому все більшою мірою покладаються і, відповідно, залежать від безперешкодного функціонування п’ятого простору – кіберпростору, під яким пропонується розглядати сукупність взаємопов’язаних інформаційних ресурсів, баз та банків даних, програмного забезпечення, що обробляються в комп’ютерних та телекомунікаційних мережах і пов’язані з ними інфраструктурі, разом з об’єктами, що підпадають під їх контроль та управління.

Захист інтересів держав та громадян в кіберпросторі стає життєво важливим завданням, яке перетворює безперешкодне використання

інформаційно-телекомунікаційних мереж на питання безпеки й оборони. Потенційна небезпека може загрожувати системам державного та військового управління, об'єктам морської безпеки, економіки та промисловості.

Кіберпростір є ідеальним місцем для вчинення безкарного злочину. Як зазначає американський журнал «The Economist», кіберпростір – це п'ятий регіон воєнних дій, після землі, моря, повітря та космосу [1].

Так, на думку, Шеломенцева В. П систему кібернетичної безпеки (система кібербезпеки) слід розглядати як сукупність спеціальних суб'єктів забезпечення кібернетичної безпеки, засобів та методів, що ними використовуються, а також комплекс відповідних взаємопов'язаних правових, організаційних та технічних заходів, що ними здійснюються [2, с. 300].

Саме побудова дієвої системи забезпечення кібернетичної безпеки, як і забезпечення морської безпеки, вимагає від державних органів України чіткого визначення державної політики у цій сфері та випереджального реагування на динамічні зміни, що відбуваються у світі в сфері забезпечення національної безпеки. При цьому, вибір конкретних засобів і шляхів забезпечення будь якої безпеки України, будь-то інформаційної, екологічної, морської або безпеки, обумовлюється необхідністю своєчасного вжиття заходів, адекватних характеру і масштабам реальних та потенційних загроз життєво важливим інтересам людини і громадянина, суспільства і держави.

Якщо розглядати організаційне забезпечення системи кібербезпеки, то слід вказати, що це цілеспрямована діяльність суб'єктів забезпечення кібербезпеки, що пов'язана зі:

- створенням і впорядкуванням (розвитком) організаційних структур, найбільш доцільних для забезпечення безпеки у кіберпросторі;
- впорядкуванням (налагодженням) процесу управління у сфері забезпечення безпеки у кіберпросторі, забезпеченням найліпших умов для прийняття та реалізації відповідних управлінських рішень.

Організаційне забезпечення системи кібербезпеки характеризується місцем і роллю спеціальних суб'єктів (відповідних державних органів та їх спеціалізованих підрозділів), їх функціями, повноваженнями, а також підставами, умовами і напрямками їх взаємодії при здійсненні заходів із забезпечення безпеки у кіберпросторі.

Згідно законодавству, координація діяльності у сфері кібербезпеки як складової національної безпеки України здійснюється Президентом України через очолювану ним Раду національної безпеки і оборони України. Національний координаційний центр кібербезпеки як робочий орган Ради національної безпеки і оборони України здійснює координацію та контроль за діяльністю суб'єктів сектору безпеки і оборони, які забезпечують кібербезпеку, вносить Президентові України пропозиції щодо формування та уточнення Стратегії кібербезпеки України.

В Європейському Союзі у зв'язку з розумінням важливості проблеми кібербезпеки в 2004 році було створено Європейське агентство з мережевої та інформаційної безпеки, місією якого є допомога Спільноті в забезпеченні особливо високого рівня мережевої та інформаційної безпеки; допомагати Комісії, державам-членам та бізнес-спільнотам у виконанні вимог мережної та інформаційної безпеки, у тому числі нинішнє та майбутнє законодавство Спільноти. Основними завданнями агентства є інформування громадськості про нові віруси, атаки хакерів і проблеми з безпекою інформаційного простору Європи, а також розслідування епідемій електронних вірусів і електронних атак [3].

Особливо підкреслюється, що ENISA не збирається відігравати роль кіберполіцейських, оскільки для силових операцій є інші структури, а послужить консультативним органом, що надає посильну допомогу як у затриманні злочинців, так і в запобіганні вчиненні злочинів. Агентство планує розробляти і розповсюджувати навчальні посібники, а також проводити навчання персоналу інформаційним ризикам і способам захисту даних. Планується і проведення науково-дослідницької роботи в галузі захисту інформації

Що стосується організаційного забезпечення морської безпеки, то як вказує секретар Ради національної безпеки і оборони Олексій Данілов, вона має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва. За його словами, морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, і розробка відповідної стратегії є одним з ключових завдань. Зокрема морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки. Агресивні дії РФ в Чорному та Азовському морях несуть загрозу не лише нашій безпеці.[4].

Саме морська безпека спрямована на підтримання стану захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в морську галузь. Також до об'єктів морської безпеки слід віднести людські і матеріальні ресурси та заходи, які призначені та застосовуються для захисту суден, їх екіпажів, вантажу, портових засобів і інфраструктури морських торговельних портів.

Проведений аналіз наукової та спеціальної літератури, дозволив прийти висновку, щодо тісного взаємозв'язку морської та кібернетичної безпеки. Так, на 4-й Всесвітньому саміті з безпеки портів, що генеральний секретар ІМО Кітак Лім окремо наголосив на важливості та необхідності неухильного дотримання та виконання вимог Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ОСПЗ), особливо в час появи нових загроз, в тому числі кібератак.

Таким чином, ми можемо говорити, що саме кіберпростір перетворився в п'ятий вимір ведення війни, крім суші, моря, повітря і космосу. Загальносвітовою є стійка тенденція зростання числа кібернетичних атак на важливі об'єкти національних інфраструктур іноземних країн, що призводило й призводить до завдання шкоди державам через спотворення

та витоки важливої для них інформації, блокування виробничих процесів на стратегічних об'єктах. Зазначене зумовило зміну зовнішньополітичних доктрин провідних ядерних країн світу, згідно з якими кібератаки прирівнюються до військових дій та передбачають можливість завдання воєнних ударів у відповідь. У розвинених країнах кібербезпека і стратегія кібероборони – важлива складова забезпечення миру. Найбільше в цій сфері досягли успіху США і Ізраїль, де є підрозділи кібервійськ.

Література:

1. Україна та США стали першими у списку жертв кібератак // Канал 24, 2015. URL: Режим доступу: http://24tv.ua/ukrayina/ukrayinata_sshastali_pershimi_u_spisku_zhertv_kiberatak (Дата звернення 13.12.2021)
2. Шеломенцев В. П. Сутність організаційного забезпечення системи кібернетичної безпеки України та напрями його удосконалення // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). Київ: Міжвідом. наук.-дослід. центр з проблеми боротьби з організ. злочинністю, 2012. № 2 (28). С.299-309
3. Аналітична записка щодо Законопроекту «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України». URL: Режим доступу: www.inau.org.ua/download.php?bd189aeba731113f59c7d7fcacf193f3
4. Стратегію морської безпеки України обговорили на засіданні робочої групи в Апараті РНБО. URL: Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3312859-strategiu-morskoj-bezpeki-ukraini-obgovorili-na-zasidanni-robocoi-grupi-rnbo.html>

ОБ'ЄКТИ ПРАВА ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ ВЛАСНОСТІ ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Харченко Вадим Борисович

доктор юридичних наук, професор,

завідувач кафедри кримінального права та кримінології факультету № 6

Харківський національний університет внутрішніх справ

м. Харків, Україна

Відповідно до п.17 ч.1 ст.92 Конституції, Закон України «Про національну безпеку України» [8] визначає основи та принципи національної безпеки і оборони, цілі та основні засади державної політики, що гарантуватимуть суспільству і кожному громадянину захист від загроз. Він визначає національну безпеку як захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших

національних інтересів України від реальних та потенційних загроз. Водночас, загрози національній безпеці України визначені як явища, тенденції і чинники, що унеможливають чи ускладнюють реалізацію національних інтересів та збереження національних цінностей України. Національна безпека будь-якої держави являє собою системну категорію права, політичної економії та політології, що тісно пов'язана з категоріями економічної незалежності та економічного суверенітету. З свого боку, економічна безпека держави являє собою стан рівноваги і соціально-орієнтованого розвитку національної економічної системи, що досягається реалізацією сукупності форм та методів економічної політики [4].

Саме показники економічної безпеки держави відображають причинно-наслідковий зв'язок між економічною могутністю країни, її воєнно-економічним потенціалом та національною безпекою, які натепер неможливо уявити без утвердження інноваційної моделі розвитку, створення і використання різноманітних об'єктів права інтелектуальної власності. Найбільш запитаним об'єктом права інтелектуальної власності, без якого не можна уявити сталий розвиток нашого суспільства та національної економіки, є програмне забезпечення. Тому у всьому світі робляться акценти захисту національної безпеки від кіберзлочинності. Ще Барак Обама, перебуваючи на посаді Президента США, доручив Національному інституту стандартів і технологій (National Institute of Standards and Technology, NIST) розробити стратегію та шляхи захисту інфраструктури від несанкціонованого втручання. Зазначалося, що посилення кіберзахисту спрямоване на покращення інформаційної взаємодії між урядом та промисловими структурами, апгрейд систем кібербезпеки, а також захисту інфраструктури країни [1].

Подальший розвиток ситуації у кіберпросторі засвідчив обґрунтованість таких побоювань. У третьому абзаці обвинувального висновку спеціального прокурора Роберта Мюллера, оприлюдненого 16 лютого 2018 року, висунуто формальні звинувачення 13 російським громадянам і 3 організаціям, які: «... свідомо і навмисно увійшли в змову... з метою втручання в політичний і виборчий процес США, включно з президентськими виборами 2016 року» [5].

У штаб-квартирі Європолу також відкрито Європейський центр боротьби з кіберзлочинністю. Нова структура зосередила свою роботу на виявленні незаконної он-лайн діяльності, відбитті атак на електронні банківські системи, боротьбі із злочинами, що посягають на інфраструктуру та інформаційну систему у країнах ЄС [3]. Зазначене питання є настільки важливим для економічної безпеки розвинених країн світу, що окремі держави вказується на рішучість застосовувати військову силу для боротьби з кібернетичними загрозами національним інтересам у різних сферах, і перш за все – в галузі економічної безпеки [9].

В Україні у 2005 році між Міністерством освіти і науки України та компанією «Microsoft Ireland Operations Limited» був укладений договір про легалізацію комп'ютерних програм виробництва компанії «Microsoft» у всіх органах державної влади [2]. Згідно з п. 4 додатку 1 до цього договору, обсяги закупівель лише впродовж 2005–2007 років були визначені на рівні 240 тисяч примірників комп'ютерних програм щороку. Виходячи з п'ятирічного терміну дії зазначеного договору (до 1 січня 2010 року), прогноз обсягів закупівель зазначених програмних продуктів складав 600 тис. примірників, що становить 168 млн. дол. США. Відповідні домовленості мають місце і на тепер.

Окремо слід наголосити, що зазначені витрати з державного бюджету жодним чином не вирішували проблеми забезпечення ліцензійними комп'ютерними програмами. Через незначний термін ефективного використання комп'ютерної програми (3–4 роки), на момент закінчення строку договору вже встановлені програмні продукти потребуватимуть заміни на нові версії. І так до нескінченності. Уряди інших країн вирішують аналогічні проблеми створюючи власний інтелектуальний продукт, що дозволяє не тільки розв'язати питання на дострокову перспективу, а й залучати до створення об'єктів права інтелектуальної власності вітчизняних фахівців. Світовий досвід вказує, що оптимальним шляхом є надання різного роду податкових пільг відповідним ІТ підприємствам та їх інвесторам, суб'єктам малого бізнесу, пільгового кредитування спеціальними державними програмами.

Саме тому прийняття Закону України «Про державну підтримку індустрії програмної продукції» [7] було спрямоване на формування у нашій державі сприятливих умов розвитку індустрії програмної продукції України, утворення високопродуктивних робочих місць, залучення інвестицій, збільшення обсягів випуску високотехнологічної продукції, стимулювання наукомісткого експорту та імпортозаміщення, реалізацію науково-технічного потенціалу України. Зазначене набуває особливої актуальності у зв'язку з тим, що на думку віце-президента незалежної дослідницької компанії FORRESTER (Нідерланди) Ендрю Паркера в Україні є гарні шанси збільшити свою присутність на європейському ринку програмного забезпечення. Але, безумовно, така економічна політика нашої держави, спрямована на захист національної безпеки та національних інтересів України, не могла залишитися поза увагою та реагуванням з боку транснаціональних корпорацій, що сьогодні утримують монопольне становище на ринку програмного забезпечення.

Міжнародний Альянс Інтелектуальної Власності вказав на надзвичайно високий рівень «цифрового та фізичного піратства» та запропонував закріпити за Україною статут «Priority Foreign Country», який визначатиме що країна офіційно стане «піратом № 1» у світі [6]. Разом з тим, International

Intellectual Property Alliance (ІПА) є громадським об'єднанням (приватною коаліцією), заснованою у 1984 році з метою лобіювання власних інтересів в уряді США та забезпечення захисту об'єктів, охоронюваних авторським правом цієї країни, в своїх економічних інтересах. Одночасно, корпорація Microsoft заявила, що готова надати Україні суттєві знижки щодо щорічної підписки на використання її програмних продуктів, яка обійдеться нашій державі «всього» у 100 млн. грн. Якщо ж корпорація звернеться до міжнародних судів з приводу порушення її прав, мова йтиме, як мінімум, про 1 млрд. грн. [10].

Безумовно, Указ Президента України № 133/2017 про введення в дію рішення Ради національної безпеки і оборони України від 28 квітня 2017 року «Про застосування персональних спеціальних економічних та інших обмежувальних заходів (санкцій)» певним чином вирішив питання залежності національної безпеки України від іноземного програмного забезпечення. Водночас, саме питання державної системи захисту об'єктів критичної інфраструктури, пов'язане з використанням об'єктів права інтелектуальної власності інших держав, жодним чином не було вирішено. За роки незалежності в Україні не було створено ані власного програмного забезпечення, що убезпечує діяльність об'єктів критичної інфраструктури, ані власних антивірусних програм, які б мали таку саме мету, ані хоча б якої національної соціальної мережі, яка б могла використовуватися з метою убезпечення національної безпеки від втручання іноземних держав.

Наостанок, замість класичних висновків або пропозицій наприкінці доповіді, виникає бажання задати питання: «Що буде з Україною або будь-якою іншою державою Балто-Чорноморського регіону, якщо завтра з ранку жоден з комп'ютерів, обладнаних програмним забезпеченням іноземного походження, відмовиться працювати?». Фахівці-програмісти такого сценарію подальшого розвитку протистояння не виключають.

Література:

1. Огляд подій у сучасному кіберпросторі. URL: https://www.rnbo.gov.ua/files/НКЦК/28072021/Bulltn_NCK_2.pdf.

2. Договір між МОН України та компанією «Microsoft Ireland Operations Limited» від 1 трав. 2005 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=998_216.

3. Кого і як має захистити в Україні закон про кібербезпеку. URL: <https://www.dw.com/uk/кого-і-як-має-захистити-в-україні-закон-про-кібербезпеку/a-40838151>.

4. Єрмошенко М. М. Національні економічні інтереси: реалізація і захист URL: https://nam.kiev.ua/ape/n_01_1-2/yermosh.htm.

5. Докази втручання Росії у вибори президента США. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/29048425.html>.

6. Правообладатели объявляют Украину «пиратом №1» в мире. URL: <http://comments.ua/ht/386840-pravoobladateli-obyavlyayut-ukrainu.html>.

7. Про державну підтримку індустрії програмної продукції: Закон України від 16.10.2012. № 5450-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5450-17#Text>.

8. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#n355>.

9. Китай пригрозил применять военную силу ради своей кибербезопасности. URL: https://www.tadviser.ru/index.php/Статья:Киберпреступность_и_киберконфликты:_Китай.

10. Україну потянуть в суды за «пиратство» // ІАП «КОММЕНТАРИЙ»: URL: <http://comments.ua/ht/378269-ukrainu-potyanut-sudi.html>.

ЗАХИСТ ДОВКІЛЛЯ ЯК СКЛАДНИК МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Шуміло Олексій Михайлович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри правового забезпечення підприємницької діяльності
та фінансової безпеки факультету № 6,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Морський транспорт забруднює море відходами харчування, сміттям, нафтою та нафтопродуктами, що значно погіршує екологічний стан моря, особливо в припортових зонах. Тому «Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки» передбачають необхідність розв'язання екологічних проблем на морському транспорті, а саме тому потребують розроблення технологій і технічних засобів для захисту від забруднення повітря та акваторій портів у зоні морських портів і судноремонтних підприємств, методики визначення шкоди, що її можуть завдати довкіллю підприємства морського флоту, і т. ін. [1].

Поняття морської безпеки визначено та закріплено нормативно у Тимчасовому типовому положенні про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу) [2]. Зазначене положення розроблено на виконання вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (Конвенція SOLAS) [3] та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ISPS) [4].

Міжнародна морська організація (ММО) є міжурядовою та спеціалізованою установою ООН, що опікується безпекою мореплавства та запобіганню забруднення моря та атмосфери судами. ММО підтримує Цілі сталого розвитку ООН, особливо це стосується Цілі 14 – збереження та раціональне використання океанів, морів і морських ресурсів в інтересах сталого розвитку. ММО були прийняті й переглянуті, окрім зазначених вище, інші важливі міжнародні акти з охорони довкілля.

Урахування екологічних вимог при мореплаванні світовою спільнотою почало відбуватись у середині 60-х років XX століття, коли на перший план почала виходити нова проблема – забруднення навколишнього середовища, насамперед морського. Зросла кількість нафтопродуктів, що транспортувались морським транспортом, а також клас танкерів, що їх перевозили. Викликала особливе занепокоєння аварія танкера *Togeu Capuon*, що сталася в 1967 році на вході в протоку Ла-Манш, коли в море потрапило 120 000 тонн нафти.

Найважливішим з прийнятих актів з охорони довкілля стала Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78), прийнята в 1973 році й змінена Протоколом 1978 року [5]. Вона охоплює не тільки випадки аварійного та/або експлуатаційного забруднення навколишнього середовища нафтопродуктами, а й забруднення моря рідкими хімічними речовинами, упакованими шкідливими речовинами, лляльними водами, сміттям і брудом із суден повітряного середовища.

У 1990 році була підготовлена та підписана Міжнародна конвенція із забезпечення готовності у разі забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва (OPRC) [6]. Згодом, у 2000 році, був підписаний Протокол до Конвенції, що поширює її положення на запобігання розливу шкідливих хімічних речовин і боротьбу з такими розливами (OPRC-HNS). Конвенція поширюється на морські судна будь-якого типу, включаючи судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, а також плавучі засоби будь-якого типу. Крім того, положення Конвенції застосовуються до будь-яких стаціонарних або плавучих морських установок або споруд, зайнятих у розвідці, видобутку або виробництві газу або нафти, завантаження або розвантаження нафти. Конвенція також стосується морських портів і об'єктів, пов'язаних з обробкою нафти, що створює небезпеку інциденту, що викликає забруднення нафтою, включаючи нафтові термінали, трубопроводи та інші об'єкти, пов'язані з обробкою нафти.

Крім цього, ММО розв'язувала завдання створення системи, спрямованої на забезпечення компенсації тим, хто внаслідок забруднення постраждав матеріально. Відповідні дві багатосторонні угоди (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою

[7] та Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (FUND 92) [8]) були прийняті у 1969 та 1971 роках відповідно. Вони спростили та прискорили процедуру отримання компенсації за забруднення. Обидві Конвенції були переглянуті в 1992 році й ще раз – у 2000 році. Це дозволило збільшити розміри компенсації, що підлягає виплаті постраждалим від забруднення. Але, разом з тим, максимальний розмір компенсації, що сплачується FUND 92 за кожний окремий інцидент, не може перевищувати 203 млн SDR (спеціальних прав запозичення).

Незважаючи на міжнародні та національні механізми протидії забрудненню морських акваторій існують певні правові проблеми щодо виявлення та притягнення до відповідальності суден-забруднювачів.

Так, наприклад, після ліквідації морських інспекцій у складі Державної екологічної інспекції (ДЕІ) в останньої була вилучена функція контролю за портовою зоною. Тобто державні інспектори не мають права заходити для здійснення екологічного контролю у портову зону і повністю покладаються на Адміністрацію морських портів України (АМПУ).

Під час надзвичайної ситуації в Чорному морі розлились нафтопродукти – ймовірно з судна «Аметист». Держекоінспекція дала запити до ДП «АМПУ», Чорноморської Філії ДП «АМПУ», капітану морського порту «Чорноморськ» і в порядку взаємодії Державній прикордонній службі України. ДП «АМПУ» повідомило, що жодних порушень не виявлено. Інспектори Держекоінспекції, взаємодіючи з прикордонниками, підійшли до причалу з моря та взяли аналізи проб.

За результатами перевірки у ДЕІ підраховали збитки та з'ясували, хто є власником судна. За фактом приховування відомостей про екологічний стан водних ресурсів, що негативно впливає на рослинний та тваринний світ, і недбалого ставлення до посадових обов'язків працівників Чорноморської філії ДП «АМПУ» ДЕІ направлено повідомлення про вчинення кримінального правопорушення до Одеської обласної прокуратури та ТУ ДБР у м. Миколаєві. Також про факт забруднення моря ДЕІ направлено повідомлення про кримінальне правопорушення до Чорноморського ВП Овідіопольського ВП ГУ НП в Одеській області [9].

Таким чином, ДП «АМПУ» не виконує засади своєї Екологічної політики [10], а саме не в змозі організовувати та забезпечувати екологічну безпеку шляхом удосконалення виробничих та управлінських процесів, а також підтримувати імідж підприємства як підприємства високої екологічної безпеки міжнародного рівня.

Література:

1. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення

екологічної безпеки : Постанова ВР України від 05.03.1998 р. за № 188/98-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 38–39. Ст. 248.

2. Щодо затвердження Тимчасового типового положення про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу) : Наказ Державного департаменту морського і річкового транспорту від 17.06.2004 р. за № 162, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

3. Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р., від 01.11.1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/995_251#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

4. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/896_035#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

5. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року від 02.11.1973. *Офіційний вісник України*. 2005. № 22 (17.06.2005). Ст. 1251.

6. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва від 30.11.1990 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_366#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

7. Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року від 27.11.1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_806#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

8. Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою (Доповнення до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_807#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

9. «Розлив нафти в Чорному морі»: Адміністрація морських портів України не повідомила Держекоінспекцію про екологічне лихо від 26.11.2020 р. Офіційний веб-портал Екологічної інспекції України. URL: <https://www.dei.gov.ua/posts/1209> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

10. Екологічна політика державного підприємства «Адміністрація морських портів України»: Наказ від 08.05.2020 р. за № 110/10. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/politiki/politika-2020-01.jpg> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING

ДО ПИТАННЯ НЕЗАКОННОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ МІГРАНТІВ НА ШЛЯХАХ МОРСЬКОГО СПОЛУЧЕННЯ

Березовенко Любов Сергіївна

*аспірантка кафедри теорії та філософії права,
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

*Науковий керівник: Матвєєва Лілія Георгіївна
завідувачка кафедри теорії та філософії права,
докторка юридичних наук, професорка,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Незаконне перевезення мігрантів становить проблему світового масштабу, яка зачіпає багато держав світу як місце відправлення, або як місце транзиту або кінцевого призначення. Незаконно ввезені мігранти є об'єктом експлуатації та насильства, їх безпека та життя схильні загрозам. Згідно стаття 3 Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів по суші, морю, повітря, що доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000 року, незаконне ввезення мігрантів представлено у вигляді забезпечення незаконного в'їзду в будь-якій державі учасника будь-якої особи, яка не є її громадянином або не проживає постійно на її території [1].

Сучасна геополітична ситуація у світі зумовлює міграційні процеси з використанням можливостей морського сполучення. Забезпечення прикордонної безпеки в морських водах та, як наслідок, ефективна боротьба з незаконним в'їздом на територію України є важливим організаційно-правовим завданням. Особливості такої діяльності потребують свого наукового осмислення з урахуванням стану нормативно-правового регулювання, практики уповноважених на протидію нелегальній міграції органів, а також загальноєвропейських тенденцій. Україна продовжує залишатися країною із значним транзитним потенціалом. За даними дослідження міжнародної міграції, яке проводила ООН в 2020 році, Україна посідає 8 місце серед топ-країн за кількістю людей, які виїжджають на роботу за кордон. Проте цікаво інше: статистика ООН говорить про 5-5,5 мільйонів трудових мігрантів, тоді як експертна спільнота всередині країни озвучує цифру в 3 мільйони. Різниця у 2,5 мільйона демонструє давно

існуючу проблему: легальне працевлаштування з чітко визначеними умовами чи нелегальний виїзд і сумнівна можливість заробити більше.

Кількість іноземців та осіб без громадянства, які офіційно працюють в Україні, щороку збільшується. Якщо у 2017 році, за офіційними даними, працювало 12,4 тис іноземців, у 2018 році – 16,2 тис, у 2019 році – понад 20,6 тис, то у 2020 – понад 23,4 тис осіб.

Головною метою забезпечення нелегального перевезення є отримання, фінансової або іншої матеріальної вигоди. Під незаконним в'їздом мається на увазі перетин кордонів без дотримання встановлених вимог для законного в'їзду. Нелегальне перевезення мігрантів можна розглядати, як надання допомоги, сприяння або платної послуги в незаконному перетині державного кордону. Якщо наслідком незаконної міграції є порушення чинного законодавства одного або більше держав. Транснаціональний злочин вчиняється приватними особами без зв'язку з діяльністю держави для досягнення протиправних цілей. Злочини міжнародного характеру представлені кримінальними діяннями, які обтяжені іноземним елементом, як наслідок, зачіпають інтереси декількох держав.

З метою боротьби з даними злочинами, в міжнародному праві розроблені та прийняті міжнародні конвенції універсального і регіонального характеру, укладені двосторонні та багатосторонні договори про видачу, взаємну правову допомогу, які на основі чітких критеріїв встановлюють в якості предмета правового регулювання взаємне співробітництво держав у боротьбі зі злочинами міжнародного характеру.

Проблема нелегальної міграції на морі набуває актуального значення для України також у контексті її євроінтеграційних прагнень. Морський сектор є вразливим для всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам. 8 грудня 2021 року Міжвідомча робоча група завершила роботу над проектом «Стратегії морської безпеки України», документ ініційований Президентом України Володимиром Зеленським. Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені

Зважаючи на характер загроз, пов'язаних з використанням морських шляхів нелегальними мігрантами є доцільним для України співпраця з європейськими партнерами з використанням їх можливостей. Універсальним інструментом для цього може стати система Євросур (Eurosur, European Border Surveillance System), призначена для виявлення, запобігання та боротьби з незаконною імміграцією та транскордонною злочинністю, сприяння забезпеченню захисту та збереження життя мігрантів, зокрема, шляхом покращення оперативних та технічних засобів виявлення малих суден. Регламент Європейської Ради і Парламенту, що регламентує використання цієї системи допускає співробітництво, в тому

числі, постійний обмін інформацією, з сусідніми третіми країнами із врахуванням принципу неповернення [2].

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що особливу увагу варто приділяти також причинам і умовам, що сприяють незаконній міграції, прогнозуванню міграційних процесів, зв'язку незаконної міграції зі злочинними видами бізнесу – торгівлею наркотиками, зброєю, людьми, контрабандою авто тощо.

Література:

1. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності та протоколів, що її доповнюють (Протоколу про попередження і припинення торгівлі людьми, особливо жінками і дітьми, і покарання за неї і Протоколу проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрю): Закон України від 04.02.2004 р. № 1433-IV. Відомості Верховної Ради України. 2004. № 19. С. 263 (дата звернення 14.12.2021)
2. Regulation (EU) No 1052/2013 of the European Parliament and of the Council of 22 October 2013, establishing the European Border Surveillance System (Eurosur) Official Journal of the European Union. 2013. № L 295/11.

БОРОТЬБА З ТАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ ЯК НЕЛЕГАЛЬНА МІГРАЦІЯ, ЕКСПЛУАТАЦІЯ ТА ТОРГІВЛЯ ЛЮДЕЙ НА МОРІ

Данилова Ірина Олександрівна

*старший викладач кафедри морського права,
Навчально-науковий морський гуманітарний інститут
Одеського національного морського університету
м. Одеса, Україна*

Сучасна геополітична ситуація у світі зумовлює міграційні процеси з використанням можливостей морського сполучення. Україна продовжує залишатися країною із значним транзитним потенціалом як морська держава навіть після анексії Автономної Республіки Крим. Міграційні потоки територією нашої держави з використанням морського транспорту залишаються на сталому рівні. «Східний» маршрут проникнення нелегальних мігрантів з країн Північної Африки та Близького Сходу до Європейського Союзу з території Російської Федерації та Туреччини може пролягати через морські порти Миколаєва, Одеси та Чорноморська. Проблема нелегальної міграції на морі набуває актуального значення для України також у контексті її євроінтеграційних прагнень. Загострення

міграційної кризи в державах-членах Європейського Союзу відбувається на фоні активного використання морських шляхів, що характеризує ситуацію і в сусідніх з Україною країнах. За таких умов географічне становище України та її міжнародні зобов'язання на основі асоціативного співробітництва з ЄС спонукають до активних заходів міграційної політики, зокрема, протидії нелегальній міграції на шляхах міжнародного морського сполучення. Правове регулювання протидії нелегальній міграції з урахуванням особливостей транспортування мігранта перебуває в зародковому стані.

Міжнародно-правовий досвід засвідчує необхідність реакції на перевезення нелегальних мігрантів морем зважаючи на суттєву небезпеку для їх життя та важливість співробітництва держав, що дає можливість використовувати сили та засоби одна одної в морському просторі. Для України ця проблема є тим більше актуальною зважаючи на відсутність контролю за ділянкою морських вод як частини тимчасово окупованої території та появою нових міграційних порушень, пов'язаних з її існуванням. Забезпечення прикордонної безпеки в морських водах та, як наслідок, ефективна боротьба з незаконним в'їздом на територію України є важливим організаційно-правовим завданням. Особливості такої діяльності потребують свого наукового осмислення з урахуванням стану нормативно-правового регулювання, практики уповноважених на протидію нелегальній міграції органів, а також загальноєвропейських тенденцій. Світова спільнота, зважаючи на актуалізацію проблеми нелегальної міграції, вдалася до регламентації міжнародного співробітництва, спрямованого на попередження незаконного ввозу мігрантів. У доповнення до Конвенції Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 року прийнято окремий Протокол з огляду на ту обставину, що, незважаючи на роботу, проведена до цього часу, не існувало «універсального документа, у якому зачіпалися б всі аспекти незаконного ввозу мігрантів та інші пов'язані з цим питання». Вказаний документ містить розділ II, спеціально присвячений незаконному ввозу мігрантів по морю. Зміст його положень відображає низку особливостей протидії нелегальній міграції з використанням морського транспорту. По-перше, це необхідність міжнародного співробітництва з метою попередження і припинення незаконного ввозу мігрантів по морю відповідно до міжнародного морського права. По-друге, така необхідність зумовлена специфікою середовища, де відбувається відповідна протиправна діяльність і можливості держави можуть бути обмежені. По-третє, у зв'язку з попередньо вказаним, однією державою можуть вживатися заходи щодо судна, яке здійснює свободу судноплавства відповідно до міжнародного права і несе прапор іншої держави або має знаки його реєстрації в такій державі та бере участь у незаконному ввозі мігрантів по

морю. По-четверте, кожна держава-учасник домовленостей зобов'язана забезпечувати безпеку осіб на борту судна та інтереси держави прапора або будь-якої іншої заінтересованої держави. І, нарешті, досягнуті домовленості можуть бути реалізовані через систему спеціально уповноважених органів держави та визначені сили і засоби. Проте саме використання морського шляху для нелегального в'їзду на територію іншої держави тривалий час залишається для мігрантів небезпечним і призводить до численних жертв. Водночас наша держава опинилася ще перед зовсім іншими міграційними загрозами, пов'язаними з анексією внутрішніх морських вод і територіального моря України навколо Кримського півострова.

Таким чином, незважаючи на нечисельні випадки в'їзду на територію України нелегальних мігрантів морем залишається необхідним удосконалення нормативно-правових основ протидії цьому негативному явищу. Основою цього може стати комплексне використання заходів прикордонного контролю в пунктах пропуску морських портів та удосконалення нормативно-правових основ діяльності Морської охорони Держприкордонслужби України. Важливо забезпечити не лише виконання українськими кораблями спільних завдань для забезпечення міграційної безпеки ЄС, але й використовувати можливість європейських органів прикордонної та берегової охорони.

Далі поговоримо на тему торгівлі людьми та експлуатації. За даними МОМ, у 2019-му році в Україні було виявлено 1345 осіб постраждалих від торгівлі людьми. При цьому, провідною формою експлуатації названо примусову працю (93,3%), за якою слідує сексуальна експлуатація (5,6%). 68% постраждалих від торгівлі людьми виявлених МОМ становили чоловіки. За даними МОМ, в Україні жертв примусової праці у 2019-му році експлуатували на будівництві (57%), у виробництві (17%), у сільському господарстві (16,5%), сфері послуг (8,5%).

Найважливішими міжнародно-правовими документами, які спрямовані на протидію торгівлі людьми, є Протокол про попередження і припинення торгівлі людьми, особливо жінками і дітьми, та покарання за неї, що доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000 року і Конвенція Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми 2005 року. Цими документами визначено основні поняття торгівлі людьми, окреслено коло суспільнонебезпечних діянь, які підлягають обов'язковій криміналізації, передбачено основні стандарти запобігання, протидії торгівлі людьми, зокрема з метою експлуатації праці, а також захисту та реабілітації жертв цього злочину.

Стаття 3 Палермського протоколу 2000 року містить важливі для з'ясування сутності торгівлі людьми дефініції. Так, під торгівлею людьми пропонується розуміти здійснювані з метою експлуатації вербування, перевезення, передачу, приховування або одержання людей шляхом загрози

силою або її застосування або інших форм примусу, викрадення, шахрайства, обману, зловживання владою або уразливістю положення, або шляхом підкупу, у вигляді платежів або вигод, для одержання згоди особи, яка контролює іншу особу.

Стаття 149 Кримінального кодексу України встановлює кримінальну відповідальність за торгівлю людиною, а так само вербування, переміщення, переховування, передачу або одержання людини, вчинені з метою експлуатації, з використанням примусу, викрадення, обману, шантажу, матеріальної чи іншої залежності потерпілого, його уразливого стану або підкупу третьої особи, яка контролює потерпілого, для отримання згоди на його експлуатацію.

Україна має досить жваві механізми реагування на торгівлю людьми. Стосовно цієї проблеми міжнародні організації зможуть бути найбільш ефективними, якщо долучатимуться до вже наявних зусиль, а не створюватимуть паралельні механізми. Серед позитивних явищ називається те, що активізувались розслідування щодо торгівлі людьми, більш ніж удвічі збільшилась кількість засуджених злочинців. У Верховній Раді України зареєстрували законопроект щодо посилення кримінальної відповідальності за торгівлю людьми у розробці якого брали участь представники МВС та Національної поліції.

Як висновок, прийняття відповідного закону дозволить посилити кримінальну відповідальність за торгівлю людьми та привести Кримінальний кодекс України у відповідність до міжнародного законодавства.

Література:

1. Державна прикордонна служба України. Біла книга 2016: Стратегічний бюлетень прикордонної безпеки України. Розд. 1: Реалізація державної політики у сфері охорони державного кордону. 36 с. URL: http://dpsu.gov.ua/upload/file/rozd_1_1_1.pdf.
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву. 1982. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
3. Протокол проти незаконного ввозу мігрантів по суші, морю і повітрю, що доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності: прийнятий резолюцією 55/25 Генеральної Асамблеї від 15 листопада 2000 року. *Офіційний вісник України*. 2006. № 14. Ст. 1058.
4. Що заважає боротьбі з торгівлею людьми в Україні, пояснив представник Міжнародної Організації з Міграції (voanews.com).
5. Про прикордонний контроль: Закон України від 5.11.2009 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 6. Ст. 46.
6. Торгівля людьми або інша незаконна угода щодо передачі людини. WikiLegalAid.

ЗАПОБІГАННЯ ВТЯГНЕННЮ МОРЯКІВ У ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕЛЕГАЛЬНИХ МІГРАНТІВ

Ковальова Олена Володимирівна

*кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
професор кафедри адміністративної діяльності поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Географічне розташування України робить її привабливою для транзитного переміщення незаконних мігрантів. Одним із шляхів такого переміщення є морське сполучення. Загальна протяжність морської ділянки державного кордону становить 731 морську милю, з яких 570 миль по Чорному морю, 135 миль – по Азовському, 26 миль – по Керченській протоці. Україна має розвинуту мережу пунктів перетинання державного кордону. Пропуск осіб та транспортних засобів через державного кордон здійснюється у 229 пунктах пропуску (у тому числі пунктах контролю), з яких 29 морських [1].

Однак, наші громадяни залучені до процесів нелегальної міграції не лише на теренах України, а й на територіях інших країн. Суттєву загрозу становить втягування українських громадян у незаконні операції за кордоном. Останні тенденції свідчать, що громадяни України є широко причетними до незаконного переміщення мігрантів морем. Так, у 2017-2018 роках у Греції затримано 148 громадян України, 132-ом з яких висунуті обвинувачення у перевезенні нелегальних мігрантів [2]. Однією із уразливих категорій населення щодо залучення до здійснення нелегального переміщення мігрантів за допомогою водного сполучення є моряки.

Слід пам'ятати, що нелегальна міграція є однією із форм злочинної діяльності. При цьому втягнення в злочинну діяльність є формою експлуатації в контексті торгівлі людьми. Однак, для того, щоб особа була визнана постраждалою, мають бути наявні ознаки складу злочину торгівлі людьми, серед яких особливе місце займає спосіб впливу на таку особу. Як правило, до моряків застосовують такі способи впливу як використання уразливого стану та обман.

Втягненню моряків у перевезення нелегальних мігрантів сприяють їх необізнаність, легковажність прийняття рішення про виконання робіт, згода на незаконний швидкий заробіток тощо. Іноді моряків обманюють щодо особливостей їх майбутньої діяльності, наприклад, запрошують на роботу на прогулянковій яхті. Для спонукання українців до вчинення протиправної діяльності застосовуються шахрайські методи переконання, їх не інформують про справжню мету перевезення осіб на прогулянкових яхтах та не повідомляють негативні наслідки в разі їх затримання правоохоронними органами [3]. Проте як правило, моряки знають про те,

що їх будуть використовувати у здійсненні незаконної міграції, за що вони отримуватимуть суттєво вищу за прийняту у галузі платню. Крюїнгові компанії також зацікавлені у такого роду діяльності, оскільки винагорода, яку вони отримують від злочинних угруповань за підбір моряків для перевезення мігрантів, значно перевищує комісію, яку вони могли б отримати від легальних компаній. Зазвичай моряки самі дають згоду на здійснення такої діяльності. Проте слід пам'ятати, що відповідно до Палермського протоколу згода особи не береться до уваги, якщо було використано один із засобів впливу.

Важливим напрямом протидії нелегальній міграції є профілактика. Враховуючи, що моряки можуть бути завербовані для експлуатації в здійсненні перевезень нелегальних мігрантів, важливо спрямовувати зусилля на підвищення їх рівня обізнаності про можливі ризики при працевлаштуванні; ознаки, які можуть свідчити про їх втягнення в злочинну діяльність (відсутність офіційного контракту, безкоштовний проїзд на навчання, значні авансові виплати тощо); заходи безпеки, які необхідно вживати, щоби не потрапити в ситуацію торгівлі людьми. До превентивної діяльності важливо залучати органи державної влади, місцевого самоврядування, неурядові та громадські організації тощо. Особливу роль у превентивній роботі мають відігравати ЗМІ, які при висвітленні інформації про випадки вербування моряків для незаконного переміщення мігрантів та їх затримання мають також роз'яснювати заходи безпеки. Зокрема, необхідно зазначати про важливість уникнення підозріло привабливих умов праці, перевіряти надійність роботодавців через спеціалізовані структури, нагадувати про суворе законодавство країни щодо цієї категорії порушників. При цьому також дієвим інструментом профілактичної діяльності є особисті історії моряків, які були втягнені у переміщення нелегальних мігрантів.

Однією з резонансних минулорічних справ є так звана «справа моряків» [4, с.119]. Працівники ДБЗПТЛ НПУ встановили осіб, які під приводом працевлаштування за кордоном переміщували громадян України до Туреччини або Греції. У подальшому потерпілих втягували в злочинну діяльність. Понад 250 українців затримано як екіпажі яхт або прогулянкових катерів, якими перевозили групи нелегальних мігрантів з Туреччини до Греції та Італії, за що вони отримали суворі вирoki суду в цих країнах [5].

У квітні 2021 року в Одесі затримали в аеропорту місцевого жителя, який намагався вивезти до Туреччини трьох громадян України. Його підозрюють у вербуванні чоловіків для експлуатації за кордоном та втягнення у злочинну діяльність. Підозрюваний підшукував чоловіків у скрутному матеріальному становищі з навичками керування суднами. Завербовані ним чоловіки мали незаконно переправляти нелегальних мігрантів з Туреччини до Греції та Італії. Обіцяючи людям гарний заробіток, він запевняв, що робота незаконна, але найтяжчі наслідки, які можуть

настати для них – депортація до України або арешт до чотирьох місяців. Насправді їм загрожувало більш суворе покарання [6].

У листопаді 2021 року у Херсоні раніше судимого чоловіка затримали за підозрою в торгівлі людьми. Співробітники міграційної поліції Одеської області встановили, що мешканець Херсона вербував громадян України зі скрутним матеріальним становищем, які пройшли або готові пройти навчання з керування малогабаритними морськими суднами. Потім їх переправляли до однієї з країн ЄС, де залучали до праці, пов'язаної з перевезенням на яхтах до різних держав Європейського Союзу нелегальних мігрантів [7].

Втягуванню українських моряків у незаконні операції сприяє як несприятлива економічна ситуація, так і значна пропозиція на цьому ринку праці. Так, сертифікати моряків мають понад 230 тисяч українців, безпосередньо у морі працюють 69 тисяч осіб. Це шостий показник у світі після Китаю, Філіппін, Індонезії, Росії та Індії. В Україні діє ще 46 навчально-тренінгових центрів з підготовки моряків – ця професія користується попитом, передусім через можливість відносно великих заробітків за кордоном [3]. Водночас можливості працевлаштування таких осіб в Україні є вкрай обмеженими. Українські моряки домінують на каналах незаконного переміщення нелегальних мігрантів у Середземноморському регіоні. Згідно з наведеними показниками МЗС України, кількість затриманих за контрабанду українців зростає. Наявність українських громадян в екіпажі судна розглядається правоохоронними органами цих країн як ознака причетності судна до переміщення нелегальних мігрантів. Слід погодитись з Д.Беседою, що такого роду ситуація компрометує Україну на міжнародній арені і несе у собі системну загрозу для реалізації зовнішньої політики нашої держави, а вирішення цієї проблеми потребує узгоджених зусиль органів державної влади та приватного сектору [8].

Отже, на запобігання вербування українських моряків мають бути спрямовані відповідні зусилля органів влади та громадських організацій. Ці дії в тому числі мають передбачати вжиття узгоджених заходів із виявлення та перевірки кривітних компаній, можливо причетних до вербування працівників морського транспорту із числа українських громадян для незаконних операцій за кордоном, у т. ч. у сфері нелегальної міграції [8]. Крім того, доцільно розробити програми запобігання втягненню моряків до протизаконної діяльності, пов'язаної з переміщенням нелегальних мігрантів, а також впровадити спеціальні модулі, присвячені цим питанням до програм курсів підготовки та підвищення кваліфікації моряків.

Література:

1. Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 року № 687-р. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/Rozporyadzhennya->

Kabinetu-Ministriv-Ukraini-vid-24-lipnya-2019-roku-687-r-Pro-shvalennya-Strategii-integrovanogo-upravlinnya-kordonami-na-period-do-2025-roku/.

2. Понад сто українців засудили у Греції за нелегальне перевезення мігрантів. Deutsche Welle. URL: <http://p.dw.com/p/2uMIU>.

3. Бурдига І. Сіли на міліну, або Чому у світі потерпають українські моряки. Deutsche Welle. URL: <http://p.dw.com/p/2ujGQ>.

4. Мовчан А.В. Окремі аспекти боротьби із злочинами, пов'язаними із торгівлею людьми. Матеріали III Міжнародного науково-практичного симпозиуму. Івано-Франківськ, 12-13 квітня 2019 р. С. 118 – 121.

5. Упродовж 2018 року поліцейськими виявлено майже 300 кримінальних правопорушень у сфері торгівлі людьми [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.npu.gov.ua/news/torgivlya-lyudmi/sergij-knyazjevuprodovzh-2018-roku-policzejskimi-viyavleno-majzhe-300-kriminalnixpravoporushen-u-sferi-torgivli-lyudmi/>

6. Вербував моряків для перевезення нелегалів: в Одесі затримали чоловіка за підозрою у торгівлі людьми. Офіційний сайт ТСН. URL: <https://tsn.ua/ukrayina/verbuvav-lyudey-dlya-perevezennya-nelegaliv-v-odesi-zatrimali-cholovika-za-pidozroyu-u-torgivli-lyudmi-1758961.html>.

7. Правоохоронці Одещини викрили Херсонця у вербуванні українців з метою втягнення у незаконну діяльність за кордоном. Офіційний сайт Національної поліції Одеської області. URL: https://od.npu.gov.ua/news/zvichajni-novini/pravoohoronczy-odeshhini-vikrili-xersoncya-u-verbuvanni-ukrajajincziv-z-metoyu-vtyagnlennya-u-nezakonnudiyalnist-za-kordonom/?fbclid=IwAR3TwJWj1MftnbQ_P4dj9NVvARhxwKDop3by6uOWWsKS_XAW5JJ8E2tEhm8.

8. Беседа Д. Міграційна криза в ЄС та її вплив на безпекову ситуацію в Україні. URL: <http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2018/12/58.pdf>.

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ НЕЛЕГАЛЬНІЙ МІГРАЦІЇ, ЕКСПЛУАТАЦІЇ ТА ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ НА МОРІ

Лифар Олексій Миколайович

ад'юнкт 2-го курсу,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Сучасна геополітична ситуація у світі зумовлює міграційні процеси з використанням можливостей морського сполучення. Україна продовжує залишатися країною із значним транзитним потенціалом як морська держава

навіть після анексії Автономної Республіки Крим. Загальна протяжність її державного кордону складає 6992,982 км, у т. ч. на морі 1355 км, площа виключної (морської) економічної зони становить 72658 км² [1, с. 14]

Зважаючи на це, «Східний» маршрут проникнення нелегальних мігрантів з країн Північної Африки та Близького Сходу до Європейського Союзу з території Російської Федерації та Туреччини може пролягати через морські порти Миколаєва, Одеси та Чорноморська. Проблематика нелегальної міграції на морі набуває актуальності для України також у контексті її євроінтеграційних прагнень. Загострення міграційної кризи в державах-членах Європейського Союзу відбувається на фоні активного використання морських шляхів, що характеризує ситуацію і в сусідніх з Україною країнах. У 2017 році впродовж тижня Береговою охороною Румунії перехоплено два човни з мігрантами Іраку та Сирії на борту. На одному з човнів, який перевозив 70 осіб, у тому числі 23 дітей, було виявлений у Чорному морі біля Констанци. Це перші випадки з червня 2013 року, коли румунськими органами міграційної безпеки було затримано човен з 41 мігрантом. [2]

Правове регулювання протидії нелегальній міграції з урахуванням особливостей транспортування мігрантів перебуває в зародковому стані. Поширена думка більшості науковців та практиків про відсутність значної загрози цього негативного явища, зокрема, для забезпечення правопорядку на морській ділянці державного кордону призвела до нехтування юридичних інструментів впливу на можливий розвиток ситуації. Міжнародний досвід засвідчує про необхідність реакції на перевезення нелегальних мігрантів морем зважаючи на суттєву небезпеку для їх життя та важливість співробітництва держав, що дає можливість використовувати сили та засоби одна одній в морському просторі. Для України ця проблема є тим більше актуальною зважаючи на відсутність контролю за ділянкою морських вод як частини тимчасово окупованої території та появою нових порушень, пов'язаних з її існуванням. Згідно зі ст. 21 Конвенції ООН з морського права 1982 року, прибережна держава може приймати закони і правила, що відносяться до мирного проходження через територіальне море, в тому числі з питань попередження імміграційних порушень. Здійснення відповідного контролю може відбуватися і в прилеглий зоні. Стаття 33 цієї Конвенції допускає контрольні заходи не лише для попередження порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних законів і правил, але й для покарання за їх вчинення у межах території або територіального моря прибережної держави. [3]

Також, великою проблемою сучасності є вивезення людей за кордон з метою експлуатації та торгівлі. Одним з поширених методів вивезення є морські шляхи, адже територія морського кордону є менш захищеною. Торгівля людьми є глобальним злочинним бізнесом, сучасною формою

рабства, що грубо порушує права людини. Ця діяльність є найшвидше зростаючою кримінальною діяльністю у світі. За оцінками Міжнародного центру із запобігання злочинності ООН, щорічний грошовий обсяг за даний транснаціональний злочин становить 30 мільярдів доларів на рік, що робить його другим за величиною після торгівлі наркотиками. За оціночними даними Представництва МОМ в Україні за час незалежності 230 тисяч українців постраждали від торгівлі людьми. Українці потрапляють в тенета цього злочину не лише в Україні, а й у Росії, Польщі, інших країнах Європи, Туреччині, США, країнах Центральної Азії та Близького Сходу. Отже, боротьба із цим злочином, порушенням прав людини в сучасному світі вимагає об'єднання зусиль міжнародної спільноти та громадськості кожної країни, кожної громади. Ризики потрапляння населення у ситуації торгівлі людьми підвищуються у зв'язку з хвилею внутрішньої міграції громадян, які переселяються з окупованої території України до самої України та інших держав світу. [4]

Нормативна база на сьогодні не забезпечує належного рівня комплексної протидії торгівлі людьми. Недостатньо врегульованими залишаються питання здійснення профілактики торгівлі та експлуатації людей, захисту жертв торгівлі людьми, а також питання взаємодії і співробітництва правоохоронних та інших державних органів України між собою та із закордонними органами, що здійснюють протидію торгівлі людьми а також нелегальний в'їзд морським транспортом іноземців, які намагаються уникнути небезпеки та здобути притулок може негативно вплинути на авторитет України перед іншими країнами світової спільноти.

Література:

1. Державна прикордонна служба України. Біла книга 2016: Стратегічний бюлетень прикордонної безпеки України. – Розд. 1: Реалізація державної політики у сфері охорони державного кордону. 36 с.
2. Boat Seizures Stir Romanian Fears of Refugee Influx // Balkaninsight.com: 23 aug 2017. URL: <http://www.balkaninsight.com/en/article/romania-cautiousof-possible-black-sea-migrantion-route-08-22-2017>
3. Конвенція ООН про морське право 1982р. URL: Конвенція Організації Об'єднаних Націй... | від 10.12.1982 (rada.gov.ua)
4. Протидія торгівлі людьми. URL: <http://valkyrda.kh.gov.ua/news/2886/70631>

**ОПТИМІЗАЦІЯ ВЗАЄМОДІЇ ОПЕРАТИВНИХ ПІДРОЗДІЛІВ
З ІНШИМИ СУБ'ЄКТАМИ ПІД ЧАС ВИЯВЛЕННЯ
ТА РОЗСЛІДУВАННЯ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ
У МОРЬСЬКОМУ ПРОСТОРИ**

Мельнікова Олена Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
викладач кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Оперативно-розшукове забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми у морському просторі за поняттям передбачає спільну погоджену роботу ключових суб'єктів, що здійснюють кримінальне переслідування від імені держави осіб, які вчинили кримінальні правопорушення. Центральним елементом оперативно-розшукового забезпечення є оперативні підрозділи Національної поліції, зокрема підрозділи БЗПТЛ, діяльність яких спрямована на задоволення інтересів сторони обвинувачення у кримінальному провадженні та виконання окремих завдань в інтересах кримінального судочинства. Зазначені завдання виконуються оперативними підрозділами за дорученням компетентних суб'єктів кримінального процесу, якими на стадії досудового розслідування є слідчий і прокурор.

1. Інтереси ефективного розслідування торгівлі людьми у морському просторі вимагають організації належної взаємодії оперативних підрозділів не лише з органами досудового розслідування, а і з іншими органами та підрозділами Національної поліції, іншими правоохоронними органами й державними установами України. З огляду на те, що вчинення торгівлі людьми у морському просторі в значній мірі має транснаціональний характер, діяльність оперативних підрозділів передбачає взаємодію з правоохоронними органами іноземних держав і міжнародними організаціями. Вказані напрямки взаємодії віддзеркалені в змісті Положення про Департамент боротьби зі злочинами, пов'язаними з торгівлею людьми Національної поліції України, що затверджено наказом Національної поліції від 19 грудня 2017 року № 1307 [2, 18 с.], що вимагає їх більш детального висвітлення і розкриття.

Взаємодія оперативних підрозділів зі слідчим є одним з найбільш дослідженим у теорії видом спільної діяльності. Теоретично доведено, що ефективність взаємодії посадових осіб правоохоронних органів, перш за все слідчих та оперативних підрозділів, є однією з умов успішного

розслідування злочинів. Враховуючи, що значна частина кримінальних проваджень, пов'язаних із торгівлею людьми у морському просторі, розпочинається за результатами (матеріалами) оперативно-розшукової діяльності, доцільно розглянути питання взаємодії оперативного підрозділу та слідчого на етапі реалізації матеріалів оперативної розробки.

Іншою формою взаємодії оперативних підрозділів і слідчих під час розслідування торгівлі людьми у морському просторі є спільна робота у складі слідчо-оперативної групи (СОГ). Згідно Інструкції [1, п. 4.1] для усебічного, повного і неупередженого досудового розслідування у складних та великих за обсягом кримінальних провадженнях, а також щодо тяжких та особливо тяжких злочинів, учинених в умовах неочевидності, кримінальних правопорушень, які набули суспільного резонансу або учинені на території декількох регіонів України, утворюються СОГ. Метою створення та діяльності СОГ є здійснення ефективної взаємодії слідчих та працівників оперативних підрозділів поліції під час досудового розслідування у кримінальних провадженнях, у яких здійснення досудового розслідування доручено Генеральним прокурором України, його заступниками, керівниками регіональних прокуратур за вмотивованими постановами, у разі неефективного досудового розслідування.

Окрім оперативних працівників, до складу СОГ можуть залучатися працівники структурних підрозділів апарату центрального органу управління поліцією, територіальних органів поліції, у тому числі міжрегіональних територіальних органів поліції, їх територіальних (відокремлених) підрозділів.

Оперативне супроводження кримінальних проваджень, пов'язаних із торгівлею людьми у морському просторі, згідно Інструкції [1, розд. XVI] має здійснюватися й на стадії судового розгляду. Передбачено, що керівник оперативного підрозділу органу поліції, у тому числі міжрегіонального територіального органу поліції, його територіального (відокремленого) підрозділу, працівники якого виконували письмові доручення слідчого під час досудового розслідування кримінальних правопорушень, забезпечує: 1) здійснення необхідних заходів щодо забезпечення безпеки осіб, які беруть участь у кримінальному судочинстві; 2) з'ясування наявності фактів тиску на учасників судового розгляду, реальної загрози їх життю, здоров'ю, житлу чи майну, встановлення причин зміни показань свідками чи потерпілими, організацію протидії незаконним проявам стосовно учасників судового розгляду; 3) за дорученням керівника органу досудового розслідування, до якого надійшла ухвала суду про оголошення розшуку обвинуваченого для організації виконання, в установленому законодавством порядку заведення відповідної ОРС та здійснення розшукових заходів з метою встановлення місцеперебування обвинуваченого; 4) на підставі письмового доручення слідчого участь працівників оперативного підрозділу в слідчих

(розшукових) діях, негласних слідчих (розшукових) діях, які проводяться на підставі ухвали суду [1, п. 16.1].

Взаємодія оперативних підрозділів з іншими органами та підрозділами Національної поліції, іншими правоохоронними органами, органами державної влади й державними установами України здійснюється відповідно до чинних нормативно-правових актів та обумовлена особливим характером злочинів, пов'язаних із торгівлею людьми у морському просторі. Законом України «Про протидію торгівлі людьми» [4, ст. 13] передбачено створення Національного механізму взаємодії суб'єктів, які здійснюють заходи у сфері протидії торгівлі людьми, у тому числі у морському просторі. Підрозділи БЗПТЛ Національної поліції, здійснюючи активну боротьбу з торгівлею людьми у морському просторі, фактично розробляють нові механізми оперативно-розшукової протидії, стикаючись із проблемами організаційно-правового та оперативно-тактичного характеру, які потребують подальшого вирішення.

У ході оперативної роботи підрозділи БЗПТЛ найбільш широко взаємодіють із іншими оперативними підрозділами Національної поліції, зокрема карного розшуку, захисту економіки, кіберполіції, Державної прикордонної служби, у діяльності яких збираються й аналізуються відомості, що мають значення для протидії торгівлі людьми у морському просторі, з підрозділами оперативної служби, оперативно-технічних заходів при проведенні НСРД.

Взаємодія підрозділів БЗПТЛ і підрозділів Державної прикордонної служби є особливо ефективною щодо виявлення і розслідування злочинів, пов'язаних із торгівлею людьми у морському просторі, що вчиняються з використанням фіктивних фірм, які організують виїзд громадян України за кордон морським шляхом, при цьому обіцяючи високу заробітну плату та достойні умови праці.

У взаємодії із СБУ, Державною прикордонною службою України, Міністерством юстиції, Міністерством закордонних справ, Державною міграційною службою, за участі органів прокуратури та судів необхідно забезпечувати поповнення банку стосовно фізичних та юридичних осіб, які внаслідок оперативно-розшукових заходів, досудового розслідування, судового розгляду чи перевірки інформації, що надійшла каналами Інтерполу з інших країн, потрапили в поле зору правоохоронних органів, як причетні до торгівлі людьми та поширення проституції, а також спільно з Міністерством закордонних справ та Державною податковою службою України вести, з використанням ідентифікаційного номера з Державного реєстру фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів, облік громадян України, які, перебуваючи за кордоном, опинились у полі зору або були затримані правоохоронними органами країн перебування за зайняття проституцією.

Взаємодія оперативних підрозділів з правоохоронними органами іноземних держав і міжнародними організаціями зумовлена транснаціональним характером торгівлі людьми, насамперед, у морському просторі. Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 25 березня 1998 року № 220 «Про національне центральне бюро Інтерполу» взаємодія правоохоронних органів України з компетентними органами іноземних держав щодо вирішення питань боротьби зі злочинністю, яка має транснаціональний характер, здійснюється тільки через НЦБ «Інтерполу» [3].

Зважаючи на міжнародний характер, ефективність оперативно-розшукового забезпечення розслідування торгівлі людьми суттєво залежить від міжвідомчої взаємодії та співпраці з правоохоронними органами інших країн.

Перспективними напрямками оперативно-розшукового забезпечення розслідування торгівлі людьми є обмін позитивним досвідом між підрозділами боротьби зі злочинами, пов'язаними з торгівлею людьми Національної поліції України та правоохоронними органами інших держав, проведення спільних консультацій і нарад з їхніми представниками, розроблення спільних стандартів у сфері протидії торгівлі людьми, і, насамперед у морському просторі, у т.ч. з метою узгодження норм національного законодавства із положеннями міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, остаточне визначення відповідальних за зовнішні контакти посадових осіб і підрозділів, способів та захищених каналів зв'язку між ними.

Література:

1. Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні [Електронний ресурс] : наказ МВС України від 07.07.2017 р. № 575. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua>. (дата звернення: 23.08.2018).

2. Про затвердження Положення про Департамент боротьби зі злочинами, пов'язаними з торгівлею людьми, Національної поліції України : наказ Національної поліції від 19 грудня 2017 року № 1307 / МВС України; НП України. К., 2017. 18 с.

3. Про Національне центральне бюро Інтерполу [Електронний ресурс] : постанова Кабінету міністрів України від 25 березня 1993 року № 220. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/220-93-%D0%BF/print>. (дата звернення: 24.10.2018).

4. Про протидію торгівлі людьми [Електронний ресурс] : закон України від 20 вересня 2011 року № 3739-VI. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3739-17>. (дата звернення: 24.08.2018).

ПРОТИДІЯ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ ТА НЕЛЕГАЛЬНІЙ МІГРАЦІЇ НА МОРІ

Стерненко Ярослав Миколайович

*ад'юнкт кафедри оперативно-розшукової діяльності
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Боротьба з нелегальною міграцією та торгівлею людьми як в Україні так і у світі набувають все більшу актуальність. Україна є морською державою з Чорним і Азовським морями та має великий транзитний потенціал, який нажалі може використовуватись для переправлення нелегальних мігрантів та живого товару для сексуальної і трудової експлуатації від африканських країн, Близького Сходу до країн Європейського Союзу. Використання морського шляху для нелегального перетину кордонів для мігрантів є небезпечним і приводить до численних жертв серед осіб різного віку та статі.

Взагалі за даними Державної міграційної служби України з початку 2021 року правоохоронними органами виявлено 5 799 нелегальних мігрантів. З них 4 402 чоловіки та 1397 жінки. У 2020 році виявлено 4197 нелегальних мігрантів. Зазначені статистичні дані вказують на зріст нелегальних мігрантів, що різними шляхами намагаються потрапити до України [1].

За статистичними даними Міністерства соціальної політики України за 2020 рік щодо осіб які постраждали від торгівлі людьми зазначено, що місцевими державними адміністраціями для встановлення статусу особи, яка постраждала від торгівлі людьми подано – 162 комплекти документів та кількість осіб, яким встановлено статус особи, яка постраждала від торгівлі людьми – 97 осіб, серед яких 28 жінок, 68 чоловіків і одна дитина.

Усього з 2012 по 2020 роки офіційний статус особи, яка постраждала від торгівлі людьми, отримали 975 осіб, серед яких жінки – 368 осіб, чоловіки – 519 осіб та 88 дітей. [2]

За інформацією Національної поліції України, за перше півріччя 2021 року правоохоронними органами України виявлено 130 фактів торгівлі людьми, Переважна більшість виявлених випадків пов'язана із втягненням у злочинну діяльність, на другому і третьому місці – трудова та сексуальна експлуатація громадян. [3]

Так у вересні 2021 року правоохоронними органами України Чорноморському порту було виявлено і затримано чотирьох нелегальних мігрантів – громадян Палестини та Сирії, які прибули морем з Туреччини. За повідомленням правоохоронців, мігранти сховались о напівпричепях та після прибуття до України, вистрибули із судна та намагалися втекти з

пункту пропуску, де і були затримані прикордонною службою. За незаконне перевезення до України кожен з мігрантів заплатив по 2 тисячі доларів США та кінцевою точкою маршруту мала стати Німеччина. [4]

О 2021 році правоохоронними органами України затримано членів міжнародного злочинного угруповання, які спочатку вербували українських моряків, а згодом змушували працювати на кораблях, що доставляли нелегалів із Середньої Азії до країн Європейського союзу. За повідомленням правоохоронців організаторами злочинного бізнесу були громадяни України та Турецької республіки.

Морякам злочинці обіцяли високооплачувану роботу на судах далекого плавання за кордоном, але згодом їх місцем ставали судна, які «спеціалізувалися» на переправленні нелегальних мігрантів. За даними слідства злочинці створили цілу мережу вербувальників, які підшукували моряків для сприяння нелегальній міграції. [5]

Таким чином можна зробити висновок, що війни та занепад економіки у країнах Близького Сходу привели до великого потоку нелегальних мігрантів в країни Європейського союзу. Попит потрапити до Європи утворив і пропозицію, що привело до появи організованих злочинних груп, які спеціалізуються на злочинах пов'язаних з торгівлею людьми та нелегальною міграцією. Зазначена проблема має глобальні масштаби та може вирішитись тільки у разі об'єднання зусиль у рамках міжнародного співробітництва.

Література:

1. Державна міграційна служба України// Офіційний сайт: <https://dmsu.gov.ua/diyalnist/statistichni-dani/statistika-z-osnovnoj-diyalnosti.html>
2. Управління соціальної політики Херсонської районної державної адміністрації// Офіційний сайт: <https://muzykivskaotg.gov.ua/news/torgivlya-lyudmi--odne-iz-naganebnishih-yavisch-suchasnogo-svitu--2021-07-07>
3. Портал МВС// Офіційний сайт МВС: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/za-perse-pivriccya-2021-roku-do-sudu-skerovano-maize-100-kriminalnix-provaden-za-faktom-torgivli-lyudmi-katerina-pavlicenko>
4. Портал МВС// Офіційний сайт МВС: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/pravoohoronci-zatrimali-nelegalnix-migrantiv-v-odeskomu-portu>
5. Служба безпеки України// Офіційний сайт: <https://ssu.gov.ua/novyny/sbu-zneshkodyla-uhrupovannia-yake-prodavalo-ukrainskykh-moriakiv-na-sudna-dlia-perevezennia-nelehaliv>

ТОРГІВЛЯ ЛЮДЬМИ ЯК ОСНОВНА ЗАГРОЗА ДЛЯ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ НА МОРІ

Федоровська Наталія Володимирівна

*майор поліції, старший науковий співробітник наукової лабораторії
з проблем превентивної діяльності та запобігання корупції,
Національна академія внутрішніх справ,
м. Київ, Україна*

Протидія торгівлі людьми є одним з нагальних питань, що стоїть перед Україною сьогодні. Щороку понад два мільйони осіб стають жертвами торгівлі людьми. Згідно зі статистикою, з 1991 року понад 260 тисяч українців постраждали від торгівлі людьми.

Безробіття, складне соціально-економічне становище штовхає українців шукати кращої долі за кордоном. У прагненнях отримати високооплачувану роботу, наші громадяни ігнорують звернення в державні центри зайнятості або консульської установи країни призначення, а покладають, по факту, своє життя і здоров'я на відповідальність напівлегальних організацій. Часто такі «кантори», які беруть на себе питання з оформлення документів, або ж обіцяють швидке/легке/вигідне працевлаштування стають тими посередниками, які постачають «живий товар».

Відповідно до відомостей Міністерства соціальної політики України, яке є національним координатором у сфері протидії торгівлі людьми відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 18.01.2012 № 29, протягом 2020 року Мінсоцполітики встановлено статус особи, яка постраждала від торгівлі людьми, 132 громадянам. Серед осіб, яким встановлено зазначений статус, 33 жінки, 97 чоловіків та 2 дітей (2 хлопчики). Протягом зазначеного періоду 114 осіб постраждало від торгівлі людьми в Україні, 18 осіб – від торгівлі людьми за кордоном. За видами експлуатації: 64 особи використано у збройних конфліктах, 52 осіб постраждало від трудової експлуатації, 9 осіб втягнуто у злочинну діяльність, 5 осіб від сексуальної експлуатації, 3 осіб використано у порнобізнесі, 2 особи залучено до жебракування, жодної дитини не було продано третім особам.

Відповідно до інформації Національної поліції України за сім місяців 2021 року працівники поліції виявили понад 760 кримінальних правопорушень, пов'язаних з торгівлею людьми. Викрито та ліквідовано діяльність 26 організованих злочинних груп, до яких входило 139 учасників. Їх вина доведена. Справи скеровані до суду, який дослідить докази та винесе відповідні вироки. 328 торговцям людьми повідомлено про підозру. 895 кримінальних проваджень скеровано до суду. За 7 місяців проведено спілкування майже з 500 потерпілими від торгівлі людьми [1].

Згідно класифікації кримінальних правопорушень, визначеної у статті 12 Кримінального кодексу України, торгівля людьми в залежності від кваліфікуючих обставин є тяжким (ч. 1 ст. 149 КК України) та особливо тяжким злочином (ч.ч. 2 та 3 ст. 149 КК).

Санкція ч. 1 ст. 149 КК України передбачає покарання у вигляді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років, ч. 2 ст. 149 КК України – позбавлення волі на строк від п'яти до дванадцяти років з конфіскацією майна або без такої, в ч. 3 ст. 149 КК України – позбавлення волі на строк від восьми до п'ятнадцяти років з конфіскацією майна або без такої.

Разом з цим, судами при розгляді справ про торгівлю людьми, не зважаючи на тяжкість кримінальних правопорушень, часто ухвалюються м'які вироки, а в багатьох випадках засуджені взагалі звільняються від відбування покарання з випробуванням відповідно до ст. 75 КК України.

Так, відповідно до статистичних даних протягом 2018 року судами:

- засуджено 3 особи за ч. 1 ст. 149 КК України, з яких 1 особу – до позбавлення волі на певний строк, 2 особи – звільнено від відбування покарання з випробуванням;

- засуджено 10 осіб за ч. 2 ст. 149 КК України, з яких 2 особи – до позбавлення волі на певний строк, 8 осіб – звільнено від відбування покарання з випробуванням;

- засуджено 2 особи за ч. 3 ст. 149 КК України, з яких 2 особи – до позбавлення волі на певний строк.

У 2019 році судами:

- засуджено 1 особу за ч. 1 ст. 149 КК України, яку звільнено від відбування покарання з випробуванням;

- засуджено 29 осіб за ч. 2 ст. 149 КК України, з яких 12 осіб – до позбавлення волі на певний строк, 17 осіб – звільнено від відбування покарання з випробуванням.

- засуджено 5 осіб за ч. 3 ст. 149 КК України, з яких 1 особу – до позбавлення волі на певний строк, 4 особи – звільнено від відбування покарання з випробуванням (до 3 із них суд застосував статтю 69 КК України та призначив більш м'яке покарання, ніж передбачено законом, що дало підстави звільнити їх від покарання з випробуванням).

Вказані обставини негативно впливають на криміногенну обстановку у сфері боротьби з торгівлею людьми та неодноразово ставали предметом критики України з боку громадських організацій та міжнародних моніторингових інститутів у доповідях Групи експертів Ради Європи (ГРЕТА) та Державного департаменту США.

Крім цього, статтею 22 Конвенції Ради Європи про заходи щодо протидії торгівлі людьми, ратифікованої Законом України № 2530-VI (2530-1) від 21.09.2010 (набрав чинності 01.03.2011) передбачено, що кожна країна, яка

підписала Конвенцію вживає заходи, направлені на притягнення юридичних осіб до відповідальності за торгівлю людьми [2].

За інформацією Державної прикордонної служби України за 11 місяців 2021 року затримано 4 організатори та 8 пособників, не допущено вивезення за кордон 24 потенційні жертви торгівлі людьми. А також розпочато 19 кримінальних проваджень, оголошено 14 підозр, винесено 3 обвинувальні вирoki стосовно 3 осіб, одну з яких засуджено до реального строку. Крім того, припинено функціонування 4 каналів торгівлі людьми в рамках кримінального провадження за ст.149 ККУ (Торгівля людьми) [3].

Розглянемо один з прикладів, зловмисник вербував українських моряків, які мали проблеми з дозвільними документами та перебували у скрутному становищі. Фігурант злочинної схеми обіцяв вирішити «питання» щодо влаштування їх на високооплачувану роботу на судах далекого плавання за кордоном. Зрештою, місцем роботи цих моряків ставали яхти, які займалися «туристичними турами» для нелегальних мігрантів із Західної Азії до Греції та Італії. Окрім того, жертвами протиправної діяльності були не лише моряки, а й інші громадяни, які не мали жодних навичок в судноплаванні.

Як результат, більшість українських моряків замість значних заробітків отримали великі терміни ув'язнення в країнах ЄС, а чимала кількість нелегальних мігрантів гинула у Середземному морі.

За оперативною інформацією канал торгівлі людьми організував уродженець Херсонщини разом зі спільниками з-за кордону. За кожного завербованого українця злочинець отримував по 2 тисячі доларів США.

Наразі фігуранта злочинної схеми затримано та повідомлено йому про підозру за ч. 2 ст. 149 «Торгівля людьми» Кримінального кодексу України.

Операція із викриття міжнародного каналу торгівлі людьми проводилась прикордонниками спільно з представниками Національної поліції за процесуального керівництва Малиновської окружної прокуратури м. Одеса [4].

Слід зазначити, що з січня 2022 року Україна розпочинає роботу у статусі спостерігача в Асоціації Міжнародного поліцейського співробітництва на воді Aquarol з метою посилення транскордонного співробітництва правоохоронних органів для підвищення безпеки на основних внутрішніх водних шляхах Європи, а також у морському регіоні, зокрема проводити спільні операції з попередження торгівлі людьми [5].

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що торгівля людьми, на сьогоднішній день, є одним із найганебніших явищ, які існують у сучасному світі. Це явище порушує права людини, принижує її честь та гідність. Протидія торгівлі людьми є одним з нагальних питань, що стоїть перед Україною. Міжвідомчою робочою групою 8 грудня поточного року було представлено проєкт «Стратегії морської безпеки України», яким було

розроблено з урахуванням сучасного досвіду провідних морських держав світу, позицій вчених з морського права. А також торгівля людьми є серед основних загроз для безпеки України на морі.

Література:

1. З початку 2021 року Нацполіція виявила понад 760 злочинів, пов'язаних з торгівлею людьми (30.07.2021). URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/z-pocatku-2021-roku-nacpoliciya-viyavila-ponad-760-kriminalnix-pravoporusen-povyazanix-z-torgivleyu-lyudmi>.

2. Проект Закону про внесення змін до Кримінального кодексу України щодо посилення кримінальної відповідальності за торгівлю людьми (зареєстр. № 5134 від 22.02.2021). URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=71204.

3. З початку року підрозділи ДПСУ ліквідували 4 канали торгівлі людьми (02.12.2021). URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/z-pocatku-roku-pidrozdili-dpsu-likvidovali-4-kanali-torgivli-lyudmi>.

4. Прикордонники блокували міжнародний канал торгівлі людьми (25.11.2021). URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/prikordonniki-blokuvali-miznarodnii-kanal-torgivli-lyudmi>.

5. Україна отримала статус спостерігача в Асоціації Міжнародного поліцейського співробітництва на воді AQUAPOL(02.12.2021). URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/ukrayina-otrimala-status-sposterigaca-v-asociaciyi-miznarodnogo-policeiskogo-spivrobitnictva-na-vodi-aquapol>.

THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS

ОСОБЛИВОСТІ ПОШУКУ ЗНИКЛИХ ОСІБ

Науменко Сергій Миколайович

*Начальник Управління авіації та поліції на воді,
Національна поліція України
м. Київ, Україна*

Особливої уваги потребує дослідження такого напрямку діяльності Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України як здійснення пошуку зниклих осіб.

Проблематиці зазначеної діяльності у різні роки були присвячені праці Ю.П. Аленіна, О.М. Бандурки, Г.М. Біркокова, Я.Ю. Кондратьєва, Д.Й. Никифорчука, В.П. Пилипчука, М.А. Погорельського, В.П. Цильвіка та інших.

Відповідно до вимог наказу МВС України від 7 липня 2017 року № 575 у разі подання заяви, а саме повідомлення про безвісне зникнення особи, за обставин, що свідчать про можливість учинення стосовно неї злочину, протягом 24 годин обов'язково вносяться до ЄРДР відомості про вчинення кримінального правопорушення з попередньою кваліфікацією умисного вбивства, а також уживаються усі передбачені КПК України заходи для всебічного, повного та неупередженого дослідження обставин кримінального провадження [1].

Як слушно зазначають Никифорчук Д.Й. та Чемерис Д.Д., необхідність розпочати кримінальне провадження протягом доби після звернення є наслідком урахування досвіду минулих років, коли в правоохоронних органах не було достатньої можливості здійснювати широкий спектр оперативних заходів, тому непоодинокими були випадки неналежного реагування на ситуації, у яких безвісно зникла особа ставала жертвою злочину [2, с. 73]. Матеріали кримінального провадження також є підставою для здійснення оперативно-розшукової діяльності відповідно до пункту 2 статті 6 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» [3].

Крім того, Інструкцією з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України визначаються алгоритми орієнтовних невідкладних дій працівника чергової служби щодо розшуку дітей та осіб, які зникли безвісти [4]. Про обставини зникнення особи, її установчі дані та прикмети орієнтують

наряди поліції всіх видів, дільничних офіцерів поліції, чергових органів (підрозділів) поліції, диспетчерів вокзалів, аеропортів та екстреної медичної допомоги, рятувальні служби, представників органів державної влади та місцевого самоврядування. Необхідно визначити за картою місце, де особу, яка розшукується, бачили востаннє, дороги, просіки, якими вона могла пересуватися, урахувати природні перепони (море, ріки, болота, озера, водосховища тощо), що могли вплинути на маршрут пересування. Визначити населені пункти, до яких могла вийти розшукувана особа, хатинки та будівлі в лісі, які вона могла використати для ночівлі та захисту від негоди. З цією метою Управлінням авіації та поліції на воді Національної поліції України використовуються квадрокоптери типу DJI Matrice серії 200 та DJI Mavic 2 Enterprise Dual, що дозволяють вести запис оперативного відео у форматі 4K з висоти до 6 кілометрів як вдень так і вночі [5].

Для належного функціонування Єдиної системи авіаційної безпеки та цивільного захисту МВС у Національній поліції України створено державну установу «Центр авіаційного забезпечення Національної поліції України», впроваджено посади авіаційного персоналу та затверджено постійний штат установи [6]. Станом на 28 серпня 2021 року в системі МВС використовуються 17 французьких гелікоптерів: 2 типу H125 для Державної прикордонної служби України; 5 типу H145 для Національної поліції України; 6 типу H225 для Державної служби України з надзвичайних ситуацій; 4 типу H225 для Національної гвардії України. Українські авіатори проходять навчання на базах тренінг-центрів у Франції та Німеччині, а також авіаційних підрозділів НГУ, ДСНС та ДПСУ в Україні. Для якісної підготовки авіаторів та авіоніків системи МВС на базі Кременчуцького льотного коледжу встановлюється повний польотний тренажер-авіасимулятор (FFS) для гелікоптера типу H225 та вже наявні макет гелікоптера H22 та макети окремих вузлів та агрегатів гелікоптера H145.

Загалом, Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту МВС – це літаки – Ан-32П, Ан-26 і Ан-3, а також вертольоти – Мі-8МТ, Мі-8Т, ЕС-145 Eurocopter, H225 Super Puma для пошуково-рятувальних операцій, гасіння пожеж, розвідки зон надзвичайної ситуації, доведення гуманітарних вантажів та виконання завдань санітарної авіації Державної служби з надзвичайних ситуацій; літаки – Ан-26 та Ан-72, вертольоти Мі-8, Мі-2 та AIRBUS HELICOPTERS EC 225 LP, ескадрилья безпілотних авіаційних комплексів, на озброєння яких поступили комплекси типу: «Fly-eye», «KS-1», «Raven», «RQ-11B», «Фурія» та MAPA-2M. AIRBUS HELICOPTERS EC 225 LP Національної гвардії України. На озброєнні Держприкордонслужби знаходяться легкі патрульні літаки та транспортні літаки – Diamont, Ан-24, Ан-26, та 72-П; середні вертольоти Мі-8МТ та AIRBUS H125; безпілотні авіаційні комплекси короткої тривалості польоту (I класу). Національна поліція України використовує гелікоптери AIRBUS HELICOPTERS H145.

Протягом найближчих півтора року Міністерство внутрішніх справ України планує охопити авіаційною системою безпеки всю територію країни, розставивши службову авіацію так, щоб забезпечувати транспортування хворих, трансплантологію, реагування на надзвичайні ситуації, військові та поліцейські потреби.

Впровадження новітніх технологій мультиспектрального аналізу та 3д моделювання значно покращить документування та фіксацію кримінальних правопорушень, а також слугуватиме джерелом інформації під час розслідування особливо тяжких злочинів. Це дозволить фахівцям Національної поліції України ефективно проводити повітряну рекогносцировку під час супроводження спеціальних операцій, забезпечення публічної безпеки та порядку, а також пошук зниклих осіб.

Так, наприклад, за даними Управління ювенальної превенції Національної поліції України (лист від 27.08.2001 №236/58/01/01-2021) з початку 2021 року до органів поліції надійшло 9137 заяв і повідомлень про розшук зниклих дітей. Своєчасне реагування та першочергові заходи щодо встановлення місцезнаходження дитини значно зменшують імовірність учинення стосовно неї кримінального правопорушення [5].

Таким чином, використання новітніх технологій підрозділами Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України забезпечить

своєчасне здійснення аеромедичної евакуації, рятувальних операцій, підтримання громадського порядку, антитерористичних та спеціальних операцій, розшук зниклих осіб.

Література:

1. Про затвердження Інструкції з організації взаємодії органів досудового розслідування з іншими органами та підрозділами Національної поліції України в запобіганні кримінальним правопорушенням, їх виявленні та розслідуванні: наказ МВС України від 07.07.2017 № 575. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0937-17#Text>.

2. Никифорчук Д. Й., Чемерис Д. Д. Теоретичні аспекти організації і тактики розшуку безвісно зниклих осіб у сучасних умовах. Науковий вісник Національної академії внутрішніх справ, 2018. № 2 (107). С 72-83.

3. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18 лютого 1992 р. № 2135-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text>.

4. Про затвердження Інструкції з організації реагування на заяви і повідомлення про кримінальні, адміністративні правопорушення або події та оперативного інформування в органах (підрозділах) Національної поліції України: наказ МВС України від 27.04.2020 № 357. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0443-20#Text>.

5. Офіційний сайт ТОВ «Інформаційно-консалтингова компанія «Діфенс Експрес». URL: https://defence-ua.com/news/natsionalna_politsiia_otrimala_ponad_30_novih_bpila_foto-2537.html.

6. Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту МВС. Офіційний сайт МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/sistema-aviaciinoyi-bezpeki-mvs-do-kincy-a-roku-do-ukrayini-pribude-shhe-28-francuzkix-vertolyotiv>.

7. Лист Управління ювенальної превенції Національної поліції України від 27.08.2001 №236/58/01/01-2021. URL: <https://suspilne.media/159549-z-pocatku-roku-v-ukraini-rozsukali-ponad-9-tisac-ditej-nacpolicia/>.

ВИКОРИСТАННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ РЕСУРСУ BLITZORTUNG ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Федонюк Віталіна Володимирівна

*кандидат географічних наук, доцент кафедри екології та агрономії,
Луцький національний технічний університет
м. Луцьк, Україна*

Федонюк Микола Ананійович

*кандидат географічних наук, доцент кафедри екології та агрономії,
Луцький національний технічний університет
м. Луцьк, Україна*

Безпека морських шляхів та діяльності портів, безпека пошуково-рятувальних робіт в межах морських акваторій тісно пов'язана з погоднокліматичними умовами, зокрема – з формуванням стихійних небезпечних погодних явищ та процесів, до яких відносяться грози. Протягом останніх десятиліть клімат нашої планети змінюється, ці зміни на регіональному рівні проявляються, зокрема, у суттєвому зростанні числа випадків таких стихійних небезпечних явищ, активізації конвективних процесів та пов'язаної з нею грозової активності. Зростання числа гроз у межах різних регіонів України відмічалось у дослідженнях Осадчого В. І., Бабіченка В.М., Недострелової Л. В., Мацук Ю. М., Федонюк В. В., Зубрицького Б. С., Федонюка М.А. [2, 3, 5, 6, 8, 9] та інших авторів, зокрема, у працях Недострелової Л. В., Мацук Ю. М., Чумаченко В. В. та Недострелова В. В. [4, 5, 6, 7] вказано на таке зростання числа гроз на півдні України, в її приморських регіонах. Зазначимо, що з грозовою активністю, як правило, пов'язане утворення таких небезпечних погодних явищ, як градобій, сильний вітер, шквали, смерчі.

Все це спонукає до детальніших досліджень динаміки грозової активності та пошуку методів завчасного попередження про розвиток грозових явищ, у тому числі – в морській навігації, у зонах акваторій морських портів, тощо.

Нами проведено ряд досліджень, що були опубліковані у [3, 8, 9], в яких розглядаються можливості аналізу грозової активності та відстежування гроз у режимі онлайн за допомогою ресурсу Blitzortung [1].

Метою появи та розвитку проекту Blitzortung [1] було створення мережі станцій для високочотного виявлення місцезнаходження електричних розрядів у атмосфері (блискавок). Мережа онлайн-пошуку розрядів блискавок складається з прийомних станцій, які є фіксаторами блискавки, таких станцій зараз у світі вже тисячі. Станції – грозопеленгатори передають сигнали на центральний сервер обробки даних. Процес передачі даних відбувається практично блискавично. Точки фіксації грозових розрядів визначаються методом пеленгування. На сайті відображається електричний розряд, який був запеленгований щонайменше 4 датчиками.

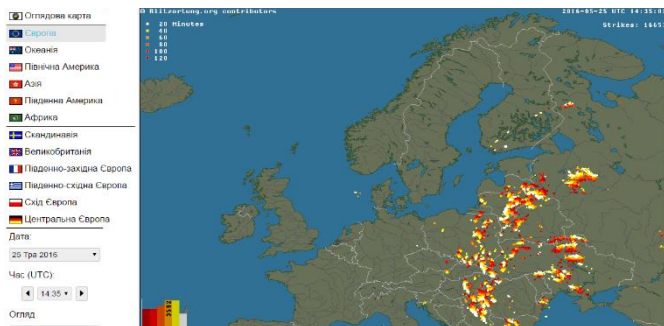


Рис. 1. Приклад архівної карти на сайті Blitzortung.org [1]

Датчик-передавач, який фіксує електромагнітні розряди, може встановити не тільки метеорологічна станція, але і будь-хто бажаючий. Саме волонтери – добровольці, що встановлюють такі датчики у себе вдома, становлять основну частину передавальної мережі даного ресурсу. Blitzortung – це співтовариство власників станцій, які передають свої дані на центральний сервер, програмістів-добровольців, які розробляють алгоритми для зображення грозових розрядів на картах різних регіонів, а також людей, що підтримують роботу системи.

Карти грозових розрядів, що представляють грози в межах усього світу в режимі реального часу, доступні усім бажаючим, а нещодавно на сайті з'явився і архів даних (приклад карти – на рис. 1).

Використання можливостей даного ресурсу може бути досить широким, проте досі можливості такого використання є маловідомим для широкого загалу в Україні. Тому авторами розроблено ряд практичних рекомендацій та послідовний алгоритм використання можливостей ресурсу *Blitzortung*, які доцільно використати, зокрема, для підвищення безпеки морської навігації, у процесі здійснення пошуково-рятувальних робіт в морі, які часто провадяться в складних метеорологічних умовах, в тому числі і під час формування гроз.

Література:

1. Блискавка і гроза в реальному часі [Електронний ресурс]. URL : https://www.blitzortung.org/uk/live_lightning_maps.php (дата звернення 11.05.2021)
2. Волощук В.М. Глобальне потепління і клімат України: регіональні екологічні та соціально-економічні аспекти (2002). К. : Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет». 117 с.
3. Зубрицкий Б.С., Федонюк В.В., Федонюк М.А. Анализ современной динамики грозовых явлений в пределах Волынской области Украины (2017). *Устойчивое развитие: региональные аспекты. Материалы Международной научно-практической конференции молодых ученых*. Брест : БрГУ имени А.С.Пушкина, 20–21 апреля 2017 г. С.125-131.
4. Мацук Ю. М. Зміни грозової активності на території України в ХХ та на початку ХХІ ст. (2013). *Вісник ОДЕУ, Серія «Геологія-Географія-Екологія»*. № 39. С. 147–151.
5. Недострелова Л. В., Чумаченко В. В., Недострелов В. В. (2018) Дослідження процесів грозоутворення над Одесою. *POLISH SCIENCE JOURNAL*, 8 (Part 1). pp. 22-27.
6. Недострелова Л. В., Чумаченко В. В., Недострелов В. В. (2020) Річні зміни грозової активності на півдні України. *POLISH SCIENCE JOURNAL*, 11 (32). pp. 38-44.
7. Осадчий В. І., Бабіченко В.М. Динаміка стихійних метеорологічних явищ в Україні (2012). *Український географічний журнал*. К.: № 4. С. 8–13.
8. Павлусь Андрій, Федонюк Віталіна. Грім і блискавка! (2018). Колосок. Науково-популярний природничий журнал. Львів : СТ «Міські інформаційні системи». № 5. С.38-45.
9. Федонюк В.В., Павлусь А.М. Аналіз динаміки грозових явищ на Волині протягом останнього десятиріччя (2018). *Сучасна наука та освіта Волині: збірник матеріалів науково-практичної конференції*, 22 .11.2018 р., м. Володимир-Волинський / [упоряд. гол. ред. Б.С.Жулковський]. Луцьк : Волиньполіграф. С.249-251.

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

ДЕЯКІ СУБ'ЄКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ І ОБОРОНИ

Крикун Вячеслав Віталійович

*доктор юридичних наук, доцент,
проректор*

Одеського державного університету внутрішніх справ

Охорона інтересів особи, суспільства і держави від внутрішніх та зовнішніх загроз, захист суверенітету, територіальної цілісності України, зміцнення національної безпеки і оборони держави є пріоритетним завданням правоохоронних органів.

На цей час в Україні швидко зростають загрози міжнародного тероризму, організованої злочинності, наркобізнесу, торгівлі людьми, спроб отримати політичні й економічні дивіденди на дестабілізації суспільно-політичної ситуації тощо. Держава як суб'єкт забезпечення національної безпеки і оборони сприяє формуванню та реалізації державної політики у сфері національної безпеки та оборони. Відповідно, правоохоронні органи, забезпечуючи захист держави у сфері національної безпеки і оборони, покликані стримувати суспільство від вчинення кримінальних правопорушень, які посягають на національну безпеку та оборону держави. Правоохоронні органи країни є ключовими в системі органів виконавчої влади та є необхідною умовою захисту конституційного ладу і забезпечення законності і правопорядку, дотримання прав і свобод людини і громадянина та охорони внутрішньої безпеки від внутрішніх загроз.

Військова служба правопорядку у Збройних Силах України є важливим суб'єктом реалізації правоохоронної функції держави. На науково-теоретичному та законодавчому рівнях цей підрозділ визнаний невіддільним елементом підсистеми органів правопорядку в системі правоохоронних органів України, а тому виникає необхідність у визначенні правових засад функціонування цього правоохоронного органу. Військова служба правопорядку у Збройних силах України, забезпечуючи формування та реалізацію державної політики у сфері національної безпеки і оборони, керується Конституцією України [1], Законом України «Про Військову службу правопорядку в Збройних Силах України» [2], Законом України «Про Збройні Сили України» [3], Законом України «Про національну безпеку України» [4] та іншими виданими відповідно до них нормативно-правовими актами. Вважаємо, що відомче регулювання значною мірою створює умови для якісного функціонування усієї системи

міжнародного співробітництва, а також реалізації міжнародних військових заходів з питань правопорядку. Управління державної охорони України, формуючи та реалізуючи державну політику у сфері національної безпеки і оборони, керується Конституцією України, міжнародними договорами України, Законом України «Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб», Законом України «Про національну поліцію України», Статутом гарнізонної та вартової служби Збройних Сил України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, а також відомчими та міжвідомчими нормативно-правовими актами, що регулюють відносини у сфері державної охорони [5]. Забезпечення безпеки посадових осіб, щодо яких здійснюється державна охорона у місцях постійного та тимчасового перебування, регулюється наказом Управління державної охорони України № 78 від 17.03.2006 р. «Про порядок забезпечення безпеки посадових осіб, щодо яких здійснюється державна охорона у місцях постійного та тимчасового перебування» [6]. Органи охорони державного кордону, як суб'єкти формування та реалізації державної політики у сфері національної безпеки і оборони держави, безпосередньо виконують поставлені перед Державною прикордонною службою України завдання щодо забезпечення недоторканності державного кордону України, охорони суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні ведення розвідувальної, інформаційно-аналітичної та оперативнорозшукової діяльності. У своїй діяльності Органи охорони державного кордону керуються Конституцією України, законами України: «Про державний кордон України» [7], «Про Державну прикордонну службу України» [8], іншими Законами України, міжнародними договорами тощо. Аналіз взаємозв'язку вимог державної прикордонної політики щодо функціонування системи прикордонного контролю та чинників, які впливають на її зміст і структуру, показує, що висока ефективність системи прикордонного контролю досягається наявністю дієвої нормативної правової бази, доцільною структурною побудовою контролюючих органів, диференційованою технологією прикордонного контролю.

Література:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.
2. Про Військову службу правопорядку у Збройних Силах України : Закон України від 07.03.2002 р. № 3099-III. URL : <http://zakon.rada.gov.ua/Laws/show/3099-14>.
3. Про Збройні Сили України : Закон України від 06.12.1991 р. № 1934-XI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1934-12>.
4. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#n355>.

5. Про державну охорону органів державної влади України та посадових осіб : Закон України від 04.03.1998 р. № 160/98-ВР. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/160/98- %D0%B2%D1%80](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/160/98-%D0%B2%D1%80).

6. Про порядок забезпечення безпеки посадових осіб, щодо яких здійснюється державна охорона у місцях постійного та тимчасового перебування : Наказ Управління державної охорони від 17.03.2006 р. № 78. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/z0358-06>.

7. Про Державний кордон України : Закон України від 04.11.1991 р. № 1777–ХІІ. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>.

8. Про Державну прикордонну службу України : Закон України від 03.04.2003 р. № 661–ІV. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/661-15#Text>.

ВПРОВАДЖЕННЯ СУЧАСНИХ НАВІГАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ЗАСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Кулісь Арсен Юрійович

кандидат юридичних наук, доцент,

завідувач кафедри морського права,

Одеський національний морський університет

м. Одеса, Україна

Морський транспорт – вид водного транспорту. До морського транспорту відноситься будь-яке судно, здатне пересуватися водною поверхнею (морів, океанів і прилеглих акваторій), а також просто перебувати на плаву і виконувати при цьому певні функції, пов'язані з перевезенням, зберіганням, обробкою різних вантажів, перевезенням та обслуговуванням пасажирів. Морським транспортом перевозиться більша частина вантажів у всьому світі.

Незважаючи на досягнуті успіхи у розвитку системи безпеки мореплавства, рівень катастроф та надзвичайних ситуацій в акваторіях морів та проток у всьому світі залишається високим. Причини – помилки сприйняття обстановки, недотримання загальноприйнятих прийомів та способів управління судном, неврахування гідрометеорологічних особливостей району плавання та стоянки.

Статистика обліку морських аварій показує, що є безліч прикладів зіткнень і посадок на мілину, яких можна було б уникнути з використанням сучасних навігаційних рішень. Відповідно до сучасних досліджень – близько 60% аварійних морських подій викликані безпосередньо людським фактором.

У зв'язку з чим у судноводінні дедалі ширшого поширення набувають високоефективні автоматизовані навігаційні системи з електронними картами. Згідно з Кодексом ПДНВ-78 (з поправками), для судноводіїв

передбачені обов'язкові мінімальні стандарти компетентності щодо використання електронно-картографічних інформаційних систем.

Крім того, в даний час для забезпечення безпеки мореплавства на морському та річковому транспорті використовуються різні берегові та суднові системи навігації та зв'язку: AIS (Automated Information System) – автоматична ідентифікаційна система, ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) – електронні картографічні навігаційно-інформаційні системи, INS (Inertial Navigation System) – інтегровані навігаційні системи та багато інших.

Однак, можливості наведених систем зв'язку та навігаційних систем використовуються не у повному обсязі. Ефективне вирішення завдань з управління руху суден можливе лише за умови комплексного використання судових та берегових систем зв'язку та навігації, що розроблені та застосовуються за єдиними стандартами та правилами. Ідея створення інтегрованої глобальної електронної системи морської навігації давно обговорювалася в рамках заходів, які проводяться зацікавленими організаціями: ІМО, Міжнародна організація маячних служб, Міжнародна гідрографічна організація.

На даний час існує необхідність забезпечити екіпаж судна і тих, хто відповідає за безпеку мореплавства, сучасними інструментами, які дозволяють зробити морську навігацію та зв'язок надійнішими.

З метою підвищення безпеки мореплавства Міжнародною морською організацією (ММО) було запропоновано концепцію e-Navigation (e-Навігація). Для забезпечення надійності та безпеки мореплавства, а також для захисту морського навколишнього середовища, концепція має на меті узгоджені збір, інтеграцію, передачу, відтворення та аналіз інформації про ситуацію на морі, на борту судна та на берегових об'єктах з використанням електронних засобів з метою вдосконалення процесу плавання «від причалу до причалу» та функціонування відповідних служб. Іншими словами, концепція передбачає інтеграцію засобів, систем і служб, що забезпечують та обслуговують судноводіння, за рахунок створення єдиного інформаційного простору на основі єдиних стандартів та алгоритмів [1].

E-Navigation – узгоджений збір, інтеграція, обмін, подання та аналіз морської інформації на борту та на березі за допомогою електронних засобів для покращення та навігації від причалу до причалу та відповідних сервісів, що забезпечують безпеку мореплавства та захист навколишнього середовища.

Одна з цілей e-Navigation полягає у забезпеченні безпеки судноплавства та підвищенні ефективності заходів щодо захисту навколишнього середовища. Це передбачає підвищення інформованості судноводія та підтримку прийняття рішень під час планування та виконання рейсу. Бортові системи навігації, адаптовані до цифрової навігації, повинні бути здатні прийняти дані з бортового обладнання, берегових систем та систем моніторингу, перетворити та відобразити їх ергономічним способом. Такі

інтелектуальні системи повинні мінімізувати людський фактор та радикально підвищити безпеку та ефективність судноводіння.

Передумови створення концепції e-Навігації:

- роз'єднаність існуючих технологій навігації та управління судноплавством, що ускладнює оперативний обмін навігаційною інформацією для підвищення безпеки та ефективності судноплавства;
- відсутність єдиних стандартів для берегового та судового навігаційного обладнання та універсальних правил їх застосування;
- зростаючий ризик впливу людського фактора на безпеку навігації при збільшенні рівня автоматизації без належної стандартизації та інтеграції судового та берегового комплектів обладнання;
- зростаючий обсяг інформації, що передається, необхідної для забезпечення безпеки мореплавства.

Міжнародна морська організація розробила основні документи для практичного впровадження стратегії e-Navigation, а також провела великий обсяг робіт з реалізації плану спільних дій щодо її впровадження.

Інфраструктуру e-Navigation можна визначити як комплекс засобів, спрямованих на підвищення безпеки та ефективності морської та річкової галузі за рахунок застосування наступних сучасних технологій:

1. Моніторингу, контролю та управління суден з використанням комплексу систем бортової автоматичної ідентифікації, систем берегового спостереження космічних систем моніторингу;
2. Інфраструктура ефективного та прямого інформаційного обміну між учасниками галузі – судами, портами, береговою владою, судноплавними та логістичними компаніями та іншими учасниками на основі стандартизованих інформаційних та комунікаційних технологій та єдиних стандартів обміну інформацією та документообігу;
3. Інтелектуальних інтегрованих бортових систем, здатних автоматично взаємодіяти із системами інших учасників e-Navigation, що забезпечують максимальний рівень автоматизації судноводіння як інструменту зниження ризиків, пов'язаних з людським фактором, незгодженості дій та підвищення ефективності;
4. Ефективних портових систем, що забезпечують швидке та уніфіковане проходження вантажів та забезпечення суден портовими сервісами на основі єдиних стандартів електронного документообігу та гармонізованих митних процедур.

Світова практика [2] підтверджує, що збільшення продуктивності мережі та формування єдиного інформаційного простору можна досягти на основі впровадження нових інформаційних технологій, які використовують нові способи передачі даних та узгоджені міжгалузеві протоколи взаємодії.

В даний час активні роботи з розвитку стандартів ведуться в Європейському Союзі, де за допомогою грантів ЄС реалізуються науково-дослідні проекти в галузі e-Navigation: SafeSeaNet, Monalisa, EfficientSea та ін. В Австралії, Швеції, Норвегії, Канаді, Японії, Південній Кореї програми

з розвитку цифрової навігації реалізуються у межах структури державних органів, відповідальних за забезпечення безпеки мореплавства.

Результати досліджень та експериментів показують, що основою формування єдиного інформаційного простору мають стати хмарні технології, які застосовуються для будь-яких сервісів, що надаються через мережу інтернет.

Приклад хмарної технології управління рухом суден – Maritime Cloud (морська хмара) [3]. Ця технологія впроваджується в рамках проекту EfficienSea 2 та схвалена 13 країнами Євросоюзу з метою подальшого підвищення навігаційної безпеки.

Морська хмара – це комунікаційна інфраструктура, що забезпечує ефективний, безпечний та безперешкодний електронний обмін інформацією між уповноваженими морськими зацікавленими сторонами у межах наявних комунікаційних систем. Вона забезпечує високий рівень автоматизації морської галузі та дозволяє судам усіх розмірів та прапорів підключатися до безпаперової системи обміну інформацією. Це зробить навігацію та експлуатацію суден безпечнішими, а також підвищить загальну ефективність морського транспорту.

З усього можна зробити висновок, що e-Navigation сьогодні є актуальною технологією, яка має перспективу розвитку для всього флоту. Проте, все ще доведеться вирішити проблему визначення стандартів та правил, обов'язкових для судноплавства у світовому масштабі.

Література:

1. Rivkin B.S. E-navigation – ten years. *Gyroscopy and Navigation*. 2015. (91):173–191.
2. Aylward, K., Johannesson, A., Weber, R. et al. An evaluation of low-level automation navigation functions upon vessel traffic services work practices. *WMU J Marit Affairs* 19, 313–335 (2020). URL: <https://doi.org/10.1007/s13437-020-00206-y>.
3. Lee D., Park N. (2017) Geocasting-Based Almanac Synchronization Method for Secure Maritime Cloud. In: Choi D., Guilley S. (eds) *Information Security Applications*. WISA 2016. *Lecture Notes in Computer Science*, vol 10144. Springer, Cham. URL: https://doi.org/10.1007/978-3-319-56549-1_32.

СУЧАСНІ ТЕХНІЧНІ СИСТЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Онищенко Світлана Петрівна

*доктор економічних наук, професор, директор,
Науково-навчальний інститут морського бізнесу
Одеського національного морського університету
м. Одеса, Україна*

Мельник Олексій Миколайович,

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

Сучасні погляди та підходи щодо засобів захисту об'єктів транспортної інфраструктури та транспортних засобів від актів незаконного втручання, повинні бути активно запроваджені в системі безпеки морських торговельних портів, як об'єктів критичної інфраструктури. Останнім часом, поруч з очевидними проблемами, такими як несанкціонований доступ, розкрадання вантажів та контрабанда, особливої гостроти набуває проблема незаконної міграції.

На думку галузевих експертів розроблення ефективних рішень для забезпечення безпеки портів, є вкрай актуальним завданням. Безумовно, серед дієвих шляхів реалізації цих рішень є використання відеоспостереження в морських портах, втім залишаються невирішеними інші питання. Сучасні умови функціонування морських портів є одними з найскладніших для реалізації ідеальної системи безпеки. Враховуючи велику кількість портового обладнання, машин та механізмів, яке використовується для технологічних процесів, інтеграція систем безпеки морського порту пов'язана з певними складнощами. Додатково, незалежно від засобів безпеки та систем, що використовуються повсякденна діяльність порту не повинна порушуватись.

Однією з головних проблем у системі забезпечення безпеки є специфіка роботи морських портів та значні площі відкритих складів, що звичай займають великі території, тому такий периметр охорони не може бути захищеним за стандартних умов, адже охорона і безпека вантажних морських портів це перш за все захист периметру. Крім великих територій портів і складських майданчиків існує проблема недостатнього або відсутнього освітлення, що спричиняє загрози крадіжок та пошкодження майна. Фізичні паркани також не забезпечують необхідну охорону на великих площах, включаючи відкритість берегової лінії та близькість місцеположення з громадськими місцями, що є характерним для багатьох портів. Перелічені фактори створюють основу для розроблення комплексних ефективних рішень з забезпечення безпеки порту, але в умовах мінімального впливу на інфраструктуру та мінімізацію вартості це

непросте завдання. Більшість систем безпеки, що впроваджуються в порту, повинні забезпечувати безпеку не тільки всередині портів, а також за їх периметром адже судна та вантажі повинні знаходитись в безпеці від різних загроз, які можуть надходити з трьох напрямків: суші, повітря та моря.

Система безпеки морського бар'єру та виявлення зловмисників під водою з можливістю їх ідентифікації та відрізнення від тварин морської фауни теж складна проблема, тому системи підводного захисту та виявлення вторгнення, має бути здатні працювати у складних акустичних умовах через постійний шум від руху плавзасобів у портах. Природньо-кліматичні умови регіону також впливають на системи відеоспостереження, серед них повітря зі змістом солі, пил від обробки вантажів, природні явища, такі як урагани і удари блискавки, також мають безпосередній вплив на працездатність систем.

Сучасне технічне обладнання, яке набуває поширення та використовується у багатьох морських портах, є високотехнологічними сучасними рішеннями з використанням аналітики. Так для збору, аналізу та передачі інформації до єдиного центру безпеки порту використовуються системи радарного відеоспостереження для ефективно контролю руху суден на підходах до порту та у каналах. При виявленні підозрілих суден для відстеження їх руху та збору інформації використовуються PTZ відеокамери з функцією потужного наближення. Рішення з застосування 3D візуалізації при аналізі загроз надає більшу точність, глибину та деталізацію. Для сканування підводних загроз успішно використовують безпілотні літальні апарати. У морських портах поступово впроваджують такі рішення як радары, GPS та акустичні пристрої великої дальності (LRAD), використання Power Over Ethernet (PoE) світлодіодного підсвічування, інтегрованого з відеокамерами спостереження, інтелектуальні системи освітлення, які можуть працювати автономно та незалежно від зовнішніх умов.

Протягом багатьох років порти переживають цифрову трансформацію у зв'язку з проблемами безпеки, що постійно виникають, Однак для портів перехід до цифрової трансформації тягне за собою проблеми кібербезпеки, які необхідно вирішити, щоб у майбутньому порти змогли повністю розкрити потенціал цих нових технологій з метою підвищення стандартів забезпечення безпеки таких важливих стратегічних об'єктів, як морські порти.

Література:

1. Zarzuelo I. Cybersecurity in ports and maritime industry: Reasons for raising awareness on this issue / I. Zarzuelo. // *Transport Policy*. – 2021. – № 100. – С. 1–4.
2. Chalermpong S. Port cybersecurity and threat: A structural model for prevention and policy development / Senarak Chalermpong. // *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. – 2021. – № 37. – С. 20–36.
3. Bielawski, A., Lazarowska, A. Discussing cybersecurity in maritime transportation. *Maritime Technology and Research*. – 2021. – 4(1).

4. Матеріали сайту Perimeter security systems
URL:https://www.rbtec.com/ru/underwater_security_system/ (дата звернення 26.11.21).

5. Матеріали сайту Security and IoT.
URL:<https://www.asmag.com/resource/> (дата звернення 26.11.21).

УДОСКОНАЛЕННЯ ТЕХНОЛОГІЇ ПЕРЕМІЩЕННЯ ВІЙСЬКОВОГО АВТОМОБІЛЯ З ВІЙСЬКОВИМ ОЗБРОЄННЯМ

Петров Леонід Миколайович

*кандидат технічних наук, доцент,
викладач кафедри автомобільної техніки,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Петрик Юрій Миколайович

*старший викладач кафедри автомобільної техніки,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Кішнянус Ігор Володимирович

*старший викладач кафедри автомобільної техніки,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Лисий Олександр Васильович

*кандидат технічних наук, доцент кафедри автомобільної техніки,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Нікішин Володимир Афанасійович

*викладач кафедри автомобільної техніки,
Військова академія
м. Одеса, Україна*

У запропонованому військовому автотранспортному засобу (АТЗ) по гладкій внутрішній поверхні диска колісного рушя з зовнішньої його частини перекочується вага. Військовий АТЗ з модернізованим рушієм рухається з постійною швидкістю v_0 , рис. 1 [1, 2, с. 1-3].

Мета: визначити з якою швидкістю вага буде допомагати АТЗ в зоні прями контакту, тобто, коли вага буде знаходитись в зоні контакту шини з опорною поверхнею і буде допомагати АТЗ долати нерівності узбережжя.

Зв'яжемо осі координат з автомобільним колесом, рис. 2.

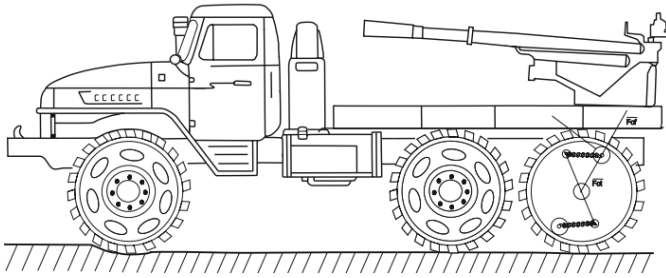
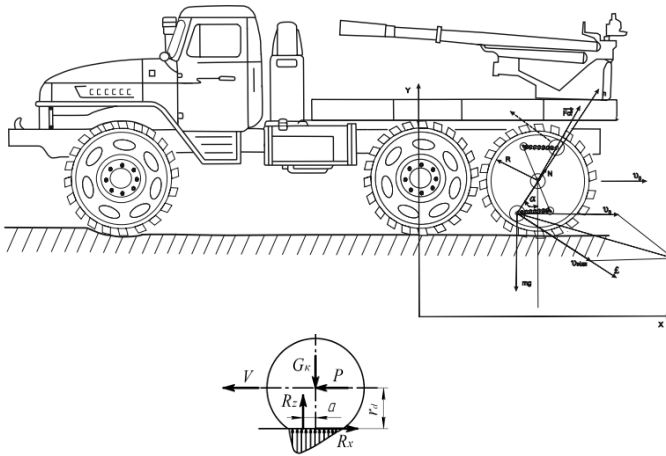


Рис. 1. Військовий АТЗ з навантаженням колісного рушія додатковою рухливою вагою



Розподіл сил, що діють на колісний рушій АТЗ

Рис. 2. Фізична модель військового АТЗ з навантаженням колісного рушія додатковою рухливою вагою

Для вирішення поставленої задачі використовуємо закон змінення механічної енергії і ваги за час, від початку її руху від верхньої частини диска до нижньої тобто, коли вага буде в нижній точці диска.

Змінення механічної енергії рухомої ваги при її русі від верхньої точки диску до нижньої точки диску буде представлено різницею потенційної та кінетичної енергії.

$$(E_b^n + E_b^k) - (E_h^n + E_h^k) = A$$

де $E_b^n - E_h^n = mgr$ – змінення потенціальної енергії за розглядаємих інтервал часу;

$E_b^k - E_h^k = \frac{mv^2}{2} - \frac{mv_0^2}{2}$ – зміна кінетичної енергії рухомої ваги за розглядаємих інтервал часу; A – робота зовнішніх сил.

Зовнішньою силою згідно, рис.2 являється сила нормальної реакції, яка діє зі сторони диску автомобільного колеса на рухому вагу.

Робота цієї сили за невеликий проміжок часу Δt представлена формулою:

$$\Delta A = N * v dt$$

Для визначення сили N використовуємо природні осі системи координат, які зв'язано з автомобільним колесом. З цією метою запишемо рівняння руху ваги відносно природних осей системи координат в проекціях на нормальну n та тангенціальну τ осі [3, 331-335]:

$$\frac{mv^2}{R} = N - mg \cos \alpha$$

Після диференціювання отримуємо

$$\frac{m dv}{dt} = mg \sin \alpha$$

Де m – маса рухливої ваги;

v від n модуль швидкості рухливої ваги відносно диску автомобільного колеса;

α кут між віссю n та вертикальною віссю.

$$mgR + \frac{mv^2}{2} - \frac{mv_0^2}{2} = m\sqrt{2gRV_0}$$

Тоді шляхом рішення наведеного рівняння, відносно швидкості рухливої ваги до зони плями контакту і тим самим навантаженням колісного рушія додатковою рухливою вагою, отримуємо формулу швидкості для переміщення військового АТЗ

$$v = V_0 + \sqrt{2gR}$$

Література:

1. Петров Л. М. «Спосіб переміщення мобільного енергетичного засобу». 10.02.2015, Бюл. № 1.
2. Петров Л. М. «Спосіб переміщення мобільного засобу» 10.01.2014, Бюл. № 1.
3. Лобас Л.Г., Лобас Людм. Г. Теоретична механіка: Підручник для студентів вищих технічних навчальних закладів / Л.Г. Лобас, Людм. Г. Лобас. – К.: ДЕТУТ, 2008. – 406 с. с 331-335.

БЕЗПЕКА СУДНОПЛАВСТВА ТА УТИЛІЗАЦІЯ СУДЕН**Пізнцалі Людмила Вікторівна**

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри технічного обслуговування і ремонту суден
Навчально-науковий інститут морського флоту
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Шумило Олександр Миколайович,

*кандидат технічних наук, професор,
проректор із навчально-організаційної роботи,
доцент кафедри суднових енергетичних установок
та технічної експлуатації
Навчально-науковий інститут морського флоту
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Александровська Надія Ігорівна

*доцент кафедри суднових енергетичних установок
та технічної експлуатації,
доцент кафедри судноводіння і морської безпеки,
заступник директора
Навчально-науковий інститут морського флоту
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Россомаха Олена Ігорівна

*кандидат технічних наук,
старший викладач кафедри технічного обслуговування і ремонту суден
Навчально-науковий інститут морського флоту
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Рабоча Тетяна Валентинівна

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри забезпечення військ (сил)
Військова академія
м. Одеса, Україна*

Россомаха Олег Анатольович¹

*старший викладач кафедри
суднових енергетичних установок та технічної експлуатації,
заступник директора
Навчально-науковий інститут морського флоту
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Проблема забезпечення безпеки судноплавства є однією з найважливіших на морському транспорті, оскільки від її успішного вирішення залежить

охорона життя та здоров'я членів екіпажів суден і пасажирів, збереження самих транспортних засобів та вантажів, що перевозяться на них, а також вплив на навколишнє середовище. Ця проблема сьогодні є не тільки проблемою держави але й міжнародною проблемою.

Численні аварії у водах Світового океану завдають людуству величезних втрат, як людських, так і матеріальних, особливо при аваріях великих пасажирських суден («Титанік» – 1459 осіб, пором «Естонія» – понад 800 осіб) та нафтових танкерів («Берге Істра», «Торрі Каньйон», «Амоко Кадіс» та ін.) [1].

У поняття «безпека судноплавства» вкладається ширший зміст, ніж безаварійна експлуатація морських суден. Воно охоплює систему заходів, спрямованих на збереження людського життя на морі, захист морських суден від небезпек на морі, а також захист морського середовища від забруднення з суден.

Автори погоджуються з [2, с. 208], де фактори безпеки перевезень розділяють на дві основні групи: зовнішні та внутрішні. Зовнішні фактори зумовлені впливом зовнішніх чинників на судно (гідрометеорологічні, географічні чинники, інші судна, навігаційні небезпеки, акти незаконного втручання та інше. Внутрішні фактори обумовлені впливом внутрішніх чинників (напруження у колективі, погані умови життя членів екіпажу, втомлюваність), а також і тих, що спочатку були привнесені ззовні (вага вантажу, баласту, бункера і запасів, та його розподіл усередині судна, та ін.).

Особливу увагу, автори хочуть звернути на географічний фактор впливу на безпеку – стан судноплавних артерій.

Стрімкий розвиток світової економіки в останні десятиліття призвів до значного скорочення життєвого циклу складних технічних систем. Аналогічний тренд спостерігається і у основного елемента матеріально-технічної бази водного транспорту – морського і річкового флотів. Так, якщо ще нещодавно багато судноплавних компаній з успіхом експлуатували судна, вік яких складав 30 і більше років, то після кризи 2009 року зустріти на ринку морських перевезень судна старше 10 – 15 літнього віку досить складно. Головна причина таких змін у політиці судновласників – економічна. За величиною експлуатаційних витрат «старі» судна стають не конкурентоздатними (великі витрати паливно-мастильних матеріалів і чисельність екіпажу, ремонтні витрати та інше) [3, с. 29].

Сьогодні, у світовому науково-технічному співтоваристві відзначається тенденція до зміни пріоритетів у розстановці завдань розвитку морської системи, зокрема, і на даний час пріоритет віддається питанням екології та безпеки судноплавства.

Крім того, дослідження, проведені Міжнародною морською організацією [ІМО], показали зростаюче число аварій суден, вік яких перевищує двадцять років. Для збереження необхідного рівня безпеки

мореплавання посилюються конвенційні вимоги, дотримання яких вимагає від судновласників додаткових фінансових витрат на проведення робіт з модернізації і переобладнання. Таким чином, вивід з експлуатації «старих» суден і їх заміна новими відповідно є природним комерційним процесом, направленим на підвищення експлуатаційної ефективності, зниження рівня морського ризику і як наслідок – підвищення безпеки судноплавства.

У 2003 р приймається Керівництво ІМО з утилізації суден (Резолюція А. 962 (23)) в якому вказано, що з точки зору видалення суден, що відслужили термін є мало альтернатив утилізації: постановка судна на ремонт лише відкладає вирішення питання; є лише обмежена можливість переобладнання суден для інших видів використання [4].

Утилізація включає розбирання суден з подальшим перепродажем його механізмів і приладів для повторного використання, а також перетворення корпусу судна на металобрухт.

За даними [5] щорічно у світі переробляється близько 630 млн т сталевого брухту, що запобігає викидам CO₂ приблизно на 950 млн т. Якщо додати ливарний сектор, щорічна економія викидів CO₂ становитиме понад 1 мільярд тонн відповідно до BIR (Міжнародне бюро переробки відходів).

Іншим методом утилізації суден може бути затоплення суден, з яких попередньо видалені всі екологічно небезпечні матеріали та створення штучних рифів або затоплення суден в океані на великій глибині.

Навмисне потоплення судна, не дає можливості утилізувати сталь та інші матеріали, і устаткування судна.

З 1994 по 2000 рік в Україні було списано понад 1000 одиниць суден загальної водотоннажністю майже 3 млн т, що дозволило б отримати більше ніж 2 млн т чорного і більше 200 тис. т кольорового металу. Розташування списаних з 1994 по 2000 рр. суден та кораблів регіонами України наведено в табл. 1. Уявіть собі, скільки суден та кораблів додалось до цієї кількості за 20 років? [6, с. 71].

Таблиця 1

Розміщення списаних суден та кораблів за регіонами України

Місто	Кількість судновласників, од	Кількість суден, од.	Загальна водотоннажність порожнем, т
Одеса	7	256	1337690
Ізмаїл	1	384	232704
Київ	13	156	160054
Маріуполь	1	61	224429
Керч	1	41	8778
Херсон	1	1	4426
Дніпро	1	1	937

Джерело: [6, с. 74]

Списані й непридатні до експлуатації, але не утилізовані судна, що займають значну частину бухт та узбережних територій, є джерелами шкідливих забруднень річкових та морських вод, крім того серйозною загрозою безпеці судноплавства.

Наведемо декілька прикладів: «...»Капітан Остапенко» – навчально-тренувальне судно завдовжки 70 метрів. 2013-го «Капітан Остапенко» з невідомих причин дрейфував Дніпром уночі, без сигнальних вогнів і людей на борту. Під час самостійного плавання «Остапенка» зачепив світловий буй і те, що він не зіткнувся з іншими кораблями чи пристанню – це чудо...», «У 2014 р суховантаж «Комсомольська» затонув в акваторії Миколаєва...», « У 90-х роках суховантаж «Волго Дон 25» згорів і потонув в акваторії порту Маріуполь» і т. д. Жахливі приклади можна продовжувати.

Навіть у Міністерстві інфраструктури України, якому підконтрольні всі водоймища країни, точно не знають, скільки затонулих та затоплених плавзасобів там знаходиться [7]. Треба пам'ятати, що вони становлять небезпеку для судноплавства і, зазвичай, вважаються несприятливими чинниками з погляду довкілля.

Література:

1. Понятие безопасности мореплавания. Методы ...<https://jurisprudence.club> > ро... (дата звернення: 28.11.2021).
2. Акмайкин Д.А., Царик Р.С., Москаленко А.Д., Москаленко М.А., Ключева С.Ф. Анализ факторов, влияющих на безопасность морских контейнерных перевозок // ТДР. 2015. №6. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-faktorov-vliyayuschih-na-bezopasnost-morskih-konteynernyh-perevozok> (дата звернення: 28.11.2021).
3. Пізінцалі Л.В. Методологічні основи організаційно-технологічних процесів утилізації суден: монографія / Л.В. Пізінцалі. – Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. – 308 с.
4. А.962(23) Руководство ИМО по утилизации судов – RiSE URL: <http://rise.odessa.ua> > texts (дата звернення: 30.11.2021).
5. Тенденции рационального использования вторичных ресурсов и проблемы экологии URL: <https://www.metainfo.ru/ru/news/131381> (дата звернення: 27.11.2021).
6. Перов В.М. Реновация суден: Навчальний посібник. – Миколаїв: НУК, 2006. – 148 с.
7. Новости Украины, последние новости и события от ...URL: <http://www.segodnya.ua/> (дата звернення 27.11.2021).

УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ ПНЕВМООБМИВУ КОРПУСУ СУДНА ЛЬОДОВОГО ПЛАВАННЯ

Терлич Станіслав Володимирович

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри «Суднобудування та судноремонт»,
Херсонської філія*

*Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова
м. Херсон, Україна*

Дамчук Максим Сергійович

*здобувач вищої освіти,
Херсонська філія
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова
м. Херсон, Україна*

Забавський Віктор Дмитрович

*здобувач вищої освіти,
Херсонська філія
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова
м. Херсон, Україна*

Аналіз сучасного стану торгового флоту України свідчить, що середній вік суден становить в районі 39-42 роки. В той же час судна, про проекти яких йдеться мова розроблялися конструкторськими організаціями на 24 роки, після чого судно підлягає декласифікації із обмеженням району плавання. Використовуючи сучасні інтернет-платформи для спостереження маршрутів суден (наприклад MarineTraffic) автором було зроблено висновок, що українські судна за останні 5 років все частіше заходять до країн Північної Європи та Балтійського басейну, де з листопада по березень відносно складні льодові обставини.

Огляд сучасної літератури та інтернет-ресурси підтвердили обмеженість експлуатації суден за рахунок наявності льоду у прибережних районах Балтії, куди все частіше вимушені заходити українські судна.

Метою дослідження є удосконалення конструкції та режимів експлуатації агрегату та системи протизледенілого пристрою на базі турбокомпресорного агрегату ТАГ5. Об'єктом дослідження є морські технології для покращення руху морського судна у середній та легкій льодовій обстановці. **Предмет дослідження** – загальносуднові баластні та спеціальні системи судових енергетичних установок для подачі водяної пари за борт судна в район ватерлінії для розрідження забортного льоду.

Основною науковою задачею є дослідження втомленої міцності та динаміки лопаток суднового компресора. Практичною задачею є розроблення алгоритмів, заходів та систем керування установкою розріджування льоду в районі ватерлінії судна без несення ваhti в автоматичному режимі. Використовувалися наукові методи будівельної механіки та вібрації суден, методи математичної статистики та загальноінженерні методи тензометрування та безконтактних амплітуд коливання, методи гідромеханіки.

Основний текст. Для покращення льодопрхідності, збільшення швидкості та зменшення діаметру встановленої циркуляції в умовах льодової обстановки, транспортні судна за останні роки почали оснащувати пневматичними протизледенілими пристроями (ППП). Першим відомим випадком обладнання судна ППП є криголам “Polar Star”, який було побудовано у 1976 році у США. Він експлуатується і в наш час. Основним елементом ППП даного криголаму (рис. 1) є турбонадувний агрегат

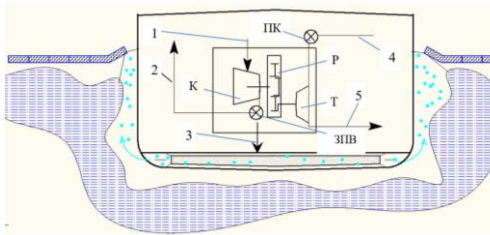


Рис. 1. Схема протизледенілого пристрою судна

(ТНА), який складається з осьового компресора К, парової турбіни Т та редуктора Р. До складу пристрою входить система регулювання, керування та захисту (ПКЗ) агрегату із паровим клапаном (ПК) та заслінкою перепуску повітря (ЗПП). Іншими елементами ППП є трубопроводи та тракти: забірники та підведення атмосферного повітря до компресора 1, перепуску повітря в атмосферу 2, подачі повітря за борт 3, підведення свіжої пари до турбіни 4, трубопроводу відведення відпрацьованої пари 5.

У якості базового судна для удосконалення системи ППП прийнято Т/Х «Нафторудовоз 46М» проекту 1570м, порт приписки – Херсон. Судно побудовано на Пермському суднобудівному заводі «Кама» у 1979 році. Розробки та впровадження проводились під час планового ремонту на Херсонській верфі Smart maritime Group. Судно має льодовий клас ЛЛ2 згідно класифікаційного товариства і може експлуатуватись у легких льодових умовах неарктичних морів.

У розрахункових діапазонах частот обертання були зареєстровані резонанси лопаток при коливаннях на одній вигінній формі. Найнижша кратність резонансів лопаток – четверта. Максимальні вібраційні

напруження лопаток – у першому ступені – 50 та 21 МПа відповідно для компресорів №1 та №2, при максимальній нерівномірній швидкості потоку $\delta C = 14\%$. Зміна напружень у лопатках при збільшенні нерівномірності потоку відображають результати на рис. 2.

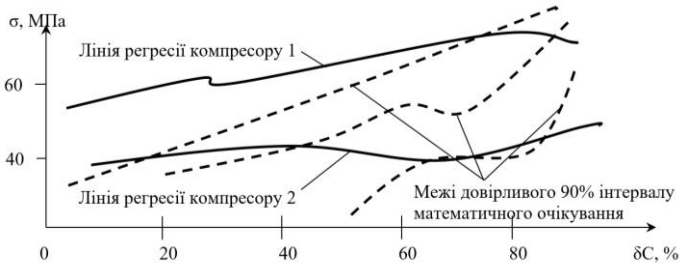


Рис. 2. Залежність вібраційних напружень при резонансі лопаток при нерівномірній швидкості потоку

Результати експерименту показали, що при зледенінні компресора напруження у лопатках не перевищують 100 МПа, що свідчить про їх достатню вібраційну надійність, якщо параметр K_C не перевищує 10-15%. З урахуванням цього, розроблено вимоги до експлуатації агрегату при атмосферних умовах, які викликають зледеніння вхідної частини компресора.

Для вирішення питань щодо матеріалу робочих лопаток компресора було досліджено вплив експлуатаційного напрацювання у морських умовах на втомлену міцність цих деталей, а також вивчити корозійно-втомлені властивості деталей, які не кородують та використовуються для виготовлення лопаток.

Вплив експлуатаційного напрацювання визначено за результатами випробувань на втомленість лопаток першого ступеня компресора, виготовлених зі сталей 20Х13 та 13Х11Н2ВМФ(ЭИ961).

У якості міри впливу експлуатаційного напрацювання на міцність лопаток прийнято відносне зміння їх межі втомленості. Враховуючи різні напрацювання випробуваних лопаток, для співставлення результатів визначено зміння меж втомленості на 10 тисяч годин за залежністю (1) [1].

$$\beta_{10} = \frac{\sigma_{-1}^{10}}{\sigma_{-1}^H}, \quad (1)$$

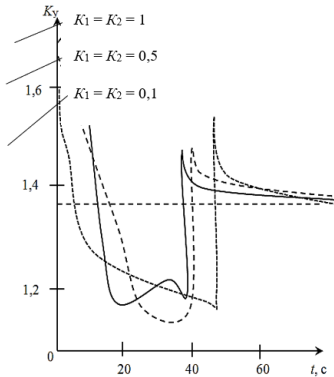
де σ_{-1}^{10} – межа втомленості нових лопаток, МПа; σ_{-1}^H – межа втомленості лопаток після напрацювання 10 тисяч годин.

Економічний режим роботи ТНА при збільшенні тиску свіжої пари або зменшенню осадки судна може підтримуватись тим же РПЗ при перемиканні його на налаштування згідно параметрам описаним рівнянням (2) [2].

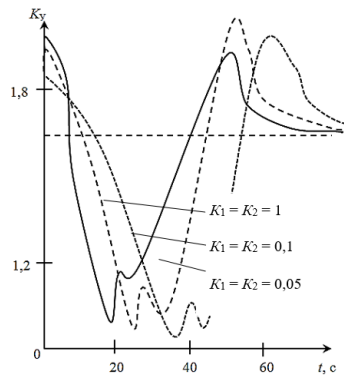
$$K_Y^3 = K_Y^2, \quad (2)$$

де K_Y^3 – заданий коефіцієнт стійкості за пом пажем; K_Y^2 – коефіцієнт стійкості у економічному режимі (рис. 3).

Резюме. Вперше запропоновано здійснення управління ТНА, яке може біти автоматизоване шляхом введення в систему РКЗ регулятора помпажних насосів. Вперше обґрунтовано, що використання пропорційно-інтегральної ланки простішої структури в електронній частині РКЗ забезпечує необхідну точність та стійкість перехідних процесів в системі ППП. Удосконалено комплекс автоматизованого керування ТНА, що дозволило підвищити надійність, економічність, а також надало можливість експлуатації без несення ваhti. У перспективі можливі наступні системи: дизель→компресор, електродвигун→компресор, газотурбінний двигун→компресор, привід компресора від ГТА через обгінну муфту та запуском допоміжної парової турбіни. В останньому випадку, необхідно також розв'язати задачі синхронізації частоти обертання валівПідвищення частоти обертання до номінальної із наступним закриттям ЗПП під керуванням РКЗ. Підвищення частоти обертання до максимальної ($n_{\max} = n_{\text{НОМ}}$), потім закриття ЗПП під керуванням РКЗ із наступним прикриттям парового клапану до $n = n_{\text{НОМ}}$.



Підвищення частоти обертання до номінальної із наступним закриттям ЗПП під керуванням РКЗ.



Підвищення частоти обертання до максимальної ($n_{\max} = n_{\text{НОМ}}$), потім закриття ЗПП під керуванням РКЗ із наступним прикриттям парового клапану до $n = n_{\text{НОМ}}$.

Рис. 3. Перехідний процес виводу ТНА ППП

Література:

1. Опір матеріалів : навч. посібник / Л. І. Коростильов, О. Є. Лугінін, Р. Ю. Коршиков, В. В. Спіхтаренко, С. В. Клименков, С. В. Терлич ; за ред. Л. І. Коростильова. – 2-ге вид., переробл. та допов. – Миколаїв : НУК, 2017. – 310 с.
2. Богатов А. А. Механические свойства и модели разрушения металлов. Учебное пособие для вузов. – Екатеринбург : УГТУ-УПИ, 2002. – 329 с.

ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКИХ ПРИВ'ЯЗНИХ СИСТЕМ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ АКВАТОРІЙ ПОРТІВ**Трунін Костянтин Станіславович***кандидат технічних наук, доцент,**доцент кафедри менеджменту факультету економіки моря,
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
м. Миколаїв, Україна*

На сучасному етапі процеси деградації довкілля сягнули таких розмірів, що під загрозою опинилося саме існування населення планети Земля. Міжнародне співтовариство визнало той факт, що на межі третього тисячоліття різко загострилися глобальні та регіональні екологічні проблеми, відбуваються небезпечні глобальні перетворення в біосфері, які нерідко сягають меж, за якими може порушуватися стійкість екосистем.

На конференції ООН з питань навколишнього середовища і розвитку «Планета Земля», що відбулася в 1992 р. у Ріо-де-Жанейро (Бразилія), голови та представники урядів із 179 країн світу ухвалили планетарну програму дій «Порядок денний на XXI століття» та Декларацію про навколишнє середовище та розвиток [1]. Визначено, що магістральною метою сталого розвитку є забезпечення тривалого й поступального існування людства в умовах повноцінного природного середовища та гармонійних взаємин як усередині суспільств, так і між спільнотами. Держави, які підписали цей документ (серед них і Україна), взяли на себе зобов'язання розвинути стратегію, яка має на меті збалансоване природокористування – економічно сталий, соціально спрямований та екологічно відповідальний розвиток, і закликали світове співтовариство «перейти на рейки стійкого розвитку, за якого потреби населення планети будуть задовольнятися не на шкоду майбутнім поколінням, а економічне зростання поєднуватиметься з розв'язанням соціальних проблем і збереженням навколишнього середовища.

Активізація об'єднання зусиль багатьох країн у пізнанні Світового океану розпочалася у 50-х роках ХХ ст. [2, с. 30]. Дослідження океану з використанням форм міжнародної кооперації океанографів є об'єктивним та взаємно корисним процесом. Народження ідеї спільного проведення океанографічних робіт відноситься до 1902 р., коли в Копенгагені був створена Міжнародна рада з дослідження моря. Нова конвенція цієї ради за участю 17 країн набула чинності у 1968 р.

У 2017 р. Генеральною Асамблеєю ООН проголошено Десятиліття наук про океан в інтересах сталого розвитку (2021–2030 рр.), спрямоване на стимулювання науки про океан і накопичення знань з метою обернення тенденції до погіршення стану океанської системи та стимулювання нових можливостей для сталого розвитку цієї масивної морської екосистеми. Концепція Десятиліття така: «Наука, яка потрібна нам для того океану, який ми хочемо»[3].

Як зазначає Генеральний директор ЮНЕСКО Одрі Азуле [3], задоволення потреб майже 3 мільярдів чоловік залежить від морського та прибережного біорізноманіття. Океан поглинає близько третини CO₂, що виділяється людьми, пом'якшуючи негативні наслідки зміни клімату. Відповідно до Глобальної доповіді МОК про стан наук про океан національні витрати науки про океан становлять від 0,04 до 4% від загального обсягу інвестицій у дослідження та розробки.

Поняття морської безпеки, як ми вважаємо, є інтегральним і включає у себе екологічну безпеку [4], техногенну безпеку [5], воєнну безпеку [6], економічну безпеку [7] та ін.

В умовах ведення так званої гібридної війни Україною особливо важливими викликами в цих умовах є: війна на заході України, анексія Кримського півострову, міграційні потоки біженців, які намагаються покинути свої країни через несприятливі умови існування та через Україну потрапити у країни Західної Європи та Велику Британію. Все це складає загрозу і для країн Східної та Південної Європи та Балтійського регіону і потребує прийняття відповідних рішень та дій в цих складних умовах. У зв'язку з цим з'явилися нові виклики та загрози, особливо для акваторій портів та прибережних регіонів [8–10].

Одним з технічних засобів забезпечення безпеки на морі є Морські прив'язні системи (МПС) з гнучкими зв'язками (ГЗ), клас яких є дуже різноманітним: надводні, підводні, повітряні, стаціонарні, дрейфуючі [11]. До складу МПС, як правило, включають кілька окремих модулів (ланок) і ГЗ, що з'єднують їх, які забезпечують у робочому стані прив'язної системи (ПС) необхідну просторову конфігурацію.

Повноцінна експлуатація української частини Азово-Чорноморського басейну обумовлює створення спеціальних засобів морської техніки – підводних апаратів-роботів (ПАР), які забезпечили б моніторинг донної

поверхні та водної товщі в природоохоронних цілях, безпечно суднопластво, розвідку й освоєння мінеральних та енергетичних ресурсів моря [12].

У зв'язку з цим виникає проблема удосконалення проектування МПС з ГЗ, яка потребує розробки сучасних математичних моделей та використання принципів Суднобудування 4.0 та ВІМ-технологій (ВІМ–моделей). Удосконалення проектування МПС з ГЗ в процесі створення (розробки) проекту нової МПС передбачає збір і комплексну обробку всіх необхідних даних (конструкторської, технологічної, економічної та ін. інформації з усіма її взаємозв'язками та взаємозалежностями), коли МПС в процесі проектування розглядається як єдиний об'єкт з усіма його елементами, які мають до нього відношення [13].

Концепція удосконалення проектування МПС базується на використанні цифровізації, як науково-методологічної основи процесу автоматизованого проектування на ранніх стадіях (технічна пропозиція та ескізне проектування) з використанням принципів Суднобудування 4.0 та Індустрія 4.0, вирішуючи проблему підвищення ефективності проектування та економії часу, а також загальних витрат на процес створення нового виробу (об'єкту).

Використання даної концепції удосконалення проектування МПС з ГЗ, дасть можливість підвищити конкурентоспроможність виробу, що проектується, у цілому), знизить собівартість та зменшить терміни проектування МПС з ГЗ, оскільки вже на ранніх стадіях проектування дасть можливість отримати конкретний практичний результат та знизить наукову трудомісткість виконуваних робіт.

Література:

1. Моніторинг і методи вимірювання параметрів навколишнього середовища : навч. посібник. / В. М. Ісаєнко, Г. В. Лисиченко, Т. В. Дудар та ін. – К.: Вид-во Нац. авіац. ун-ту «НАУ–друк», 2009. – 312 с.
2. Тарасюк Ю. Ф. Международные океанографические экспедиции. В кн.: Человек, море, техника: Сборник. Л.: Судостроение, 1980. – 280 с.
3. Глобальный доклад МОК о состоянии наук об океане. URL: <http://unesdoc.unesco.org/images/0024/002493/249373r.pdf>
4. Михайлюк В.О., Халмурадов Б.Д. Цивільна безпека: Навч. пос. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 158 с.
5. Касьяненко А.А., Михайличенко К.Ю. Анализ риска аварий техногенных систем: Монография. – М.: РУДН, 2009. – 176 с.
6. Годоров І.Я. Геополітичний вимір українських морів та річок в контексті російської агресії. // Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали XI Міжнародної НТК у 2-х ч. – Ч. 2. – Миколаїв: НУК, 2020. – 448 с. – С. 361–364.

7. Ареф'єва О.В. Планування економічної безпеки підприємств / О.В. Ареф'єва, Т.Б. Кузенко. – К.: Вид-во Європ. Ун-ту, 2004. – 170 с.
8. Сиденко К., Голобоков С. Защита портов и одиночных судов с помощью необитаемых подводных аппаратов. // *Морской флот*, № 5, 2008. – С. 28–30.
9. Блінцов В.С., Блінцов О.В., Бабкін Г.В. та ін. Інтегрована система роботизованого моніторингу морської обстановки у територіальних водах України. // *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали X Міжнародної НТК у 2-х т. т. 2.* – Миколаїв: НУК, 2019. – 448 с. – С. 140–143.
10. Некрасов В.А., Бондаренко А.В. Охрана морского пограничного пространства на основе использования современных средств наблюдения и нейтрализации. // *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці: Матеріали VIII Міжнародної НТК.* – Миколаїв: НУК, 2017. – 544 с. – С. 39–43.
11. Трунин, К. С. Классификация морских привязных систем. // *Збірник наукових праць Севастопольського військово-морського ордена Червоної Зірки інституту ім. П.С. Нахімова.* – Севастополь: СВМІ ім. П.С. Нахімова, 2009. – Вип. 1(16). – С. 77–89.
12. Полтавець, О. Підводні роботи для військово-морських сил [Текст] / О. Полтавець // *КАМУФЛЯЖ*, 2012, №2. – С. 9-11.
13. V. Blintsov, K. Trunin. Improving the designing of marine tethered systems using the principles of Shipbuilding 4.0. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies* ISSN 1729-3774 #1/13 (109), 2021, UDC 629.5.01.001.63, DOI: 10.15587/1729-4061.2021.225512. pp. 35-48.

ОЦІНКА СУЧАСНИХ РИЗИКІВ ДЛЯ СИСТЕМ УПРАВЛІННЯ СУДНАМИ

Шумілова Катерина Володимирівна

*аспірант, асистент кафедри теорії і устрою судна,
Національний університет «Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Сьогодні проблемою інформаційної безпеки морської галузі стурбовані не лише уряди, а й судноплавні компанії світу. Всі країни мають спільні проблеми: кібертероризм, кіберзлочинність, неправомірний доступ до даних, загрози об'єктам критичної інфраструктури. Атаки на комп'ютерні системи морських суден стають дедалі витонченішими і загрожують не тільки перебоями у світовій торгівлі а й збитками у роботі комерційного флоту [1, 5].

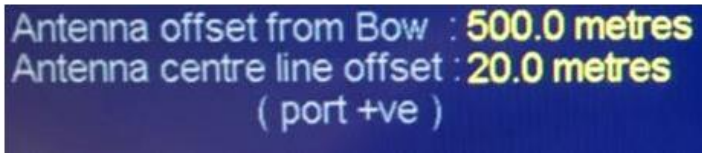
У багатьох випадках хакерам не потрібні спеціальні інструменти для кібератаки, оскільки обладнання працює з логінами та паролями за замовчуванням (admin/1234).

Супутникові антени Globe Wireless та системи управління мережею KVH CommVox були включені фахівцями до списку судового обладнання, підключеного онлайн із некоректними налаштуваннями. Авторизація в них відбувалася через незахищене HTTP-з'єднання. Також слід зазначити, що у випадку з CommVox на сторінці введення логіну вказується назва судна і є кнопка, при натисканні якої виводиться список активних користувачів, що містить імена всіх членів екіпажу. Далі, наводячи курсор миші на окремі елементи на сторінці входу, експерт (ім може бути й хакер), отримав доступ до інформації про приватну мережу судна [4].

Аналізуючи звіт з внутрішнього аудиту ВМФ, отриманого Navy Times, підводні човни Naval Submarine Force Pacific не проходили необхідних внутрішніх та зовнішніх інспекцій з кібербезпеки в останні роки, що підвищує ймовірність кібер-вразливості [5]. Наприклад, корабель LCS (littoral combat ship) прибережної зони ВМС США має радіоелектронне обладнання, яке потенційно може бути зламане кіберзлочинцем: трикоординатну РЛС ППО «Sea Giraffe»; оптико-електронну станцію спостереження з інфрачервоним каналом; навігаційний радар; термінали військового супутникового зв'язку; термінал тактичної системи зв'язку «JTIDS»; систему зв'язку «SINGARS»; супутниковий зв'язок «INMARSAT» та ін. (рис. 1).

Більшість суден мають дві ECDIS (Electronic Chart Display and Information System, електронно-картографічна навігаційно-інформаційна система). Резервні паперові карти мало де зберігаються, оскільки вони дорого коштують та їх важко оновлювати. Якщо обидві ECDIS не завжди оновлюються вчасно, у кожній діаграмі ECDIS будуть невідповідності. Більшість пристроїв ECDIS працює на старих ОТ-системах і давно не оновлювалися для захисту від вразливостей. Доступ до таких даних у цих системах може отримати будь-хто. Тепер ми можемо говорити, що два ECDIS на борту хакерам буде легко зламати.

Вочевидь, що ці комп'ютерні системи на капітанському містку узгоджують дані одна з одною і це небезпечно. Можна змінити інформацію одночасно в ECDIS та радарі і базова комп'ютерна перехресна перевірка буде пройдена (рис. 2.).



Antenna offset from Bow : 500.0 metres
Antenna centre line offset : 20.0 metres
(port +ve)

Рис. 2. Приклад зміщення геопозиції в радарі

На рисунку 3. показано як судно «перемістилося» на інший бік щодо хвилерізу.

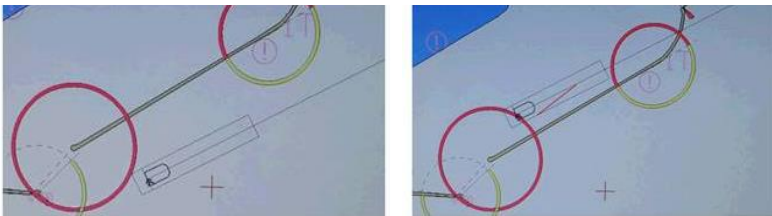


Рис. 3. Приклад зміщення в ECDIS

Слід зазначити, що дистанційне захоплення навігаційної системи було підтверджено спеціалістом з морської кібербезпеки фірми NCC Group Бренданом Сондерсом. В азіатському порту на борт танкера хтось із команди приніс документацію на зараженій USB-флешці. При оновленні через USB-порт карти перед виходом у море вірус вразив навігаційну систему ECDIS. На ECDIS майже ніколи не ставлять антивірус. Кіберзагроза може набути зовсім іншого масштабу, якщо хакери вирішать вивести з ладу або навіть знищити судно, перехопивши все управління [3, 5].

9 червня 2021 року якийсь «Джокер ДНР» здійснив кібератаку на сайт ВМС України та пообіцяв опублікувати список усіх учасників українсько-американських навчань Sea Breeze-2021 у Чорному морі. Усього від кібератак такого типу постраждали понад 100 організацій у Європі та Північній Америці, збитки досягли 150 млн. доларів [6].

Висновки. Для забезпечення кібербезпеки в першу чергу важливо убезпечити системи супутникового зв'язку на судах, а потім й інше суднове обладнання, яке підключено онлайн. Для створення стратегічного плану реагування на кіберінциденти важливим рішенням будуть наступні дії: 1. Оптимізувати свої інвестиції в кібербезпеку для захисту найважливіших цифрових активів з урахуванням їхньої ділової цінності та вимог конфіденційності. 2. Встановити відповідні механізми захисту суднових даних, резервування та аварійного відновлення. 3. Оцінити ризик

на різних рівнях вразливості, тому що високі витрати не гарантують кращої кібербезпеки. Зазнати невдачі можуть навіть найдорожчі технологічні рішення. Адже хакери компрометують людський фактор і, видаючи себе за законних користувачів, отримують доступ до конфіденційних даних. 4. Врахувати внутрішні загрози, що виникають із самої компанії або від користувачів судових систем ОТ/ІТ. 5. Забезпечити навчання керівництва та співробітників судноплавних компаній ризикам кібербезпеки та кращим стратегічним практикам.

Література:

1. Juan Ignacio Alcaide, Ruth Garcia Llave. Critical infrastructures cybersecurity and the maritime sector. *Transportation Research Procedia*. 2020. Vol. 45, P. 547-554. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.058>.

2. Крис Баранюк. Пираты XXI века: как хакеры угрожают торговому флоту. Би-би-си. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-41004497> (дата звернення: 04.12.2021).

3. Современные корабли – находка для хакеров. Український телекомунікаційний портал. URL: <https://portaltele.com.ua/news/internet/sovremennyye-korabli-nahodka-dlya-hakerov.html> (дата звернення: 06.12.2021).

4. Ken Munro. Можно ли взломать корабль? Хабр. URL: <https://habr.com/ru/company/cloud4y/blog/492864/> (дата звернення: 29.11.2021).

5. Geoff Ziezulewicz. Audit: Some Navy sub cybersecurity inspections were neglected in recent years. Your Navy. URL: <https://www.navytimes.com/news/your-navy/2021/08/12/audit-some-navy-sub-cybersecurity-inspections-were-neglected-in-recent-years/> (дата звернення: 05.12.2021).

6. Хакер взломал сайт ВМС Украины и теперь угрожает опубликовать данные участников Sea Breeze-2021. Фокус. URL: <https://focus.ua/digital/487601-haker-vzломal-sayt-vms-ukrainy-i-terep-ugrozhayet-opublikovat-dannye-uchastnikov-sea-breeze-2021> (дата звернення: 27.11.2021).

The project was implemented with the support of



The Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation is a non-governmental organization, which was established in 2010 with a view to ensuring the development of international science and education in Ukraine by organizing different scientific events for Ukrainian academic community.

The priority guidelines of the Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation

1. International scientific events in the EU

Assistance to Ukrainian scientists in participating in international scientific events that take place within the territory of the EU countries, in particular, participation in academic conferences and internships, elaboration of collective monographs.

2. Scientific analytical research

Implementation of scientific analytical research aimed at studying best practices of higher education establishments, research institutions, and subjects of public administration in the sphere of education and science of the EU countries towards the organization of educational process and scientific activities, as well as the state certification of academic staff.

3. International institutions study visits

The organisation of institutional visits for domestic students, postgraduates, young lecturers and scientists to international and European institutes, government authorities of the European Union countries.

4. International scientific events in Ukraine with the involvement of EU speakers

The organisation of academic conferences, trainings, workshops, and round tables in picturesque Ukrainian cities for domestic scholars with the involvement of leading scholars, coaches, government leaders of domestic and neighbouring EU countries as main speakers.

Contacts:

Head Office of the Center for Ukrainian-European Scientific Cooperation:
88000, Uzhhorod, 25, Mytraka str.
+38 (099) 733 42 54
info@cuesc.org.ua

International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black Sea region: challenges and threats»

December 23, 2021

Izdevniecība «Baltija Publishing»
Valdeķu iela 62 – 156, Rīga, LV-1058
E-mail: office@baltijapublishing.lv

Iespiests tipogrāfijā SIA «Izdevniecība «Baltija Publishing»
Parakstīts iespiešanai: 2021. 20. decembris.
Tirāža 100 eks.