

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 2



2021

International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings, Vol. 2. (December 23, 2021, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia : “Baltija Publishing”, 420 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 Mykhailovych – 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

Богдан ДРАП'ЯТИЙ 14

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

Проблеми функціонування морського транспорту і безпека України

Бублик О. І., Сикало А. В...... 16

Розробка методології системного підходу до проблем кібербезпеки на борту судна

Волошинов С. А., Кравцова Л. В., Зайцева Т. В. 19

Трансформація політики НАТО щодо Чорноморського регіону після окупації Криму

Горюнова Є. О...... 23

Стратегічні напрями морських наукових досліджень

Давидова Т. О...... 27

Морське право України в умовах глобалізації

Котковський В. С. 29

Трансформація української національної безпеки в умовах війни з Росією

Лісовський В. М...... 31

Вплив глобальних ризиків на інформаційно-правове забезпечення морської безпеки

Львова Є. О., Юрченко М. М. 35

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

Україна та нові альянси у Балто-Чорноморському регіоні: питання безпеки

Автушенко І. Б...... 39

Політологічні вектори Балто-Чорноморського співробітництва: ретроспективний аспект та сучасний контекст

Клачко В. М...... 42

Роль міжнародної морської організації в забезпеченні морської безпеки України у Балто-Чорноморському регіоні

Мануїлова К. В., Колеснікова К. С., Пурцхванідзе О. В...... 46

Морська безпека Чорноморського регіону за часів Козацько-Гетьманської держави (середина XVII – початок XVIII ст.) Подкупко Т. Л.	49
Роль балтійсько-чорноморського співробітництва у зовнішньо-економічній діяльності України Савельєва А. С.	52
MODERN MILITARY THREATS IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION AND COUNTERMEASURES	
Історичний погляд військових загроз у Балто-Чорноморському регіоні Демчук Л. І., Алпатова О. М.	55
Hybrid war as a modern threat in the Baltic-Black Sea region Dykun V. G., Stasiuk V. V., Peretiakko D. O.	59
Роль Військово-Морських Сил України у політичному протиборстві: інформаційний аспект Завгородня Ю. В.	63
Інформаційно-психологічна війна та інтереси Росії в Чорноморському регіоні Козьма В. В.	66
Україна – Туреччина: шлях до стратегічного партнерства Матвєєва Л. Г.	70
Геополітичні загрози політиці безпеки в Балто-Чорноморському регіоні Надобко О. О.	73
Інтенсифікація регіональних партнерств України у контексті сучасних військових загроз у Балто-Чорноморському регіоні Ткачук Н. І.	76
INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY	
Правова політика держави в галузі контролю за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України Антоненко О. А.	79

Особливості порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті Бездольний М. Ю.	82
Аналіз міжнародного та національного законодавства щодо забезпечення морської безпеки Бондар В. В.	84
Сучасні проблеми чинності КК України у просторі Боровенко В. М.	87
Комплексність та системність у формуванні Стратегії морської безпеки України Горбаньов І. М.	92
Правові проблеми використання земель морського транспорту Григорєцька І. І.	94
Господарсько-правові засоби забезпечення морської безпеки Громенко Ю. О.	98
Безпека судноплавства суднами змішаного плавання та внутрішнього плавання Чорноморського регіону за національним законодавством України: окремі аспекти Кострицький І. Л.	100
Нормативно-правове регулювання у сфері кібербезпеки в судноплавстві Краснікова О. В.	104
Проблеми гармонізації національного законодавства України з Протоколом ООН про вогнепальну зброю та Конвенцією ООН проти транснаціональної організованої злочинності Кришевич О. В.	108
Протидія нелегальній міграції на шляхах морського сполучення: окремі проблеми та напрями удосконалення Луценко Ю. В.	111
Кримінальні процесуальні повноваження капітана українського морського судна Навроцька В. В.	115
Міжнародно-правове регулювання використання автономних суден в контексті безпеки мореплавства Смирнова С. А.	117

Морська безпека України Южека Р. С.	121
MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS	
Міжнародно-правові підходи до вирішення Егейського спору: перспективи та реалії Ахмедова Е. Р.	123
Аналіз виконання вимог з питань захисту суден від кіберризиків Бичковський Ю. В.	126
The state department of maritime and river transport of Ukraine Vasta V. V.	130
Міжнародна безпека в Чорноморському регіоні Ліннік Ю. В.	132
Балто-Чорноморський союз як безпека в Чорноморському регіоні Луцюк М. С.	135
Особливості нормування санітарно-гігієнічних параметрів на морських суднах Ляшенко О. Б.	138
Історія створення міжнародної морської організації та участь України в її діяльності Мевша А. В.	142
Особливості правового статусу Міжнародного трибуналу з морського права Новікова М. М.	145
Міжнародна морська організація та участь України в її правотворчій діяльності Шевчук В. В.	147
THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY	
Національна поліція як суб'єкт реалізації Стратегії морської безпеки України Албул С. В.	152
Створення системи військової юстиції в Україні як суттєвий чинник національної безпеки Алябов Ю. В.	154

Проблеми забезпечення підрозділами Держприкордонслужби охорони суверенних прав України на морські простори Баранов С. О., Рибаченко С. П.	159
Особливості кваліфікації створення та керівництва злочинної спільноти Беніцький А. С.	163
Порядок надання поліцейськими домедичної допомоги потерпій особі при утопленні Вайда Т. С., Голенко Н. М.	167
Procedural ensuring of a proper investigation of criminal proceedings by the facts of violation of cybersecurity of navigation in the world and on inland water transport Voloshanivska T. V., Fedorov I. V.	171
До питання взаємодії правоохоронних органів при розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів Галицька О. К.	174
Роль інституту викривачів у протидії з корупцією Державної прикордонної служби України для забезпечення морської безпеки Гнатенко В. С.	178
Розмежування повноважень Державної служби морського та річкового транспорту України, органів Національної поліції у запобіганні та протидії адміністративним правопорушенням Горбач-Кудря І. А.	182
Участь підрозділів Національної поліції у забезпеченні морської безпеки Єсімов С. С.	186
Деякі безпекові морські заходи Національної поліції України та навчальних закладів Азовсько-Чорноморського регіону Херсонської області Жильцов О. Л., Новіков М. М.	190
Роль Збройних Сил України у забезпеченні оборони морських портів Карпенко В. С., Бондаренко В. О.	193

Забезпечення морської безпеки в Балто-Чорноморському регіоні Крут К. О.	196
Дотримання прав людини в діяльності Служби безпеки України як одного із суб'єктів забезпечення морської безпеки Луценко Я. Л.	199
Забезпечення морської безпеки правоохоронними органами США на прикладі Служби кримінальних розслідувань ВМС США) Макаренко В. С.	203
Деякі питання досудового розслідування злочинів на морському транспорті Наливко Н. В.	206
Особа підозрюваного як елемент криміналістичної характеристики контрабанди на морі Янковий М. О.	210
CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION	
Сучасний стан об'єктів гідротехнічної інфраструктури портів «Великої Одеси» Калюжна В. С., Дубровський М. П., Калюжний О. В.	213
Організована злочинність як фактор впливу на безпеку портів як об'єктів критичної інфраструктури держави Рега Ю. О., Щоголев С. В.	216
Гібридні дії Росії в Криму 2003–2008 рр. як загроза безпеці в Чорноморському регіоні та передтеча збройної агресії проти України 2014 р. Соколюк С. М.	219
ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY	
Правове забезпечення військово-морської діяльності як пріоритет державної морської політики України Костова Н. І.	225
FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING	
Запобігання та протидія контрабанди наркотичних засобів та тероризму на морі Александрова О. Р., Коломієць Ю. М., Карапет'янц С. І.	228

Відповідальність за тероризм у проєкті Кримінального кодексу України Балобанова Д. О., Конопельський В. Я.	232
Актуальні питання підготовки поліцейських до виконання службових обов'язків із використанням плавзасобів Бахчеван Є. Ф., Мосузенко В. Ю., Головацький О. О.	236
Криміналістичне забезпечення протидії контрабанді наркотиків, що вчиняється на морському транспорті Гора І. В.	238
Негласні слідчі (розшукові) дії як фактор забезпечення морської безпеки Денисенко М. М.	242
Протидія організованим злочинним угрупованням, що вчиняють злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків у Чорноморському регіоні Єгоров С. О., Байов В. О.	246
Питання вдосконалення законодавства України стосовно відповідальності за створення терористичної групи чи терористичної організації Ємельянов В. П.	250
Транснаціональна економічна злочинність на морі Завидняк І. О.	253
Усвідомлення природи тероризму як ключ до контролю над ним Калуга В. Ф.	256
Значення аналітичного пошуку при виявленні ознак контрабанди на морському кордоні Калугін В. Ю.	258
Проблемні аспекти реалізації повноважень капітана морського судна у протидії злочинності Кобко Є. В.	261
Обґрунтованість криміналізації вчинення сприяння терористичній діяльності Кожевник О. А.	264

Криміналістичне забезпечення розслідування злочинів на об'єктах критичної інфраструктури Балто-Чорноморського регіону Колесник В. А.	268
Аналіз проблемних питань притягнення до відповідальності за контрабанду на підставі аналізу судової практики Макаренко О. Ю., Макаренко Н. А.	271
Морський тероризм як суспільно-небезпечне і протиправне явище Мельник Д. С.	273
Проблемні питання боротьби з контрабандою наркотичних засобів на морському транспорті Ходанович В. О.	278
Співвідношення та розмежування морського піратства та тероризму на морі Юнку І. І.	281
RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY	
Особливості соціально-трудова прав моряків: право на репатріацію Андрусенко О. А.	286
Оподаткування прибутку українських моряків Березенко І. В.	288
Гарантії забезпечення трудових прав працівників морських портів в умовах пандемії Добрянська О. Д., Пунда О. О.	291
Особливості проведення контролю щодо умов праці і життя моряків Іванова А. В.	294
Дотримання прав моряків в міжнародному та національному законодавстві Кравцова М. О., Кравцов О. Г.	298
Деякі нормативні проблеми регулювання репатріації моряків Марченко О. А.	301
Проблеми пенсійного забезпечення моряків Наливко Н. В.	305

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS Психологічні засади забезпечення ефективної діяльності працівників морської безпеки Кретчак О. М.	309
INTERRELATION OF MARITIME SECURITY AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES Правове регулювання екологічними ризиками в морському просторі під час збройних конфліктів Борщевська О. М.	312
Проблематика екологічного стану Азовського та Чорного моря Буц В. І., Буц І. М.	315
Застосування кримінальної відповідальності юридичних осіб для захисту екологічної безпеки та запобігання тривалому забрудненню навколишнього середовища: теорія та практика Буц І. М.	319
Морська безпека та екологічна безпека: деякі аспекти взаємозв'язку та взаємовпливу Гоштинар С. Л.	321
Оцінювання екологічних ризиків у північно-західній частині шельфової зони Чорного моря Даус М. Є., Даус Ю. В.	324
Зміцнення інституційної спроможності Бюро економічної безпеки України як запорука забезпечення морської безпеки держави Дзюба Ю. П.	329
Відшкодування шкоди від забруднення прибережних зон Дришлюк В. І.	331
Розвиток морської вітроенергетики як крок до енергетичної безпеки України Ель Хадрі Юссеф, Берлінський М. А., Сліже М. О.	334
Чорне море як акваторія гібридної війни проти України Ірха К. О.	338

Морська безпека як складова національної економічної безпеки держави Кузьменко Ю. В., Думанський Р. В.	342
Екологічні аспекти забезпечення морської безпеки країн Балто-Чорноморського регіону Лобойченко В. М., Рашкевич Н. В., Леонова Н. О.	344
Інституціональні особливості морської та енергетичної безпеки в Балто-Чорноморському регіоні початку ХХІ століття: інструментарій і дипломатія міжнародних акторів (досвід Румунії та України) Ціватий В. Г.	346
COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING Проблема торгівлі людьми, її особливості та шляхи вирішення Баранова А. О.	351
Нелегальна міграція як засіб виживання в країнах пострадянського світу Беляєва О. П.	352
Торгівля людьми: шляхи запобігання Воронцов А. В.	356
Протидія нелегальній міграції морем: правові аспекти Герашенко О. С., Удренас Г. І.	359
The problem of combating human trafficking in the Baltic sea Kolesnyk A. Ye.	364
Міжнародно-правове регулювання протидії нелегальній міграції на морі Кортукова Т. О., Благодарний А. М.	367
Основні механізми протидії незаконній міграції морем Кравцова М. О.	371
Нелегальна міграція та торгівля людьми як складник організованої злочинності Невмержицький С. М.	374
Стан наукової розробленості проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі Форос Г. В., Мельнікова О. О.	378

**THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH
AND RESCUE TEAMS**

Діяльність морської пошуково-рятувальної служби України

Бурлаченко Д. А., Волошин А. О., Заяц С. В. 382The concept of a coastal zone from the point of view
of the functioning of the maritime search and rescue services**Kanifolskyi O. O., Krysiuk L. M. 384**Функціонування казенного підприємства
«Морська пошуково-рятувальна служба»**Козоріз В. О. 388****MARITIME SECURITY MAINTENANCE**Інструментальні засоби автоматизованого проектування
комплексу технічних пристроїв інформаційної системи**Балтовський О. А. 390**Технічні засоби зв'язку та обробки інформації
щодо морської безпеки**Войченко Т. О. 394**

Методика розрахунку гармати ствола за критерієм опору втомі

Кібаков О. Г., Хомяк Ю. М., Жеглова В. М. 398Оцінка точності методу прискореного визначення границі
витривалості відновлених деталей судових механізмів і машин**Конопльов А. В., Шумило О. М., Кононова О. М.,
Галевський В. В., Рожко О. К., Чередарчук Н. І. 404**Кіберризика в системах управління безпекою
на морському транспорті**Костюк Ю. В., Самойленко Ю. О. 407**

Організації нейромережевої моделі Вінера

Сіфоров О. І. 410

Богдан ДРАП'ЯТИЙ

заступник Міністра внутрішніх справ України

Шановні організатори та учасники конференції!

Від імені керівництва Міністерства внутрішніх справ України та від себе особисто засвідчую Вам вдячність за увагу до надзвичайно важливої проблематики у сфері морської безпеки у Балто-Чорноморському регіоні.

Морський напрям у політичній, військовій, економічній та дипломатичній діяльності українського народу завжди займав одне з провідних геополітичних чинників. Розвиток і зміцнення міжнародного авторитету Київської-Русі у значній мірі стали можливим завдяки наявності потужного військового флоту, при допомозі якого вирішувалися складні міжнародні тогочасні питання.

Саме з моря і приморського театру протягом століть чатувала найбільша небезпека для України. Цей напрям і призвав до життя колись козацького флоту – Запорізьку Січ. Так склалося історично, що козацьке військо і воєнна організація Січі протягом віків склали основну конструкцію української влади. В цій конструкції досить часто питання флоту прирівнювалося до вищої цінності – свободи українського народу.

Сьомий рік збройної агресії Російської Федерації проти України та гібридні загрози – з кожним роком створюють нові виклики, що стоять перед владою різних рівнів, науковою і громадською спільнотами. Скоординовані й узгоджені дії – це запорука глобальних успіхів у різних напрямках державотворення.

Україна має найбільшу серед держав Азово-Чорноморського басейну довжину морського узбережжя – 2759,2 кілометра. В морських портах України обробляється понад 37% загального обсягу міжнародної торгівлі України з різними країнами світу, в тому числі більше 57% вітчизняного експорту. На території України знаходиться частина європейської мережі найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Зокрема, басейни Чорного та Балтійського морів з'єднані магістральним водним шляхом Е 40.

Нещодавно під головуванням Секретаря Ради національної безпеки і оборони була створена міжвідомча робоча група з розробки Стратегії морської безпеки України. Проект акту було розроблено на доручення Президента України і невдовзі напрацьований проект буде внесено на розгляд РНБО. У чинному проекті Стратегії морської безпеки України визначено основні загрози для безпеки України на морі:

- агресія Російської Федерації проти України;
- терористичні акти;
- незаконна торгівля озброєнням і зброєю масового знищення;
- наркоторгівля;

- піратство;
- контрабанда;
- кіберзагрози;
- незаконна міграція та торгівля людьми;
- незаконне, непідвітне та нерегульоване рибальство;
- заподіяння шкоди морському та річковому середовищу;
- занепад вітчизняної морської індустрії;
- недостатня ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки.

Стратегія містить механізм її реалізації, координації та контролю, конкретні кількісні та якісні показники. Виконання документу пропонується покласти на Кабінет Міністрів України. Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені.

В питанні захисту національних інтересів з моря важливе місце відведено Державній прикордонній службі України діяльність якої координує та спрямовує Кабінет Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України.

Спроможність Військово-Морських Сил ЗСУ та Морської охорони ДПСУ забезпечити доступ до морських ресурсів та водних транспортних шляхів, включаючи річки, а також їх захист, є важливою умовою для забезпечення національного добробуту України та досягнення стратегічної переваги над противником. Водночас сили безпеки і оборони мають бути готовими до надання гуманітарної допомоги у випадку стихійних лих, техногенних катастроф або диверсій, у взаємодії з іншими відомствами, державними і громадськими організаціями.

Проведення міжнародної конференції «Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози» на базі Одеського державного університету внутрішніх справ – якому невдовзі виповниться 100 років, і який знаходиться неподалік від Чорного моря – є правильною і символічною ініціативою.

Глибоко переконаний, що об'єднавши зусилля міжнародної спільноти, політиків, державотворців, органів місцевого самоврядування, науковців, державних службовців, неурядових громадських організацій – ми зможемо ефективно захищати національні інтереси та зокрема у сфері морської безпеки України.

Шановні учасники конференції! Щиро бажаю кожному з Вас конструктивної роботи на благо розвитку правової української держави, творчого натхнення, стійкості духу та невичерпного ентузіазму на ниві наукового пізнання.

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ І БЕЗПЕКА УКРАЇНИ

Бублик Ольга Іванівна

кандидат історичних наук,

доцент кафедри політології та правознавства,

ДЗ «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка»

м. Старобільськ, Україна

Сикало Анастасія Валентинівна

студентка 4 курсу першого «балаврського» рівня освіти

спеціальності «Середня освіта («Історія»),

ДЗ «Луганський національний університет імені Тараса Шевченка»

м. Старобільськ, Україна

Транспорт є однією із найважливіших галузей суспільного виробництва, саме він покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва. Його розвиток та удосконалення здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету на основі досягнень науково-технічного прогресу, який забезпечується державою [5].

Взагалі, за рівнем суспільної значущості транспорт посідає одне з провідних місць у системі суспільних відносин, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Як інфраструктурна галузь народного господарства транспорт об'єднує окремі регіони держави в єдиний політичний та економічний простір, тому якщо поглянути на територію України, а також її геополітичне значення, то можна зазначити, що транспорт формує Україну як єдину державу. Через те, що наша країна займає досить вигідне геополітичне становище її територією проходять євразійські міжнародні транспортні коридори, рівень їхніх перевезень з кожним роком все більше зростає.

Саме тому, транспортна галузь в нашій державі сьогодні повинна розвиватися високими темпами, але звичайно ж цей процес потребує ефективного правового регулювання транспортної діяльності, а саме: прийняття нових нормативно-правових актів, що мають відповідати нормам міжнародних конвенцій та угод щодо діяльності транспорту, а також підготовки висококваліфікованих юристів – фахівців з транспортного права [8]. Для реалізації програм розвитку транспортних галузей України необхідною умовою є безпека держави на усіх рубежах, в тому числі і на морських.

Питання даної досліджуваної проблеми розглядалися в працях багатьох вітчизняних учених, а саме: Л.О. Гришиної, А.В. Гуренко, М.С. Євсік, П.М. Карась, І.М. Манаєнко, І.В. Просяник, Л.М. Філіпішиної, М.Л. Шелухіна, Е.В. Щеникова та ін.

Варто зазначити, що особливе становище водного транспорту в господарському житті держави вимагає спеціального регулювання економічних, організаційних і правових основ діяльності морегосподарського комплексу, визначення його місця та ролі в економіці й соціальній сфері. Жорстка конкуренція на міжнародних ринках, сучасні інтеграційні процеси, а також економічні реалії визначають необхідність чіткого розуміння завдань щодо розвитку, реформування і підвищення ефективності роботи системи морського транспорту та морських портів.

Саме тому, важливим кроком становлення й подальшого розвитку України як морської держави стала «Морська доктрина України на період до 2035 року», що набула чинності 18 грудня 2018 р. та яка покликана сприяти підвищенню ефективності використання усіх різновидів ресурсів моря й успішній реалізації державної морської політики [4].

Досліджуючи тенденції функціонування вітчизняної сфери морської діяльності, слід зазначити, що під тиском загальних несприятливих економічних умов Україна втрачає лідерство в обслуговуванні експортно-імпортних морських вантажопотоків, а внаслідок високого рівня зношеності виробничого потенціалу морського транспорту прискорюється зниження конкурентоспроможності підприємств морського транспорту.

Крім того, серед негативних тенденцій сучасного морегосподарського комплексу відмічається низький рівень інноваційної діяльності, обмеженість здійснення науково-дослідних та дослідно-конструкторських робіт у розбудові морської галузі, посилення проблем у соціальній сфері діяльності підприємств морської індустрії, а саме: забезпечення робочими місцями, достатній рівень оплати праці, дієва система стимулювання працівників морської галузі і т.д. [2].

Слід зазначити, що в 2017 р. Адміністрація морських портів України як наглядач приєдналася до Європейської організації морських портів (ESPO), яка об'єднує портові адміністрації країн Європейського Союзу, таких як: Бельгії, Болгарії, Великобританії, Данії, Кіпру, Фінляндії, Франції, Німеччини, Греції, Ірландії, Італії, Латвії, Литви, Мальти, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Португалії, Румунії, Словенії, Іспанії, Швеції, Хорватії та Естонії, тому така співпраця забезпечується законодавчою базою, основною складовою частиною якої є Угода про асоціацію між Україною та Європейським Союзом 2015 р., яка запроваджує умови посилення економічних та торговельних відносин, що ведуть до поступової інтеграції України до внутрішнього ринку ЄС.

Маючи статус члена-спостерігача та на основі підписаної угоди про Асоціацію з ЄС зони єдиної торгівлі, Україна має можливість не тільки доступу до передових європейських практик розвитку портів, просування українських терміналів на зовнішньому ринку, а й представляти національні

інтереси щодо залучення коштів у інвестиційні проекти в українських портах, розвитку державно-приватного партнерства та обміну досвідом у реформуванні морської галузі загалом. Але поряд із цим інтеграція України до ЄС неможлива без побудови розвинутої власної економічної системи з метою підвищення національної конкурентоспроможності, розвитку внутрішнього і зовнішнього ринків товарів та послуг, залучення інвестицій у науково-інноваційну діяльність [3].

Аналізуючи сучасний стан перевезення вантажів і пасажирів різними видами транспорту в Україні, слід підкреслити актуальність і важливість розвитку морської галузі, оскільки її потенціал не задіяний на повну потужність, що характеризується постійним скороченням частки морського і річкового транспорту. Так, за попередні роки спостерігається значне зменшення обсягів перевезення вантажів морським і річковим транспортом. У 2017 р. порівняно з 2010 р. питома вага вантажообороту морського транспорту у перевезенні вантажів зменшилася майже на третину (33 %), водного транспорту – майже на половину (55 %) [1].

Таким чином, стратегічні напрями, цілі та завдання, а також терміни їх досягнення, що були визначені Угодою про асоціацію, Стратегією сталого розвитку «Україна – 2020», Транспортною стратегією України на період до 2020 р. [7], Стратегічним планом розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 р. [6] не були досягнуті належним чином, враховуючи сучасний стан та проблеми функціонування галузі.

Звичайно, до усього вищеперахованого, варто додати проблеми взаємовідносин із північним сусідом – РФ, а точніше незаконну анексію Криму, що створило загрозу безпеці не тільки Україні, а й усьому Балто-Чорноморському регіону, і що також негативно позначається на розвитку морського транспортного сполучення. Війна на Донбасі теж впливає на стан економіки України аж ніяк не позитивно, відтягуючи ресурси, і теж не створює безпеки на східних рубежах нашої держави. Як наслідок, комплекс проблем веде до зниження конкурентоспроможності підприємств морської галузі з причин стагнації виробничих потужностей та втрати частки транспортного ринку, скорочення потенційних можливостей розвитку галузі внаслідок загострення кризових явищ та відсутності програм комплексної підтримки морської індустрії.

Література:

1. Гришина Л.О., Карась П.М., Філіпішина Л.М. Тенденції, проблеми та перспективи розвитку морегосподарського комплексу України в умовах євроінтеграції. Науковий вісник УНУ. 2019. Вип. 24. Ч. 1. С. 131–135.
2. Гуренко А.В., Щеникова Е.В., Євсік М.С. Дослідження сучасного потенціалу морегосподарського комплексу України. Вісник Приазовського технічного університету. 2017. Вип. 33. С. 218–224.
3. Манаєнко І.М., Присяник І.В. Особливості зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств в умовах євроінтеграції. Науковий

вісник Ужгородського національного університету. 2018. Вип. 18. Ч. 3. С. 11–14 (Серія «Економіка»).

4. Морська доктрина України на період до 2035 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text>

5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>

6. Стратегічний план розвитку морського та річкового транспорту на період до 2020 року. URL: <https://mtu.gov.ua/content/zadachi-ministerstva-v-ramkah-galuzi-morskogo-transportu.html>

7. Транспортною стратегією України на період до 2020 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80#Text>

8. Шелухін М.Л. Транспортне право України. Академічний курс : підручник. Київ: Ін Юре, 2008. 896 с.

РОЗРОБКА МЕТОДОЛОГІЇ СИСТЕМНОГО ПІДХОДУ ДО ПРОБЛЕМ КІБЕРБЕЗПЕКИ НА БОРТУ СУДНА

Волошинов Сергій Анатолійович

*доктор педагогічних наук, професор,
завідувач кафедри інноваційних технологій
та технічних засобів судноводіння,
Херсонська державна морська академія
м. Херсон, Україна*

Кравцова Людмила Володимирівна

*кандидат технічних наук, доцент,
доцент кафедри інноваційних технологій
та технічних засобів судноводіння,
Херсонська державна морська академія
м. Херсон, Україна*

Зайцева Тетяна Василівна

*кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри інноваційних технологій
та технічних засобів судноводіння,
Херсонська державна морська академія
м. Херсон, Україна*

Херсонська державна морська академія (ХДМА) заслужено вважається флагманом морської освіти в Україні. Такому статусу передувала дуже кропітка та тривала робота керівництва, викладачів, співробітників академії, пов'язана зі становленням стратегії її формування, впровадженням

компетентнісного підходу до підготовки фахівців морського профілю. Великою нагородою за це є визнання випускників академії на світовому ринку праці, їх конкурентоспроможність та затребуваність ведучими країногими компаніями. Але такий рівень треба постійно підтверджувати, оновлюючи та осучаснюючи як матеріально-технічну базу, так і програми підготовки моряків. В першу чергу це означає, що академія несе повну відповідальність за рівень знань, навичок та вмінь, які випускник отримав під час навчання, з урахуванням всіх новітніх тенденцій та вимог міжнародних країногів.

Одним з вимог, пов'язаних із загостренням кібербезпеки у світі, є забезпечення рівня знань морських спеціалістів з основ кібербезпеки на морському судні. Тому в перелік дисциплін програми підготовки майбутніх моряків включений курс «Кібербезпека судових комп'ютерних мереж та систем», метою якого є всебічний аналіз джерел кібербезпеки, цілей кібератак, методів прогнозування та захисту від можливих проявів небезпеки, а також підвищення безпеки моряків, оточуючого середовища, судна та вантажу. Проблемами кібербезпеки, у тому числі на морському транспорті, займаються спеціалізовані компанії, оскільки ігнорування або недооцінювання цих проблем може привести до втрати довіри потенційних клієнтів, фінансових втрат, а також таких наслідків як фізичне пошкодження системи забезпечення роботи судна, втрата конфіденційної інформації, у тому числі комерційних або власних даних, та взагалі злочинної діяльності, встановлення програм-вимагачів та багато іншого. Але спеціаліст морського профілю з вищою освітою повинен обізнано виконувати свої обов'язки із забезпечення кібербезпечного користування всіма інформаційними системами на борту судна та поза його межами.

Головним завданням реалізації проєкту з впровадження нового курсу в навчальний процес на даному етапі є, по-перше, створення його тематичної структури, по-друге, наповнення цієї структури змістом, що відповідає вимогам ІМО, та, нарешті, створення всіх компонентів навчально-методичного комплексу дисципліни. Отже, об'єктом дослідження є кібербезпечний простір на борту морського судна, створений на підставі вимог ІМО (резолюція MSC.428 (98) про управління кіберризиками на морі в системі управління безпекою (SMS)). Предметом дослідження є новітні концептуальні підходи до інформаційного забезпечення освітнього процесу у галузі знань з кібербезпеки в умовах підготовки майбутніх морських фахівців. Метою дослідження є організація кібербезпечного простору на судні методом побудови моделі підготовки майбутніх морських фахівців, створення та апробація навчального контенту, що забезпечує належний рівень знань, навичок та вмінь спеціаліста морської галузі, конкурентоспроможного на міжнародному ринку праці. Для досягнення мети виконано такі наукові та практичні завдання:

- проведено аналіз професійно значущих компетентностей з кібербезпеки на борту судна;
- сформовано перелік професійних вимог до майбутніх морських фахівців в області знань з кібербезпечного користування судовими комп'ютерними системами та мережами, розпізнавання кібератак, оцінки кіберризиків та прийняття управлінських рішень щодо їх запобігання та усунення;
- розроблено методологію системного підходу до проблем кібербезпеки з урахуванням визначення основних джерел кібербезпеки, основних каналів проникнення, захисту бортових систем від вірусів та кібератак;
- створено структуру складових компонентів підготовки з кібербезпеки на борту судна фахівців морської галузі;
- здійснено інформаційне забезпечення освітнього процесу у галузі знань з кібербезпеки в умовах компетентнісного підходу до підготовки майбутніх морських фахівців та створено відповідний електронний курс.

Гіпотеза науково-дослідної роботи ґрунтується на припущенні, що внесення в програму професійної підготовки майбутнього морського фахівця компетентності з кібербезпеки на судні відповідає вимогам ІМО (резолюція MSC.428 (98) про управління кіберризиками на морі в системі управління безпекою (SMS) [1], що сприяє конкурентоспроможності випускника ХДМА на міжнародному ринку праці. В прикладному плані дана робота спрямована на досягнення головної мети освітнього процесу – підвищення якості підготовки фахівців морської галузі, у тому числі у сфері кібербезпеки.

Аналіз документів, які містять вимоги ІМО щодо забезпечення кібербезпеки в морській галузі, та інших матеріалів дозволив створити тематичну структуру нового курсу. Так, програма містить такі питання як «Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки» [2], міжнародні норми кібербезпеки на морському транспорті, джерела кібербезпеки, сучасні загрози інформаційній безпеці, стійкість судових систем та інфраструктури, судові активи і кібербезпека, управління кібербезпекою, бортові мережі та багато інших важливих питань, відповіді на які надає вивчення вказаного курсу.

Наступний етап дослідження – це створення контенту відповідно до затвердженої структури курсу. Лекційні та практичні матеріали супроводжуються презентаціями, відеоматеріалами, інтерактивними іграми. Крім того, за кожною темою підготовлено комплект питань, які охоплюють всі основні елементи теми що вивчається, та тестові завдання, успішне виконання яких підтверджує засвоєння матеріалу за даною темою.

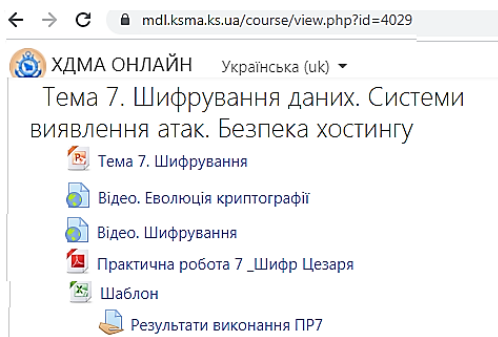


Рис. 1. Сторінка дисципліни «Кібербезпека комп'ютерних систем і мереж» на сайті дистанційного навчання MOODLE ХДМА

Розміщення матеріалів на сайті дистанційного навчання надає можливість здобувачу вищої морської освіти у будь-який час звернутися до курсу та знайти відповіді на актуальні питання з кібербезпеки на морському судні та у повсякденні.

Розуміючи важливість забезпечення кібербезпеки морської галузі, провідні викладачі кафедри інноваційних технологій та інноваційних засобів судноводіння ХДМА пропонували магістрам судноводіння теми кваліфікаційних робіт, пов'язані саме з забезпеченням кібербезпеки на морському транспорті. Магістри, професійні моряки, що вже мають достатній стаж роботи на морських суднах, свідомо обрали наукові теми, які на сьогодні є актуальними для тих хто претендує на керівну посаду у цієї галузі. Але для виконавців дослідження участь діючих моряків-судноводіїв у дослідженні також є важливим фактором, оскільки це надає можливість аналізувати стан кіберзахищеності інформаційних систем судна безпосередньо на підставі досвіду судноводіїв, детально зрозуміти найбільш уразливі з точки зору нанесення кібератак об'єкти на судні та якнайкраще підготувати здобувачів вищої освіти до роботи в офіцерському складі судна. Треба обов'язково відмітити, що за планом підготовки дипломної роботи магістрант проводить анкетування членів екіпажу з питань їх усвідомленості можливих кібератак та методів протистояння таким явищам. Результати анкетувань, проведених на різних суднах з різними екіпажами, дозволяють систематизувати основні помилки у використанні інноваційних технологій з позиції їх кібербезпеки, та корегувати вплив людського фактору з боку екіпажу на підвищення кіберзагрози під час рейсу.

№	Фактори (джерела кіберзагроз)	самооцінка	шаблон
1	Використання шкідливого ПО	2,5	3
2	Використання корпоративних систем	3	2,5
3	Захист електронної пошти	1,6	2
4	Використання знімних носіїв для передачі даних між системами	4	4,2
5	Використання Інтернету, включаючи соціальні мережі, чат-форуми та хмарне сховище файлів	4,3	4

Рис. 2. Фрагмент анкети з перевірки схильності членів екіпажу до зовнішніх кібератак

У подальшому планується провести повне аналітичне дослідження можливості створення кібербезпечного простору на борту судна.

Література:

1. Резолюція MSC.428(98) (принята 16 июня 2017 года) Управление киберрисками в морской отрасли в рамках систем управления безопасностью http://rise.odessa.ua/texts/MSC428_98.php3

2. Закон України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки» (Відомості Верховної Ради (ВВР), 2017, № 45, ст. 403) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2163-19#Text>

ТРАНСФОРМАЦІЯ ПОЛІТИКИ НАТО ЩОДО ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ ПІСЛЯ ОКУПАЦІЇ КРИМУ

Горюнова Євгенія Олександрівна

кандидат історичних наук,

доцент кафедри філософії та історії,

*Таврійський національний університет імені В.І. Вернадського
м. Київ, Україна*

Після російської окупації Криму у 2014 р. Чорноморський регіон перетворюється в зону небезпеки та конфронтації. Росія значно розширює свої морські кордони в Чорному морі за рахунок окупованого півострову та

намагається використати Крим як військовий плацдарм для реалізації своїх імперських амбіцій в регіоні та поза його межами. Така політика Росії викликає занепокоєння в НАТО, до складу якого входить три чорноморські країни – Болгарія, Румунія та Туреччина. Ще дві країни – Грузія та Україна – мають амбіції щодо членства в блоці. У відповідь на агресивну політику Кремля та його імперські плани Північноатлантичний альянс поступово змінює своє ставлення до регіону, впроваджуючи політику стримування Росії.

Російська окупація Криму та агресія на сході України у 2014 р. стали певною несподіванкою для Північноатлантичного альянсу, який після російського вторгнення до Грузії в 2008 р. продовжує та навіть поглиблює співпрацю з Росією. Так, у 2010 р. НАТО розпочинає новий етап співпраці з Москвою в контексті формування засад «справжнього стратегічного партнерства».

Агресивна політика Росії проти України в 2014 р. змусила Альянс мінімізувати контакти з Росією. На саміті НАТО в Вельсі у вересні 2014 р. союзники підкреслили неможливість подальшої співпраці з Москвою через її незаконні дії та домовились про підтримку східноєвропейських членів, яким може загрозувати Кремль.

З перших днів окупації Криму Росія розпочинає його активну мілітаризацію, перекидаючи на півострів військові підрозділи та техніку. За два роки чисельність російських військових в Криму зростає майже в 2 рази – з 12,5 до 23,8 тисяч, а кількість техніки – в 2-5 разів [1].

Такі дії Москви викликають серйозне занепокоєння НАТО. Відповідно, на Варшавському саміті в 2016 р. були визначені перші кроки щодо подальшого стримування Росії – розміщення додаткових сил союзників в Польщі та балтійських країнах. В Альянсі також визнали погіршення ситуації в Чорному морі через дії Кремля. Однак в Брюсселі не відмовились від ідеї поновлення відносин з Росією у разі дотримання нею норм міжнародного права.

Така обережна тактика НАТО щодо Росії свідчить про відсутність консенсусу щодо російської загрози: Франція та Німеччина продовжували бачити в Москві партнера. «Для Франції Росія не супротивник, не загроза, а партнер», – казав президент Франції Ф. Олланд у Варшаві у 2016 р. [2].

Відсутність спільної позиції щодо протидії Росії простежується й в діях чорноморських країн Альянсу: коли Румунія в 2016 р. пропонує створити чорноморську флотилію НАТО, Болгарія блокує цю ініціативу, щоб не псувати відносин з Москвою.

На тлі розбіжностей усередині НАТО Росія швидкими темпами продовжує створювати в Криму потужний військовий плацдарм. Нові системи протиповітряної оборони та берегові ракетні комплекси закривають півострів від зовнішньої атаки (зона обмеження та заборони доступу – А2/AD). Модернізація Чорноморського флоту РФ за рахунок його

поповнення новими військовими кораблями з ракетами класу «Калібр», що можуть нести ядерний заряд та мають дальність польоту 2500 км, загрожує не тільки Чорному морю, але й всій Європі.

Створення в Криму потужного російського військового угруповання вимагає від Альянсу більш рішучих дій. На саміті в Брюсселі 2018 р. мілітаризацію Криму було визнано загрозою для блоку, що вимагає адекватної відповіді у вигляді створення сил швидкого реагування та підвищення присутності в Чорному морі з опорою на Румунію. Відповідно до цих рішень у 2019-20 рр. діяльність НАТО в регіоні активізується через розміщення додаткових підрозділів, проведення спільних навчань та збільшення кількості розвідувальних польотів над Чорним морем (у 2020 р. на 40%). У 2021 р. ця тенденція зберігається, що викликає незадоволення Росії, яка відверто вважає Чорне море зоною власних інтересів. Так, речниця російського МЗС Марія Захарова неодноразово називала «провокацією» польоти військових літаків країн-членів НАТО над Чорним морем [3].

З 2019 р. Альянс вперше після 2014 збільшує присутність військових кораблів нечорноморських держав в Чорному морі. Але ця політика поки не виглядає системною: у 2020 р. число заходів кораблів знову зменшується, у 2021 р. – знову зростає.



Рис. 1. Кількість візитів військових кораблів НАТО до Чорного моря (2013-2021 рр.) [4]

З часів «холодної війни» Чорне море не було пріоритетним напрямком для Альянсу, тому в Брюсселі досі не мали чіткої стратегії щодо регіону, а тактичні дії мають ситуативний характер – кількість візитів кораблів НАТО збільшується під час кризових явищ. У той же час Росія на тлі мілітаризації Криму демонструє себе «господарем» Чорного моря, хоча й не має територіальної переваги (з окупованим Кримом контролює третину берегової лінії моря).

Активні дії в НАТО в регіоні викликали негативну реакцію Росії. Але як продемонстрували польоти американських бомбардувальників над Чорним морем та біля адміністративної межі з тимчасово окупованим Кримом у 2020 р. та прохід влітку 2021 р. біля узбережжя Криму британського військового есмінця, Росія навряд чи готова до радикальних дій.

Відповідно, активізація зусиль НАТО в регіоні буде сприяти стримуванню Кремля та підтримці балансу. Практичними кроками в цьому напрямку можемо вважати розширення формату військово-морських навчань Sea Breeze, в яких у 2021 р. брали участь понад 5 тисяч військових з 32 країн. НАТО продовжує здійснювати патрулювання Чорного моря за допомогою авіації, що змушує росіян постійно піднімати у повітря військові літаки та приводити у стан боєготовності системи ППО.

Наприкінці 2020 р. в аналітичній доповіді «НАТО 2030: об'єднані для нової ери» Росія визначена як загроза для Альянсу на найближчу перспективу, що буде вимагати подальшої активації зусиль для стримування Кремля в Чорноморському регіоні [5].

В підсумкових документах Брюссельського саміту НАТО 2021 р. члени Альянсу наголосили, що залишають можливості для діалогу з Москвою тільки в критичних питаннях. Повернення до конструктивної співпраці можливо тільки після дотримання Росією норм міжнародного права [6].

Відповідно, в Північноатлантичному альянсі нарешті визнали стратегічне значення Чорноморського регіону для безпеки Європи, що вимагає формування адекватної стратегії реагування на загрози з боку Росії та обмеження амбіцій Кремля в Чорному морі та за його межами. Однак активність НАТО в регіоні має носити регулярний, а не ситуативний характер. Крім того важливим чинником для стримування Росії є підвищення обороноздатності чорноморських членів блоку та країн-союзників (Грузії та України).

Література:

1. Horiunova E. Russian militarization of Crimea as a treat to the security of the European Union. *Політичне життя*. 2019. №1. С. 74-78.
2. Олланд: Росія – партнер, а не загроза. URL: https://www.bbc.com/ukrainian/news_in_brief/2016/07/160708_or_hollande. Дата звернення: 11.04.2021.
3. Захарова отреагировала на провокации НАТО над Черным морем. URL: <https://crimea.ria.ru/20211208/zakharova-otreagirovala-na-provokatsiyu-nato-nad-chernym-morem-1121681300.html> Дата звернення: 09.12.2021.
4. Перебування військових кораблів нечорноморських країн НАТО в Чорному морі в 2013-2021. База даних. URL: <https://www.blackseanews.net/read/178192>. Дата звернення: 10.12.2021.

5. Доповідь «НАТО: об'єднані для нової ери». URL: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf. Дата звернення: 01.02.2021.

6. Brussels Summit Communiqué. URL: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_185000.htm?selectedLocale=en Дата звернення: 10.12.2021.

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ МОРСЬКИХ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ

Давидова Тетяна Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
начальник організаційно-наукового відділу
науково-організаційного центру,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Указом Президента України від 03.12.2021 № 617 «Про деякі заходи щодо відновлення та розвитку морських наукових досліджень і науково-дослідного флоту» [1] відродження вітчизняних морських досліджень визначено стратегічний напрямом, що зроблено, насамперед, з метою утвердження та сталого розвитку України як сучасної морської держави та активного гравця на міжнародній арені, забезпечення її національних інтересів у сфері морської діяльності та відновлення конкурентоздатності вітчизняного море-господарського комплексу. Україна – морська і річкова держава, визначається п. 55 Стратегії національної безпеки України, і для реалізації її потенціалу необхідно захищати свободу судноплавства, сприяти ефективному використанню ресурсів Чорного та Азовського морів, річок Дніпро і Дунай, розвивати торговельний флот і Військово-Морські Сили Збройних Сил України [2].

Указу Президента України від 03.12.2021 передувала низка подій. Зокрема, зібрання Конгресу місцевих та регіональних влад, на якому Президент України поставив перед Урядом завдання розробити програму відродження науково-дослідного флоту та наголосив на необхідності розроблення відповідної повноцінної, масштабної програми МОН України на перспективу 5-10 років [3]. Водночас Радою національної безпеки і оборони України розроблено проект Стратегії морської безпеки України, при підготовці якого враховано, що морська безпека будуватиметься на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва та розглядається в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та

міжнародної морської безпеки [4]. Останньому відповідають норми Стратегії воєнної безпеки України, якою визнається ймовірність дестабілізації ситуації на Балканах, у Балтійському та Чорноморському регіонах, на Кавказі та у Східній Європі як один з найбільш загрозливих аспектів [5].

Серед головних загроз для безпеки України на морі Стратегію морської безпеки України визнано: 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, агресія РФ проти України. Усі перелічені загрози є стратегічними напрямами наукових морських досліджень. Остання корелює з ідеологією РФ про те, що свою геополітичну завершеність Росія оформить, отримавши вихід до морів Півночі, Сходу, Півдня (українське Причорномор'я) та Заходу (Балтійське море) [6, с. 197].

Саме це вимушує Україну перетворюватися на активного морського гравця на міжнародній арені. З моменту як Україна проголосила основним напрямом своєї зовнішньої політики євроатлантичну інтеграцію, з урахуванням загроз у Балто-Чорноморському регіоні, у пріоритеті став розвиток співдружності з країнами-членами НАТО, про що свідчить і кількість навчань в акваторії Чорного моря протягом останнього часу, зокрема: Sea Breeze за участі військ України і НАТО; тренування з кораблями ВМС США, Туреччини і Румунії; протимінні військові навчання «Дайв – 2021» за участі ВМС України, Грузії, Болгарії, Азербайджану, США, Румунії тощо. Відтак, розвиток військово-морських спроможностей України є важливим напрямом, зокрема і на рівні наукових досліджень, посиленні аналітичних спроможностей.

Національна академія Служби безпеки України не стоїть осторонь питань, досліджуючи найактуальніші проблеми гібридної війни, її причинний комплекс, цілі й завдання, можливі сценарії розвитку подальших подій, зокрема і щодо країн Балтії.

Література:

1. Про деякі заходи щодо відновлення та розвитку морських наукових досліджень і науково-дослідного флоту : Указ Президента України від 03.12.2021 №617/2021 // Офіційне інтенет-представництво Президента України. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/6172021-40797> (дата звернення: 02.12.2021).

2. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України від 14.09. 2020 року № 392/2020 // Офіційне інтенет-представництво

Президента України. URL <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037> (дата звернення: 02.12.2021).

3. Президент поставив завдання розробити програму відродження науково-дослідного флоту України, яка включатиме будівництво 36 наукових суден// Офіційне інтенет-представництво Президента України. URL <https://www.president.gov.ua/news/prezident-postaviv-zavdannya-rozrobiti-programu-vidrozhenny-71289> (дата звернення: 03.12.2021).

4. В Апараті РНБО України відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України : офіційний веб-сайт Міністерства оборони України <https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robochoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/> (дата звернення: 10.12.2021).

5. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 25 березня 2021 року «Про Стратегію воєнної безпеки України» // Офіційне інтенет-представництво Президента України. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/1212021-37661> 7 (дата звернення: 10.12.2021).

6. Дугин А. Г. Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Мыслиль пространством. – 3-е изд. – М.: АРКТОГЕЯ-центр, 1999. – 928 с.

МОРСЬКЕ ПРАВО УКРАЇНИ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ

Котковський Володимир Станіславович

доктор економічних наук, доцент,

доцент кафедри соціально-політичних та економічних дисциплін,

Криворізький факультет

Національного університету «Одеська юридична академія»

м. Кривий Ріг, Україна

В сучасних умовах значення морського права, що регулює відносини, пов'язані з визначенням та використанням морських просторів, а також правовою регламентацією діяльності держав у Світовому океані, зростає. Сучасне міжнародне морське право у частині захисту права і свободи громадян ґрунтується на постулатах Загальної декларації прав людини.

Враховуючи актуальність дослідження глобалізаційних процесів, чимало вітчизняних науковців присвятили свої праці даній проблематиці, серед них слід відзначити О. В. Собкевич, К. М. Михайличенко, А. В. Шевченко, В. М. Русан, Є. В. Белашова та інших.

Морське право України стикається сьогодні з цілою низкою глобальних викликів, які неминуче ставлять на порядок денний питання необхідності їх аналізу та осмислення. Таких викликів досить багато, але зосередимося на трьох найважливіших з них, які, на нашу думку, створюють певні наслідки: пандемія (COVID-19); суперництво держав у Балто-Чорноморському регіоні, що постійно посилюється; перехід до безекіпажних морських роботизованих систем.

1. Пандемія COVID-19 охопила весь світ у 2020 році. «Одними з перших її жертв стали круїзні пасажирські судна, на борту яких почала спалахувати інфекція, і вони блискавично перетворювалися на плавучі осередки нової хвороби. Порти стали відмовляти таким судам у заході, а якщо й дозволяли, то лише на карантинну стоянку, що призводило лише до значного погіршення ситуації» [1].

Слід відмітити, що практика іноземних та вітчизняних портів щодо проблеми заходу морських судів у порти за умов пандемії значно відрізняється. Можна виділити два режими: відносно ліберальний та жорсткий. Згідно ліберального режиму морські порти можуть задалегідь надати суднам додаткову санітарно-епідеміологічну інформацію, вимагати обов'язково носити медичні маски членами екіпажу та пасажирями, здійснення безконтактної термометрії тощо. За жорстких умов морські порти взагалі відмовляють іноземним судам заходити в порт, що, на нашу думку, не може бути відмовлено в такому праві [2]. Однак за час пандемії вірус мутував. Новий штам «дельта» спровокував повторну хвилю захворюваності в Україні та в багатьох країнах.

2. Як зазначено в Стратегії зовнішньополітичної діяльності України, «забезпечення у Балто-Чорноморському регіоні миру, міжнародної безпеки і стійкого розвитку, розбудова відносин добросусідства із дружніми сусідніми державами є одним із пріоритетів. Пріоритетом є проактивна позиція у розвитку добросусідських та партнерських відносин з державами Центральної, Південної та Східної Європи, посиленні своєї ролі у Балто-Чорноморському регіоні» [3]. Крім взаємовигідного двостороннього співробітництва, важливими аспектами регіонального співробітництва є взаємодія з питань урегулювання конфліктів у регіоні на основі принципів і норм міжнародного морського права, запобігання та протидія екологічним загрозам, реалізація масштабних транскордонних та інфраструктурних проєктів.

3. «Сучасні технології у сфері безпілотних (безекіпажних) роботизованих систем, які здатні діяти з мінімальною участю людини, відкривають нові спроможності щодо поліпшення ефективності системи висвітлення морської обстановки» [4].

Основними завданнями безекіпажних морських роботизованих систем (комплексів) є розвідка, патрулювання, охорона та оборона пунктів базування, об'єктів морської господарської діяльності, пошук та знищення підводних човнів, мін, нарощування системи зв'язку, висвітлення надводної

та підводної обстановки, надводні та підводні аварійно-рятувальні роботи, вимірювальні роботи різного призначення, розпізнавання та ідентифікація цілей, протиторпедна боротьба [5].

Таким чином, пандемія COVID-19 радикально змінила образ людської цивілізації і завдала серйозної шкоди, у тому числі й морській індустрії. Продовжує посилюватись суперництво України і Російської Федерації у Балто-Чорноморському регіоні, яке породжує загрозу воєнного протистояння. Застосування безекіпажних роботизованих систем (комплексів) як елементу системи висвітлення обстановки є доцільним.

Література:

1. Debate Continues Over U.S. Cruise Restart. URL: <https://www.maritimeexecutive.com/article/debate-continues-over-u-s-cruise-restart>.

2. Морські бізнес-новини України: Офіційний сайт. Дотримання прав моряків в умовах пандемії COVID-19. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/11/01/239997>.

3. Стратегія зовнішньополітичної діяльності України: Указ Президента України від 26 серпня 2021 року №448/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/448/2021#Text>.

4. Фролов С.М., Сидоренко О.В. Безекіпажні морські роботизовані системи (комплекси) для висвітлення обстановки в Азовському морі. Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України імені Івана Черняховського. 2019. №3(67). С. 110-114.

5. Блінцов В.С., Костенко Д.В., Трибулькевич В. В., Соколов В. В. Сучасні завдання створення багатоцільового морського безпілотного комплексу. Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування. 2017. №2. С. 20-27.

ТРАНСФОРМАЦІЯ УКРАЇНСЬКОЇ НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ В УМОВАХ ВІЙНИ З РОСІЄЮ

Лісовський Володимир Миколайович

кандидат політичних наук, доцент,

*доцент кафедри адміністративного та конституційного права,
Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова
м. Миколаїв, Україна*

Сучасні події в світі, що відбуваються в геополітичній, соціально-економічній, духовно-етичній сферах зробили проблему забезпечення

національної безпеки України особливо гострою. Найвиразніше це проявилось на початку XXI століття внаслідок окупації Росією частини території України – Автономної Республіки Крим і міста Севастополь, та воєнної агресії на Сході України. Саме в цей час при прямому потуранні президента Віктора Януковича та органів державної влади в країні відбулося становлення кримінального сепаратистського режиму, котрий підірвав внутрішньополітичну ситуацію в державі і по суті поставив Україну на межу розпаду. Окуповані російськими військами Крим і ОРДЛО фактично перетворилися в дослідницький полігон для іспитів та тестування нових російських озброєнь і військової техніки. Тільки з приходом нового президента та політичного керівництва України у 2019 році, розпочався курс на викорінення різних форм етносепаратизму та зосередження зусиль усього суспільства на протидію процесам дезінтеграції країни. Концептуальна розробка пріоритетних напрямів державної політики щодо протидії ворогу стала основною умовою ефективною політики Української держави у широкому спектрі напрямків та сфер.

На економічному форумі у Давосі Президент В. Зеленський зосередив свою увагу перед світовими лідерами на питання розбудови нової національної та світової економічної безпеки [11]. Шеф британської розвідки М Іс Е. Паркер, вперше за 107 років діяльності служби, виступив із публічною заявою 1 листопада 2016 року *де зауважив: «Росія використовує весь спектр державних органів для просування своєї зовнішньої політики за кордоном у все більш агресивний спосіб – за допомогою пропаганди, шпигунства, диверсій і кібератак* [12]. При розробці шляхів і методів модернізації держави перед президентом та урядом країни постали питання: яку політичну систему потрібно створити, щоб державна влада, правляча партія, та інші політичні інститути змогли найефективніше сприяти розвитку держави? У пошуках відповіді на ці питання закономірно почали з'являтися концепції політичної модернізації, центральною проблемою яких став аналіз політичних систем сучасного періоду.

Базовими нормативно-правовими документами із зазначеної проблеми стала Конституція України [5] та новостворений Закон України «Про національну безпеку України», який визначив основні принципи національної безпеки і оборони та гарантії кожному громадянину захист від різновидних загроз. Відповідно до вищезгаданого закону, президент затвердив низку документів у сферах національної безпеки і оборони, що створюють основи для євроатлантичної інтеграції [4]. Це укази президента, «Стратегія національної безпеки України: «Безпека Людини – Безпека Країни», яка визначає актуальні загрози національній безпеці України та відповідні цілі, завдання, механізми захисту національних інтересів України [7]. Стратегія воєнної безпеки України: «Воєнна безпека – Всеохоплююча оборона» визначає систему поглядів на причини виникнення сучасних воєнних конфліктів і підготовку держави до захисту державного

суверенітету та територіальної цілісності [8]. Стратегія кібербезпеки України визначає загрози та забезпечення умов для безпечного функціонування кіберпростору держави [9].

Стратегія зовнішньополітичної діяльності України спрямована на утвердження України у світі як сильної та авторитетної європейської держави. В основі зовнішньополітичної діяльності України лежить стратегічний курс держави про набуття повноправного членства України в Європейському Союзі (ЄС) та в Організації Північноатлантичного договору (НАТО), закріпленого у Конституції України [10]. Війна України з Росією призвела до забезпечення морської безпеки від якої істотно залежить національна безпека Української держави загалом. У своїй промові Президент України відкриваючи саміт Кримської платформи 23 серпня 2021 року в Києві зазначив: «Нашу територію анексувала одна з держав – гарантів безпеки України згідно з Будапештським меморандумом.

Одна з держав – членів Ради Безпеки ООН. Кримський півострів перетворився на «порохову діжку», Москва втричі збільшила свою військову присутність у Криму. Крим перетворився на територію, де грубо й системно порушуються права та свободи людини. Кримська платформа має стати центром вироблення й ухвалення ключових міжнародних рішень щодо Криму. Цілком можливо, що 23 серпня 2021 року ввійде в історію як день початку деокупації Автономної Республіки Крим та міста Севастополя» [1]. Декларація «Кримська платформа», яка була прийнята та відкрита для приєднання 23 серпня 2021 року передбачає наступний висновок: «Учасники Міжнародної Кримської платформи, беручи до уваги Резолюцію Генеральної Асамблеї ООН 68/262 «Територіальна цілісність України» і наступні резолюції щодо стану дотримання прав людини в Автономній Республіці Крим та місті Севастополі, а також частин Чорного і Азовського морів, засуджують триваючу мілітаризацію Криму, та закликають Російську Федерацію залучатися до конструктивної участі у діяльності Міжнародної Кримської платформи, спрямованої на припинення тимчасової окупації Автономної Республіки Крим та міста Севастополя» [3]. Як зазначив секретар РНБО О. Данилов під час засідання РНБО: «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, а й всьому світу.

Стратегія морської безпеки України створена відповідно до необхідних вітчизняних законів та нормативно-правових актів, міжнародних документів з морського права, а також досвіду провідних країн світу з розробки та імплементації відповідних стратегій [2]. Відповідно до рішення Ради національної безпеки і оборони України Президент України, В. Зеленський, підписав Указ від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року».

Однією з головних цілей Стратегії є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені. 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 [6].

Натомість, розробка стратегії національної безпеки в контексті безпеки морського судноплавства ґрунтується на ситуативно-галузевому підході, який не повністю відповідає існуючим загрозам. При цьому в розробці заходів національної безпеки політико-соціальна складова має бути посилена, оскільки катастрофи будь-якого походження розвиваються, насамперед, через вразливість, бездіяльність або навіть повну відсутність соціально-політичних структур, які повинні захищати людей від подібних лих. В рамках міжнародного політичного порядку діяльності на морі, як інструментарій політичного регулювання забезпечення морської безпеки виступають міжнародні інститути. Морська безпека при цьому розглядається як базовий елемент існуючого політичного порядку, як у міжнародному масштабі, так і стосовно політичної організації країн, що входять у міжнародне морське співтовариство.

На теперішній час в Україні в рамках системи національної безпеки створена підсистема протидії міжнародному тероризму, що включає як правові, так і організаційні заходи забезпечення безпеки судноплавства та портового господарства.

Література:

1. Виступ президента України Володимира Зеленського на саміті «Кримська платформа», 23 серпня 2021 року. <https://ua.krymr.com> > krymr.
2. Данілов О. «Морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону, – РНБО. 09/09/2021. <https://novynarnia.com> >
3. Декларація «Кримська платформа». Прийнята та відкрита для приєднання 23 серпня 2021 р. Київ, <https://www.president.gov.ua> >
4. Закон України «Про національну безпеку України» // Відомості Верховної Ради – № 1702-ІХ – 16.07. 2021
5. Конституція України. Прийнята Верховною Радою України 28 червня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. С. 141.
6. Указ Президента України №459/2021«Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року». <https://zakon.rada.gov.ua>
7. Указ Президента України №392/2020 від 14 вересня 2020 року «Стратегія національної безпеки України – Безпека Людини – Безпека Країни». <https://www.president.gov.ua> >

8. Указ Президента України від 25 березня 2021 року № 121/2021 «Стратегія воєнної безпеки України – Воєнна безпека – Всеохоплююча оборона». <https://www.president.gov.ua> »

9. Указ Президента України від 26 серпня 2021 року № 447/2021 «Стратегія кібербезпеки України». <https://www.president.gov.ua> »

10. Указ Президента України від 26 серпня 2021 року № 448/2021 «Про Стратегію зовнішньополітичної діяльності України». <https://www.president.gov.ua> »

11. Форум в Давосі. Виступ Президента Володимира Зеленського – 22.01 2020 р. [Електронний ресурс] // Режим доступу: nv.ua » ukr » ukraine » politics » forum-v-d.

12. The Guardian, 1 november 2016. [Електронний ресурс]. //Режим доступу: <https://www.theguardian.com/uk-news/2016/oct/31/andrew-parker-increasingly-aggressive-russia-a-growing-threat-touk-says-mi5-head>.

ВПЛИВ ГЛОБАЛЬНИХ РИЗИКІВ НА ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Львова Єлизавета Олегівна

*доктор юридичних наук, доцент,
професорка кафедри конституційного та міжнародного права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Юрченко Микола Миколайович

*кандидат політичних наук, доцент,
завідувач кафедри
конституційного та міжнародного права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Інформаційно-правове забезпечення морської безпеки має перспективний соціально-економічний та правовий зміст. Системоутворюючою особливістю морської безпеки є необхідність постійного оновлення її правового підґрунтя та інформаційно-технічного регулювання.

За сучасних умов державотворення України інформаційна політика у сфері морської безпеки конкретизована в контексті обмеженого територіального суверенітету держави щодо тимчасово-окупованих територій у нормативно-правових актах міжнародного та національного характеру, наприклад:

- Міжнародні санітарні правила 1951 р. (уточнені в 1969 р.);
- Кодекс торговельного мореплавства України;
- Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України»;
- Закон України «Про морські порти України»;
- Закон України «Про забезпечення прав і свобод громадян та правовий режим на тимчасово окупованій території України»;
- Указ Президента України «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави»;
- Указ Президента України від 8 грудня 2021 року №459/2021 про введення у дію рішення РНБО України від 20 серпня 2021 року «Щодо розвитку Військово-Морських Сил Збройних Сил України до 2031 року»); [4]
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» та інші підзаконні нормативно-правові акти.

Вбачається, що інформаційно-правове забезпечення морської безпеки складається з науково-обґрунтованих методів збору, аналізу, обробки та застосування інформації, що має сприяти суверенітету держави в умовах пандемії COVID-19.

Як слушно визначив дослідник М.О. Баймуратов необхідно «...відрізнити міжнародне морське право від морського права. Перше – засноване винятково на нормах міжнародного права і стосується поведінки держав за межами власної території. Друге – є правом конкретної держави і містить норми внутрішнього (національного) права». Погодимося, що в даному контексті внутрішньодержавне законодавство регламентує положення і порядок користування внутрішніми територіальними водами (територіальним) морем та державними морськими і річковими суднами. [5, с. 592]

За роки незалежності укладено 47 угод між Україною та державами світу щодо зони вільної торгівлі, проте взаємна лібералізація торгівлі на глобальному рівні створює додаткові ризики та потребує належного правового підґрунтя. [2]

За даними прес-релізу, опублікованому на офіційному порталі Міністерства внутрішніх справ України 8 грудня 2021 року Міжвідомча робоча група завершила роботу над проектом «Стратегії морської безпеки України». Представники МВС увійшли до складу робочої групи під головуванням Секретаря Ради національної безпеки і оборони України Олексія Данілова, який зазначив, що «...Морський сектор є вразливим для

всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам, водночас перед Україною постали специфічні загрози національним інтересам.» [7].

«...Згідно із положеннями Стратегії основними загрозами для безпеки України на морі є:

- 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].

Станом на 14.12.2021 повнотекстова версія документу ще не опублікована та відбувається в стані направлення Президенту України та членам РНБО України.

Отже, питання морської безпеки набуває комплексного характеру, виражає інтереси міжнародної спільноти та враховує стратегічний підхід до питань вільної торгівлі в умовах карантинних обмежень.

Література:

1. Конституція України: Прийнята на V сесії Верховної Ради України 28.06.1996. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=254%EA%2F96-%E2%F0#Text>.

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії та іншими державами-членами, з іншої сторони: ратифіковано Законом України від 16.09.2014 р. № 1678-VII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#n2422.

3. Про Стратегію національної безпеки України: Указ Президента України №393/2020 від 14.09.2020. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/3922020-35037>.

4. 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 №459/2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/459/2021#Text>.

5. Міжнародне публічне право. Підручник / М.О. Баймуратов. Київ-Одеса : Фенікс, 2018. 762 с.
6. Муравйов В.І. Зона вільної торгівлі як основа європейської інтеграції України. *Право України*. 2016. № 4.
7. Прес-реліз Ради Національної Безпеки і Оборони «Проект «Стратегії морської безпеки України» готується до винесення на засідання РНБО України». URL: <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Dialnist/5176.html>.

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

УКРАЇНА ТА НОВІ АЛЬЯНСИ У БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ: ПИТАННЯ БЕЗПЕКИ

Автушенко Ірина Борисівна

*докторка історичних наук, доцентка,
професорка кафедри теорії та історії держави і права,
Національний транспортний університет
м. Київ, Україна*

Балто-Чорноморський регіон охоплює такі країни як: Україна, Польща, Литва, Латвія, Естонія, Словаччина, Білорусь і Молдова. Вдале географічне розташування країн Балто-Чорноморського регіону потребує захисту власних кордонів. З початком російської агресії проти України безпекова ситуація в регіоні принципово змінилася. Вона характеризується виникненням у регіоні «вакууму безпеки», що утворився внаслідок нівелювання договірно-правових основ архітектури європейської безпеки через грубе порушення Росією норм міжнародного права та всього комплексу українсько-російських угод.

Наразі для Європи суттєво зросло значення цього регіону, контроль над яким сприятиме зміцненню ролі та місця у світовій системі. Росія намагається утримати цей простір під своїм контролем. Вона вдається до самих радикальних та агресивних дій, які ми бачимо сьогодні, намагаючись роз'єднати регіон, поступово поширюючи свій вплив на його окремі частини.

Роз'єднаність Балто-Чорноморського регіону лише погіршить становище його країн. Якщо не інтеграційні процеси, то принаймні поглиблена співпраця в регіоні мають стати тією рушійною силою, яка зцементує позиції країн та сприятиме їхній безпеці, політичному й економічному розвитку, але й також позитивно вплине на Європу, Євразію і світ в цілому [2, с. 131].

Не зважаючи на те, що Україна підписала угоду про асоціацію з ЄС і є учасником низки європейських програм, вона залишається незахищеною. Адже програми ЄС та інші міжнародні інституції не розглядають основні виклики безпеці України. За останні два роки за ініціативою України були створені нові міжнародні формати із взаємодії у Балто-Чорноморському регіоні, що сприятимуть безпеці нашої держави: Люблінський трикутник з Польщею та Литвою, Асоційоване тріо з Грузією та Молдовою та українсько-турецьку «Квадригу».

Польща та Литва посідають особливе місце в процесі євроінтеграції нашої держави. Ці країни добровільно взяли на себе ряд моральних зобов'язань перед Україною щодо захисту її інтересів в рамках ЄС, підтримки суверенітету, територіальної цілісності та євроінтеграційних прагнень нашої держави. У практичній площині 28 липня 2020 року в Любліні був створений «Люблінський трикутник» – новий формат регіональної взаємодії. За перший рік його існування, відбулися три зустрічі міністрів закордонних справ, дві зустрічі керівників відомств з питань національної безпеки, три зустрічі парламентарів України, Польщі та Литви, розпочав активну роботу Молодіжний форум Люблінського трикутника.

5 жовтня 2021 року за участю міністрів закордонних справ України Д. Кулеби та Польщі З. Рау й заступника Міністра закордонних справ Литви М. Адоменаса відбулася зустріч Люблінського трикутника. Під час якої обговорювалися шляхи протидії дезінформації, зміцнення безпеки регіону, зокрема енергетичної, спільна протидія загрози Північного потоку-2, ситуація в Білорусі, підтримка європейської та євроатлантичної інтеграції України. Д. Кулеба зазначив, що: «...Внаслідок агресивних дій Росії, великим альянсам все складніше підтримувати міжнародний мир і безпеку. Тому великого значення набувають гнучкі регіональні формати, такі як Люблінський трикутник» [1].

16 жовтня 2020 року у Стамбулі, за домовленостями президентів України та Туреччини, був створений консультативний майданчик сторін із політико-безпекових питань «Квадрига». Створений формат переговорів «Квадрига» України та Туреччини передбачає регулярні зустрічі міністрів закордонних справ і міністрів оборони (2+2) для обговорення військово-політичних викликів у Чорному морі. Зокрема у березні 2021 року в Анкарі відбулися політико-оборонні консультації уповноважених представників міністерств закордонних справ і оборони України й Туреччини – національних координаторів формату двосторонньої взаємодії «Квадрига». На цій зустрічі обговорювалися шляхи поглиблення співпраці України й Туреччини у сфері безпеки та оборони для відновлення стабільності та безпеки в Чорноморському регіоні, подальшого розвитку взаємодії у галузі оборонної промисловості. Окремою темою консультацій стала поточна ситуація на тимчасово окупованих Російською Федерацією Кримському півострові та територіях Донецької й Луганської областей. Військово-політична співпраця у форматі «Квадриги» та втілення масштабних економічних проєктів зміцнюють не лише Україну та Туреччину, але й безпеку Чорноморського регіону в цілому.

Нещодавно турецька компанія «Baykar Makina» підписала угоди з українським державним підприємством «Івченко-Прогрес» про постачання турбореактивних двигунів для проєкту створення безпілотного винищувача «MIUS» та українською компанією «Мотор Січ» на постачання партії двигунів для безпілотного літального апарату «Akinci». Ці угоди сприяють

взаємовигідній співпраці між компаніями наших країн і поглиблюють співробітництво між оборонними секторами Туреччини та України, що робить сильнішими обидві країни, й Чорноморський регіон загалом.

Створене 17 травня 2021 року в Києві «Асоційоване тріо», шляхом підписання спільного меморандуму між міністрами закордонних справ Грузії, Молдови та України, дозволяє координувати спільні зусилля на шляху євроінтеграції. Даний формат відбиває прагнення країн, що вже є асоційованими партнерами ЄС, увійти до ЄС і передбачає посилену співпрацю, координацію та діалог між міністерствами закордонних справ трьох країн, а також із ЄС з питань, що становлять спільний інтерес і стосуються європейської інтеграції цих країн, включаючи співпрацю у форматі «Східного партнерства». Країни «Асоційованого тріо» домовилися посилювати співпрацю в галузі безпеки та оборони з ЄС з особливим акцентом на протидію гібридним загрозам, зміцнювати кіберстійкість, розробити платформу співпраці з Гібридним ядерним синтетичним осередком ЄС та Агентством кібербезпеки ЄС, брати участь у проектах ЄС. Прем'єр-міністр Шмигаль заявив, що концентрація російських військ біля кордонів України, ситуація в Білорусі та штучно організована міграційна криза посилюють наші аргументи щодо необхідності приділяти більше уваги питанням безпеки, зокрема для протидії гібридним загрозам [3].

Отже можна зробити висновок, що нові формати такі як: Люблінський трикутник, Асоційоване тріо та Квадрига показують нову проактивну зовнішню політику України й спрямовані на створення поясу безпеки та провітання для нашої країни та регіону між Балтійським і Чорним морями. Такі регіональні альянси об'єднують країни довкола нагальних проблем у регіоні. Це дозволяє ухвалювати швидкі рішення та ефективно діяти в ситуаціях, де усталеним великим блокам знадобилися б місяці дискусій та подолання внутрішніх суперечностей.

Література:

1. Дмитро Кулеба: Люблінський трикутник – це яскравий приклад нового тренду міжнародної політики URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/dmitro-kuleba-lyublinskij-trikutnik-ce-yaskravij-priklad-novogo-trendu-mizhnarodnoyi-politiki> (дата звернення 14.12.2021).

2. Мартинюк В. Балто-Чорноморський союз: проблеми сьогодення та перспективи розвитку. *Intermarum: історія, політика, культура*. 2015. Вип. 2. С. 130-142.

3. Прем'єри країн «Асоційованого тріо» і президент ЄС обговорили координацію зусиль у євроінтеграції. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/political/782985.html> (дата звернення 15.12.2021).

ПОЛІТОЛОГІЧНІ ВЕКТОРИ БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОГО СПІВРОБІТНИЦТВА: РЕТРОСПЕКТИВНИЙ АСПЕКТ ТА СУЧАСНИЙ КОНТЕКСТ

Клачко Володимир Миколайович

*кандидат педагогічних наук, доцент,
начальник,*

*Київський інститут Національної гвардії України
м. Київ, Україна*

Як вбачається, впорядкована динаміка будь-якого соціального явища буде безпредметною без концептуального визначення не тільки певних базових категорій (що є аксіомою), а й загальних шляхів розвитку, які відображають та опосередковують певні суспільні процеси, явища, події. Безумовно, що у сучасному світі під впливом багатьох чинників відбуваються різні процеси, у тому числі й консолідаційного спрямування.

Як зазначає Є. Рябінін: «...у другій половині 20 століття поняття «інтеграція» зайняло важливе місце серед категорій політології та міжнародних відносин. Центральне місце дослідження посідають надзвичайно важливі проблеми, а саме забезпечення безконфліктного існування держав, пошук шляхів мирного співіснування та збільшення ефективності співробітництва держав у різних сферах. Процеси інтеграції мають позитивний характер з огляду на те, що вони вирішують ці та інші важливі проблеми» [1, с. 122].

Одним з яскравих прикладів інтеграційних процесів у ряді країн Балтійсько-Чорноморського регіону є прагнення реалізації т.з. концепції Міжмор'я, тобто військово-політичного та економічного союзу з елементами конфедераційного утворення з заявленою метою спільно протистояти геополітичним викликам.

Разом з тим, беззаперечною аксіомою є те, що у реаліях сучасного світу неможливе існування країни без активної зовнішньополітичної та економічної діяльності. Як зазначають О.П. Сарнацький та Н.О. Мигловець: «... головним завданням для будь-якої держави, насамперед, має стати власний вибір вектора співробітництва й інтеграції у світі. У такому контексті має місце вивчення потенціалу Балто-Чорноморського регіону (БЧР) і створення Балто-Чорноморського Союзу (БЧС) як одного з альтернативних інтеграційних векторів для України. Саме такий погляд на вирішення цього питання є сьогодні актуальним» [2; 3].

Взагалі, проблема Балто-Чорноморського співробітництва була і є предметом наукових досліджень значної кількості науковців, публіцистів, політологів та державних діячів, зокрема, таких як: Ю. Бачинський, М. Міхновський, С. Рудницький, Ю. Липа, В. Матвієнко, В. Мартинюк, Р. Безсмертний, О. Рудницька, О. Волович, Б. Гаврилишин, Б. Левик, М. Турів, М. Генік та інших. У своїх працях вони розглядали і

продовжують розглядати можливі варіанти стратегії міждержавних відносин між країнами Балто-Чорноморського регіону та Україною, можливу майбутню інституційну модель регіональної безпеки та співробітництва в окресленому регіоні з урахуванням існуючих можливостей діючих регіональних ініціатив та організацій. І безумовно, що нові геополітичні виклики вимагають від України формування нових гнучких пріоритетів зовнішньої регіональної політики, зокрема, посилення співробітництва між країнами Балто-Чорноморського регіону, а також постійного дослідження можливих переваг і недоліків такого співробітництва, наслідків, що можуть виникнути як в економічному, так і у політичному і соціальному житті країн-учасниць такого співробітництва, впровадження ідеї «спільного простору безпеки» тощо.

Окреслюючи ретроспективний аспект, слід зазначити, що ідея Балто-Чорноморської «вісі» почала народжуватись і концептуально окреслюватись наприкінці XIX – початку XX століття. Публіцист Юрій Волович презентує досить цікавий історичний екскурс, приділяючи значну увагу у своєму нарисі і позиціям з цього питання ряду українських політичних та громадських діячів: «**Юліана Бачинського** (1895 р.), **Миколи Міхновського** (1900 р.) та **Степана Рудницького** (1923 р.), які намагалися розробити так звану Балто-Чорноморську геополітичну концепцію. За часів УНР видатний український історик і голова Центральної Ради **Микола Грушевський** виклав ідею створення Балто-Чорноморського альянсу у своїй роботі «Орієнтація чорноморська» (1918 р.). Пізніше, на початку Другої світової війни, громадський діяч, письменник, публіцист **Юрій Липа** створив геополітичну «Чорноморську доктрину» (1940 р.), в якій вказував на історичну спільність народів, що населяють узбережжя Балтійського і Чорного морів. Ю. Липа схилився до створення Балто-Чорноморської федерації у складі України, Польщі, Литви та Білорусі. А фактично Балто-Чорноморський союз (БЧС) було створено у серпні 1919 року на конференції під Ригою. Підписи під документом поставили делегації Польщі, України, Фінляндії, Естонії, Латвії та Литви. Програма БЧС, яку розробив глава МЗС Латвії **Зігфрід Мейеровіц**, фактично вимальовувала своєрідну конфедерацію та містила плани оборонного союзу, інтеграції економічних систем, спільну банківську та монетарну систему, політичну конвенцію про взаємну підтримку та спільну зовнішню політику, забезпечення вільного шляху від Балтійського моря до Чорного» [4]. Проте, нам, звісно, відомо, що спіраль історії розкручувалася у зовсім іншому напрямку.

У наші часи до ідеї реанімації такої співдружності держав (при якісно новому змістовому навантаженні міждержавних та міжурядових угод з цього питання) повернулись на початку 90-х років минулого століття, коли, зокрема, у лютому 1993 р. **президент Л. Кравчук** виступив у Будапешті з ініціативою створення зони стабільності і безпеки в регіоні Центрально-Східної Європи. Передбачалось, що у неї мали б увійти держави Балтії,

Україна, Білорусь, Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Австрія, а також Болгарія і Румунія. У квітні 1993 р. у Києві був підготовлений проект створення Центрально-Східноєвропейського простору стабільності і безпеки (ЦСПСБ), який мав діяти під гаслом «Безпека для себе – через безпеку для всіх» [4 – 6].

У подальшому, в окреслений період і до 2014 року, інтерес політичних еліт та науковців зацікавлених країн до даного питання то загострювався, то згасав.

У цей період доцільно відмітити лише такі більш-менш вагомні та концептуальні кроки, до яких була у більшому чи меншому ступені долучена Україна:

– у 1994 р. у Києві створена **Ліга партій країн Міжмор'я**, яка повинна була генерувати ідею Балто-Чорноморського альянсу як зони стабільності і безпеки;

– у вересні 1999 р. у Ялті відбувся саміт: «**Балтійсько-Чорноморське співробітництво: в інтегровану Європу XXI століття без ліній розподілу**», під час якого обговорювалися питання активізації багатостороннього співробітництва на просторі між двома морями.

Нового змістового навантаження тема Балто-Чорноморського союзу набула після початку Антитерористичної операції на сході України у 2014 році, коли агресивна активна політика Російської Федерації дала поштовх до активного пошуку вдалої схеми інтеграції країн, зацікавлених у протистоянні російській експансії. Зокрема, у 2015 році Уряд та **Президент Польщі** ініціювали позицію щодо створення так званого Партнерського альянсу держав у складі: Польщі, України, Білорусі, Латвії, Литви, Естонії, Молдови, Угорщини, Румунії, Болгарії, Словаччини, Чехії та країн колишньої Югославії. Сенсом ініціативи була ідея військово-політичного союзу означених країн, який би мав класичні обриси самостійного геополітичного суб'єкта з незалежною політикою від провідних європейських країн, насамперед, від Німеччини та Франції. Вважається, що означена ідея апріорі позитивно сприймається Сполученими Штатами Америки через наявність серйозних системних військово-політичних та економічних протиріч між США та рядом країн Євросоюзу.

Отже, ідеї створення партнерського альянсу країн т.з. Міжмор'я мають досить глибоке коріння, проте їх реалізація, як вбачається, не може бути здійснена найближчим часом через низку причин, головною з яких є відвертий антиглобалізаційний контекст такого союзу. Провідні держави не зацікавлені у різкій зміні політичного світового балансу через створення та існування ще одного потужного регіонального утворення. Таким чином, «...надмірні можливості впливу найбільших світових гравців і взаємозалежність європейських держав, у тому числі й потенційних членів Міжмор'я від ЄС, – робить ідеї створення «союзу від моря до моря» утопією» [7, С. 316].

При опрацюванні заявленої проблематики, окрім текстуально визначеної, додатково використовувалась і література, зазначена у переліку використаних джерел за №№ 7-15.

Література:

1. Рябінін С. Процеси інтеграції у XX столітті: основні концепції їх вивчення. Політичний менеджмент. 2006. № 5. С. 122-130.

2. Сарнацький О. П., Мигловець Н. О., Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво, 2018 р., № 4 (103). [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.econom. stateandregions.zp. ua/journal/2018/4_2018/6.pdf. – Назва з екрану.

3. Домашенко Л. М. Концепція чорноморської орієнтації України у вітчизняній політичній думці першої половини XX століття: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. політ. наук. К., 2008. 18 с.

4. Волович Олексій. Балто-Чорноморський Союз: перспективи реалізації (частина 1). 30.05.2016. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://bintel.org.ua/nash_archiv/archiv-regioni/archiv-yevropa/archiv-inshayevropa/volodich-balto/. – Назва з екрану.

5. Корольов Г. О. Ідея Чорноморської федерації у поглядах Михайла Грушевського. Український історичний журнал. 2011. № 6. С. 68-79.

6. Безсмертний Роман. Балто-Чорноморський союз: перспективи для України / Міжнародні відносини: теоретико-практичні аспекти. № 4 (2019). КНУКІМ. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://international-relations.knukim.edu.ua/article/view/177614>. – Назва з екрану.

7. Рудницька Ольга. Правові засади співробітництва України та країн Балто-Чорноморського регіону. INTERMARUM: історія, політика, культура. 2015. Вип. 2. С. 303-316.

8. Левик Б. Концепція Балто-Чорноморського Союзу і пострадянський простір. Історія. № 5 (131) вересень-жовтень. 2014. С. 87-92.

9. Завершено роботу над проектом «Стратегії морської безпеки України». Офіційний веб-сайт Міністерства оборони України. 08 грудня 2021. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.mil.gov.ua/news/2021/12/08/zaversheno-robotu-nad-proektom-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini>. – Назва з екрану.

10. В. М. Матвієнко. Балто-Чорноморський союз. Українська дипломатична енциклопедія: У 2-х т. Редкол.: Л. В. Губерський (голова) та ін. К.: Знання України, 2004. Т. 1. 760 с.

11. Балтійсько-Чорноморська дуга. Енциклопедія історії України: у 10 т. Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін.; Інститут історії України НАН України. Київ: Наукова думка, 2003. Т.1: А-В. 688 с.

12. Генік М. А. Від Міжмор'я до НАТО: Еволюція системи міжнародної безпеки у центрально-східній Європі у період трансформації. Вісник Національного університету імені В.Каразіна. Випуск 9. Харків, 2007. С. 273-276.

13. Хилько О. Л. Теоретичні засади визначення загроз національній безпеці України та шляхи її забезпечення: автореф. дис... к. політ. н.: 23.00.01. Київ, 2004. 16 с.

14. Липа Ю. Призначення України. Львів, 1992. 272 с.

15. Іщук В. Intermarium. Балто-Чорноморський союз може стати надійним щитом європейської і євроатлантичної цивілізації. Електронний ресурс. – [Режим доступу]: <http://bbsc.eu/analiticheskie-materialyi/bezopasnost/intermarium-balto-chornomorskiy-soyuz-mozhestati-nadiynim-shhitom-yevropeyskoyi-i-yevroatlantichnoyi-tsvivilizatsiyi/>. – Назва з екрану.

РОЛЬ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ В ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Мануїлова Катерина Віталіївна

*доктор наук з державного управління,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Колеснікова Катерина Семенівна

*кандидат економічних наук,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Пурцхванідзе Ольга Вахтангівна

*кандидат філософських наук,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування,
Одеська національна академія харчових технологій
м. Одеса, Україна*

Ключовою складовою сучасної національної безпеки України є те, вона має формуватися в умовах забезпечення передусім морської безпеки у Балто-Чорноморському регіоні, а також підтримка міжнародної морської безпеки. Негативні наслідки на вітчизняну морську безпеку здійснює гібридна війна з Російською Федерацією й незаконні дії РФ в Чорному та Азовському морях. Зазначимо, що останнє несе загрозу не лише національній безпеці України. Тому особливої актуальності набуває подальше дослідження проблем, які пов'язані з забезпеченням морської безпеки у тому числі в Балто-Чорноморському регіоні.

Зазначимо, що по території України проходить значна частина європейського морського та річного шляху, що являється одним із

найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення. Розвиток означеного європейського шляху є перспективним і пріоритетним напрямком для економіки всього Балто-Чорноморського басейну. У порівнянні з іншими державами Азово-Чорноморського басейну саме Україна має найбільшу довжину морського та річного узбережжя. Ця довжина узбережжя складає 2759,2 км. На території нашої держави побудовано 18 портів. Ці порти розташовані передусім у Чорноморсько-Азовському басейні й у дельті р. Дунай. Проте, 13 морських та річних портів зараз розміщено на невідконтрольній території України та 5 портів залишилися на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим [1].

Підкреслимо, що забезпечення міжнародної морської безпеки неможливо без розробки на рівні міжнародного законодавства спеціальних міжнародних правил, які мають дотримуватись всі без виключення держави.

У 1959 р. було утворено Міжнародну морську організацію (далі – ІМО з англійської мови *International Maritime Organization*). ІМО являється міжнародною морською міжурядовою організацією, як також є спеціалізованим інститутом ООН. Головними напрямками діяльності ІМО є: скасування дискримінації щодо міжнародного торговельного судноплавства; розробка і прийняття норм(стандартів) у проблемі забезпечення морської безпеки у світі; запобігання забруднення суднами морського довкілля. Україна згідно постанови Верховної Ради України від 04.02.1994 № 3938-ХІІ «Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року набула членства ІМО з 1994 р. [2].

Із початком військового протистояння з Російською федерацією українська делегація постійно надає інформацію ІМО й всій міжнародній морській спільноті про незаконні порушення морської безпеки нашої держави. Так, 10 квітня 2019 року Україна висловлювала в ІМО протест у зв'язку з «протиправним будівництвом і відкриттям Росією» мосту через Керченську протоку, а також дискримінаційними перевірками суден, які прямують до українських портів в Азовському морі [3]. 3 липня 2019 р. українська делегація поінформувала Міжнародну морську організацію про факти ведення Російським морським реєстром судноплавства (далі – РМРС) господарської діяльності на тимчасово окупованій території АР Крим із порушенням вимог законодавства України та відповідних резолюцій ІМО ООН. Зокрема, це стосується надання суднам послуг конвенційного огляду та сертифікації для подальшої їх реєстрації під прапором РФ, а також надання суднам сюрвеєрських послуг [4].

17 січня 2020 р. українська делегація у Лондоні (штаб-квартира ІМО) закликала міжнародну морську організацію розглянути «незаконні та односторонні дії Росії, які загрожують безпеці навігації». У повідомленні

посольства України у Великій Британії йшла мова про те, що «Україна висловила протест в ІМО у зв'язку з неправомірним розширенням радіостанцією НАВТЕКС-Новоросійськ району обслуговування на акваторію Азовського моря і Керченської протоки. Оголошення навігаційної інформації з безпеки мореплавства мають поширюватися виключно українською радіостанцією НАВТЕКС-Бердянськ»[5]. Це далеко не вичерпаний список звернень і повідомлень української делегації до ІМО щодо порушення морської безпеки у Чорному та Азовському морях.

Позитивним зрушенням в питанні інформування міжнародної спільноти щодо морської безпеки в Балто-Чорноморському регіоні є запровадження процедури регулярного щорічного звітування України про загрози безпеці та охороні судноплавства у Чорному й Азовському морях і у Керченській протоці, які спричинені незаконними агресивними діями Російської Федерації [6].

Отже, активна діяльність української делегації в ІМО дозволяє своєчасно повідомляти міжнародну морську спільноту про ризики в морській безпеці у Балто-Чорноморському регіоні, особливо у Чорному й Азовському морях і у Керченській протоці. Що своєю чергою свідчить, що Україна завжди готова розв'язувати конфліктні ситуації у морі лише в правовому полі не порушуючи жодним чином міжнародного морського права.

Література:

1. The draft “Maritime Security Strategy of Ukraine” is being prepared for submission to the NSDC of Ukraine. 07.12.2021 *Organization of the National Security and Defense Council of Ukraine*. URL: <https://www.rnbo.gov.ua/en/Dialnist/5176.html> (дата звернення: 20.11.2021).
2. The International Maritime Organization Ministry of Infrastructure of Ukraine. URL: <https://mtu.gov.ua/en/content/mizhnarodna-morska-organizaciya-imo.html> (дата звернення: 25.11.2021).
3. Україна закликала ІМО розглянути незаконні дії Росії, що «загрожують безпеці навігації». *Радіо Свобода*. 17 січня 2020. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-ukraine-imo-rosia-navigatsia/30383292.html> (дата звернення: 15.12.2021).
4. Україна заявила в ІМО про незаконну діяльність Російського морського реєстру судноплавства в Криму 3 Липня 2019, *Міністерство інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/news/30997.html?PrintVersion>.
5. Україна закликала ІМО розглянути незаконні дії Росії, що «загрожують безпеці навігації». *Радіо Свобода*. 17 січня 2020. URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/news-ukraine-imo-rosia-navigatsia/30383292.html> (дата звернення: 15.12.2021).

6. Відбулась 104 сесія Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (ІМО). *Морські бізнес новини України*. 27.10.2021. URL: <https://maritimebusinessnews.com.ua/2021/10/27/237920/> (дата звернення: 14.12.2021).

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ ЗА ЧАСІВ КОЗАЦЬКО-ГЕТЬМАНСЬКОЇ ДЕРЖАВИ (СЕРЕДИНА XVII – ПОЧАТОК XVIII СТ.)

Подкупко Тетяна Леонідівна

*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри суспільних наук,*

*Одеський національний медичний університет
м. Одеса, Україна*

Безпека в Чорноморському регіоні вкрай актуальна не лише сьогодні. В історичній традиції українського державотворення вже були періоди коли від розв'язання чорноморської проблеми залежав добробут і безпека населення, існування самої незалежної держави.

Вперше питання гостро постало за часів Київської Русі, далі в добу Козацько-Гетьманської держави. Від вільного доступу до Чорного моря і його ресурсів залежав вихід України на широку міжнародну арену, її визнання в світі.

Геополітичні зацікавлення в регіоні прагнули забезпечити Україна, Туреччина, Польща, Кримське ханство, Молдова, Валахія, Трансильванія, Швеція й Росія. Суб'єктивне розуміння того кому належить Чорне море, ресурси Чорноморського регіону, часто суперечливе і протилежне у кожної зі сторін, сприяло виникненню різноманітним за характером конфліктних ситуацій. Держави по різному сприймали проблему: “поляки називали себе господарями всіх місць від Литви до Чорного моря”, “Мала Росія, чи Україна, думала, що... вона отримала... весь Степ”, “запорожці ж твердо були впевнені, що весь край від річки Синюхи, Ташлику вздовж Дніпра до Лиману, та за Дніпром від Лінії (української) до кибиток ногайських та донських станиць, належала їм” [1, с. 6-7].

В перших документах Б. Хмельницького в якості гетьмана, чітко окреслені основні геополітичні завдання та напрямки державної політики. Тодішня міжнародна ситуація не сприяла швидкому і позитивному розв'язанню зовнішньополітичних проблем. У травні-червні 1648 р. в універсалі Б.Хмельницького “Всім українським малоросіянам”, мова йшла про намагання Польщі ізолювати, відрізати Україну від світу. В документі

особливо наголошувалось на вагомості для Козацько-гетьманської держави взаємин з країнами Сходу “отлеглих за морем Чорним” [2, с. 645-646]. В документі відбилися спроби затвердити юридично межі Козацько-гетьманської держави якомога ближче до узбережжя Чорного моря [2, с. 646].

Обґрунтування української позиції зацікавлення і контролю в Чорноморському регіоні віддзеркалено у Зборівському договорі: «від Чорного моря і лиману Дніпровського вгору на південь...» [3, с. 138-139]. Важливо що декларування претензій України на узбережжя Чорного моря було визнано іноземними державами.

Вагомим питанням державотворення і безпеки в регіоні була торгівля. В низці джерел підтверджується традиція татарсько-української торгівлі. Б. Хмельницький згадував про постійні приїзди до прикордонних міст козацької держави підлеглих Кримського хана [2, с. 84].

Відомі торгівельні рейди татарських купців до Полтави, Умані, Миргорода, тодішньої столиці – Чигирини [3, с. 486-487]. Вони здебільше купували хліб та різноманітні харчові припаси. В Україну ввозили коней, турецькі та інші східні товари.

Українські купці їздили до володінь Османської порти під Очаків, на лимани за сіллю аж до початку XIX ст. Проте Очаківська, як і кримська торгівля не домінували в той час. Головний торгівельний шлях з Козацько-гетьманської держави йшов до Молдови і Константинополя.

Економічна безпека південного регіону висвітлена в «Описі подорожі патріарха Макарія» про періодичні ярмарки на яких, зокрема, було багато товарів, які доставляли з Молдови. З Молдавських соляних куп привозили в Україну сіль. Про вагомий обсяги торгівлі сіллом свідчить шведський агент Маєр у 1651 р. Він зустрів біля Ясс 150 козацьких возів, навантажених сіллом, що їхали шляхом на Рашків [4, с. 25–26].

Про інтенсивність, жвавість та обсяги торгівлі з Туреччиною яскраво свідчить універсал Б. Хмельницького від 21 квітня 1654 р. В ньому зазначено митні тарифи для іноземних купців – греків, вірмен, турків. Також в цьому документі перелічено основні товари, що імпортувались тоді в Гетьманщину – тканини, килими, прикраси, золото, срібло, дорогецінне каміння, перли тощо [3, с. 507–508]. Тобто основні в’їзні мита було спрямовано на турецькі товари, що значно підвищувало їх вартість.

Знаковим для висвітлення питання чорноморської безпеки нового часу є проект угоди з Туреччиною про мореплавство. Джерело вагоме тим, що прагнення розв’язати низку проблем відбито не лише у внутрішньодержавних документальних актах Козацько-гетьманської держави, а й засвідчено міжнародно-правовим чином [2, с. 619–622].

З першого пункту договору зазначено “козацькому війську та його державі” вільно плавати по Чорному морю, з заходами в будь-які порти всіх держав Чорноморського узбережжя, як християнських, так й іншого

віросповідання. Задекларовано вільну торгівлю: продаж, купівлю, обмін без жодних перешкод і труднощів [2, с. 619–622].

Пункти договору передбачали: звільнення українських купців від «всіх мит, оплат і податків», дозволяв вільно викуповувати і обмінюватись полоненими тощо [2, с. 619–622].

Договір свідчить про нову розстановку сил у басейні Чорного моря. Він продовжив традицію княжих часів, коли море називали «Руським».

Геополітичний напрям формування державної території проглядається на сторінках літописних пам'яток порівняно рідко. Це й не дивно, оскільки з середини XVII ст. почався процес інкорпорації України до складу Російської імперії. Тому політична думка національних інтелектуальних сил зосереджувалась у першу чергу на обороні автономії, а не на широких геополітичних проблемах.

Тривалий час важливим консолідуючим чинником національної свідомості був релігійний аспект. Це було актуально в княжу добу, Литовсько-Польський період. Однак в подальшому як в свідомості, так і на сторінках літописних джерел з другої половини XVII–XVIII ст. релігійні питання зводились нанівець. Церква одержавши підтвердження на свої маєтності у XVIII ст. поступово усунулася від активного впливу на державне життя Гетьманщини. Значна частина духовенства стала вірно служити інтересам Російської імперії.

Отже, з середини XVII ст. морська безпека в Чорноморському регіоні була нерозривно пов'язана із розвитком транзитної торгівлі. Відкривались нові дороги, ішов значний караванний рух. Основними і найвагомішими функціями регіону в той час стали – комунікативна і стратегічна.

Особливу увагу привертає різноманітність засобів розв'язання економічних, політичних, воєнних інтересів не лише Козацько-гетьманської держави, а й країн Сходу і Заходу, які по своїй суті не втратили актуальності й донині.

Література:

1. Скальковский А. Хронологическое обозрение истории Новороссийского края: 1731–1823. Ч. 1: С 1731-го по 1796 гт. Одесса : Гор. тип., 1836. XI, 289 с., 1 л. табл.

2. Документи Богдана Хмельницького. 1648–1657 / Відп. ред. Ф.П. Шевченко; Упорядн. І. Крип'якевич. АН Української РСР. Інститут суспільних наук; Архівне управління при Раді міністрів Української РСР. Київ : Вид. АН УРСР, 1961. 740 с.

3. Український Гетьманат: нариси історії національного державотворення XVII–XVIII ст. у 2 кн. Кн. 1. Київ : Інститут історії України НАН України, 2018. 610 с.

4. Алепський П. Описание путешествия патриарха Макария совершенного в 1654 году. Чтения в Обществе истории и древностей российских при Московском университете (далі – ЧОИДР). Т. 4. 1897. С. 14–195.

РОЛЬ БАЛТІЙСЬКО-ЧОРНОМОРСЬКОГО СПІВРОБІТНИЦТВА У ЗОВНІШНЬО-ЕКОНОМІЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ

Савельєва Анна Сергіївна

*бакалавр, рядовий поліції,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Балто-Чорноморський союз (бчс) – ідея зовнішньополітичної інтеграції (створення коаліції, політико-економічного союзу, альянсу) країн басейнів Балтійського та Чорного морів – Естонії, Латвії, Литви, Польщі, Білорусі, України та ін. – з метою співробітництва у економічній, воєнно-політичній, культурній та інших сферах. Ідея БЧС багатоаспектна й полягає у співробітництві з проблем безпеки субрегіону [1].

Таким чином, країни Балтії та Чорного моря вже співпрацюють в різних сферах економіки. Після створення Балто-Чорноморського союзу економічне співробітництво може виражатися в логістичних, енергетичних, інфраструктурних проектах. А відновлення економічного, транспортного, соціального, торговельного співробітництва між країнами дозволить підвищити свій економічний потенціал та обороноздатність.

Формування розуміння важливості створення союзу та аналіз перспектив розпочалися після Першої світової війни. Розробкою ідеї займалися вітчизняні науковці, такі як: Степан Рудницький, Юрій Липа, так і іноземні політики – Йозеф Підсудський. Основоположником був Степан Рудницький, який у Балто-Чорноморському об'єднанні бачив шлях розв'язання питання «незалежності» як України, так і інших країн, які прагнули до суверенності. Вчений вбачав для Фінляндії, Латвії, Литви, Естонії, Білорусі та України загрозу з боку Росії та Польщі. Союз саме цих держав, на його думку, міг би забезпечити кожному його учаснику можливість самоідентифікації та гарантувати ефективне об'єднання [2].

Тема Балто-Чорноморського союзу стала досить актуальною після російської агресії в сторону українців в 2014 році. Згідно з цим постало важливе питання захисту та власної оборони. Тому Балто-Чорноморський союз має бути за участі країн Центральної та Східної Європи та мати військово-політичний характер. Серед переваг такого союзу для України є

вдале компактне розташування країн, перетин транспортних та енергетичних коридорів, історичні контакти та взаємодія.

Закінчилася "холодна війна", світ став багатопольним, змінився баланс сил, Балто-Чорноморський регіон став зоною напруги між Заходом і Росією. Сучасна Україна географічно залишається поміж Сходом і Заходом. Це надзвичайно вигідне геополітичне розташування, яке до сьогодні повною мірою не реалізоване. Незалежна Україна повинна своєчасно розпізнавати й оцінювати існуючі загрози своїй національній безпеці. Безпекові питання для нашої держави в сучасній геополітичній ситуації мають бути наріжними в зовнішній політиці. Саме ігнорування в оцінці військових загроз привело до російсько-української війни 2014 р. та анексії Криму. Сподівання на позитивне для України розв'язання військового конфлікту з Росією повинно бути обґрунтованим і базуватись на воєнних потужностях, на перше місце виходить питання обороноздатності та безпеки. Україні необхідно творити новий геополітичний простір навколо своєї території, стати осередком безпеки Балто-Чорноморського регіону [3].

Ідея союзу для України є досить вигідною, буде можливість використовувати шельф Чорноморського регіону. Саме це дасть нам можливість добувати нафту та газ. А із співробітництва з Туреччиною є можливість розвинути металургійну промисловість. Також є досить вигідною співпраця у сфері оборони для України та країн Балтії. Цілями співробітництва є безпека в регіоні, співпраця в економічній та соціальній сфері, боротьба з тероризмом та наркозлочинністю, обмін ідеями щодо демократичних перетворень.

Торгівля із Західною Європою є проблематичною для України через законодавство, митні обмеження та невідповідність стандартів якості. За участі у Балто-Чорноморському Союзі Україна мала б можливість знайти надійних партнерів у межах такого альянсу, що поліпшило би стан української економіки [4].

Ми розуміємо, що за умов Балто-Чорноморського союзу Україна буде транзитним центром, тому це користь для нас, бо поліпшиться економіка та значущість у світі. Аналізуючи проблеми нашої країни в сфері обороноздатності, політична ситуація вимагає прагнення до безпеки, яка могла б бути результатом співпраці на регіональному рівні. Незважаючи на складне становище, Україна змогла реалізувати себе та займає власне місце у геополітичній структурі світу. А найпріоритетнішими напрямками цього союзу є енергетична політика та сфера оборони, транспорту та зв'язку.

Література:

1. Балто-Чорноморський союз (БЧС). URL: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=40182.

2. Перспективи створення Балто-Чорноморського союзу. URL: <https://eprints.oa.edu.ua/8287/1/30.pdf>.
3. Концепція Балто-Чорноморського союзу і пострадянський простір. URL: file:///C:/Users/Назар/Downloads/Skhid_2014_5_16.pdf.
4. Балтійсько-Чорноморське співробітництво як альтернативний інтеграційний напрям для України. URL: http://www.econom.stateandregions.zp.ua/journal/2018/4_2018/6.pdf.

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

ІСТОРИЧНИЙ ПОГЛЯД ВІЙСЬКОВИХ ЗАГРОЗ У БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Демчук Людмила Іванівна

*кандидат педагогічних наук, доцент кафедри екології,
Державний університет «Житомирська політехніка»
м. Житомир, Україна*

Алпатова Оксана Миколаївна

*кандидат біологічних наук, доцент кафедри екології,
Державний університет «Житомирська політехніка»
м. Житомир, Україна*

У світі відбуваються істотні зміни структури системи міжнародних відносин. Стає можливе виникнення нових регіональних об'єднань держав. Одним із наслідків нинішньої конфронтації між Заходом та Росією стала актуалізація проектування у Балто-Чорноморському регіоні.

Центральна та Східна Європа була об'єктом геополітичного проектування протягом щонайменше останньої сотні років. Особливо увагою користується, зокрема, Балто-Чорноморський регіон, який, крім фізико-географічних умов, історичних, культурних, економічних та, особливо, політичних факторів.

Балто-Чорноморська вісь (Балто-Чорноморський союз) – геополітичний проєкт, теоретизований багатьма політиками і громадськими діячами з України, Білорусі і Литви. «Балто-Чорноморська вісь» передбачає створення свого геополітичного регіону впливу між так званим «Західним світом» (США, Канада, Франція, Велика Британія, Західна Європа, Австралія) і «Пострадянським сходом», який динамічно обертається навколо Росії (Росія, Казахстан, Білорусь, деякі країни Середньої Азії).

Вперше Балто-Чорноморський союз було створено через 124 роки після третього поділу Речі Посполитої, у серпні 1919 року на конференції під Ригою. Підписи під документом поставили делегації Фінляндії, Естонії, Литви, Латвії, польські та українські представники.

Даний проєкт створення Балто-Чорноморської осі ґрунтується на спільності історії цього регіону в межах Великого князівства Литовського і Руського. Як зазначила перший прем'єр-міністр Литовської Республіки,

Казимира Прунскене: «Я не втрачаю надії, що Балто-Чорноморський альянс – не тільки наше історичне минуле з часів Великого Литовського князівства. Певні історичні мотивації залишилися й досі» [1].

Українською інтелігенцією на початку 20-го століття почав розроблятися Балто-Чорноморська вісь [2]. Зокрема, участь у розробці брали президент української народної республіки (УНР) Михайло Грушевський, ідеолог українського націоналізму 1930-х Юрій Липа. Уряд УНР покладав великі надії на антиросійський союз разом з Кубанню, Доном, Терекком, народами Кавказу. Юрій Липа розвинув «Чорноморську доктрину», вказавши на історичну тяглість орієнтації за віссю Північ – Південь – від Скандинавії та балтійських країн до Чорного моря, Малої Азії та Близького Сходу. З часів Київської Русі, що сформувалась уздовж торговельного шляху «із варяг у греки», через дипломатичні взаємини Хмельницького і Мазепи зі Швецією та Туреччиною, ця ідея не втрачає актуальності і сьогодні.

1 грудня – точка біфуркації радянської системи. Цього дня український народ 90.32% голосів перед усім світом довів, що прагне незалежності. Результати голосування стали для радянської еліти повною несподіванкою та тим, про що важко та небажано було думати. Але ланцюгову реакцію було запущено – без України Радянський Союз не мав майбутнього.

8 грудня було підписано Біловезьку угоду; 21 грудня – Алма-атинська декларація; 23 грудня – визнання Організацією Об'єднаних Націй держав – суб'єктів Біловезького консенсусу своїми повноправними членами.

Через 25 років у Києві відбулася безпрецедентна подія. 1 грудня Україна прийняла державних діячів країн «Балто-Чорноморського союзу» для обговорення загальної геополітичної стратегії майбутнього. При організації Міжнародного центру Балто-Чорноморських досліджень та консенсусних практик відбувся Форум державних діячів регіону, серед яких Л. Кравчук, В. Ющенко, В. Затлерс, С. Шушкевич, П. Лучинський, Г. Бурбуліс.

Ідея інтегрованого об'єднання країн східної Європи в рамках умовної географічної осі "Балтійське море – Чорне море" "витає" у повітрі вже давно. Вперше її було сформульовано ще у першій половині XIX століття польським інтелектуалом Є. Чарторийським. Втім, чітких геополітичних обрисів концепція Балто-Чорноморського союзу, або так званого проекту «Міжмор'я», як конфедерації держав від Балтійського до Чорного та Адріатичного моря, набула вже в модерну епоху, після завершення Першої світової війни та розпаду великих європейських багатонаціональних імперій.

В умовах пізнього радянського імперіалізму давня ідея Балто-Чорноморської співдружності відродилася саме у Польщі, де у 1980-ті роки група її прихильників видавала журнал «Нова коаліція». Після розпаду СРСР так звана ідея «Міжмор'я» і, зокрема, відродження Речі Посполитої, знову виникла в певних політичних колах. Наприклад, Білоруський

Народний Фронт і Народний Рух України на початку 90-х років активно розробляли ідею Балто-Чорноморського Союзу (БЧС).

БНФ від самого початку мав геополітичну концепцію існування Білорусі у світі, яка після розпаду СРСР зменшила б небезпеку зі сторони Росії та Німеччини. Такою ідеєю був план Балтійсько-Чорноморського союзу країн Східної Європи (Білорусь, Україна, Естонія, Латвія, Литва, Молдова, у перспективі – Польща і Словаччина). Це план повернення третьої сили на терени Європи (так, як було раніше, XIII-XVIII ст.).

Відповідно до концепції Ю. Пілсудського, низка країн Центрально-Східної Європи (Польща, Чехословаччина, Угорщина, Румунія, Югославія, Молдова, Латвія, Естонія, Литва, Білорусь та Україна) мали об'єднатися в рамках партнерського блоку держав «від моря до моря» як альтернативна сила в Європі на протигагу Росії та Німеччини. Ідея такого союзу активно підтримувалась і розроблялася також українськими інтелектуалами, зокрема Ю. Липою, С. Рудницьким та М. Грушевським. Пізніше прихильником такої спілки виступив і В'ячеслав Чорновіл.

В 2010 році у Білорусі виник багатомовний проект «Нова Річ Посполита», присвячений відновленню «Народної Республіки» у складі Польщі, Білорусі, Литви, Латвії та України. Ця ідея сьогодні доволі популярна серед молоді та активно обговорюється у соціальних мережах.

Балто-Чорноморська вісь є програмним зовнішньополітичним орієнтиром української правої партії ВО Свобода (отримала трохи більше 10 % підтримки на парламентських виборах у 2012 році).

Ідея об'єднаної Литви, Білорусі та України розцінюється проросійськими силами, як спроба створення буферного "санітарного" поясу між Росією та Європою. Наприклад, президент Білорусі Лукашенко під час протестів 2020 року заявив про намагання активістами створити живий ланцюг від Вільнюса до Києва. "Я це вже проходив після розпаду Радянського Союзу, коли була спроба створення Балто-Чорноморського регіону – санітарної зони: три балтійські держави, Білорусь, Україна, щоб відокремити Росію від Заходу" [3].

У 2015 році ідея створення Балто-Чорноморського альянсу була актуалізована новообраним президентом Польщі Анджеєм Дудою. Нині, перед реальних небезпек і за умов «гібридної» військової обстановки, є особлива потреба у кооперації країн регіону. Зволікання з прийняттям України до ЄС та НАТО вимагає від нас пошуку союзників для захисту своєї незалежності та суверенітету від російської агресії. Такими потенційними союзниками є насамперед Польща, Литва, Латвія, Естонія, Румунія, Молдова та Грузія, які, як і Україна, неодноразово були жертвами імперської політики царської, радянської та путінської Росії. До переваг створення Балто-Чорноморського союзу можна віднести вдале геостратегічне та компактне розташування країн Міжмор'я на шляху

перетину транспортних та енергетичних коридорів, взаємодоповнюваність економік, тривалі історичні контакти та взаємодіючі, схожість етнічного менталітету, світоглядних, культурних культур.

Перед обличчям російської агресії, країни Центральної та Східної Європи повинні згуртуватися у міцному геополітичному союзі. Ідея Ю. Пілсудського, навіть через 100 років, залишається актуальною. Кремль намагається за будь-яку ціну відродити Євразійську імперію. І ця політика становить серйозну загрозу для усієї Центрально-Східної Європи.

Вже 30 років минуло від проголошення Незалежності, а Україна й надалі розривається між Сходом і Заходом. Сферу зовнішньополітичних інтересів окупували прихильники європейсько-атлантичної дихотомії – або “назад в СССР”, або “до НАТО та Європейського Союзу, які захистять нас від московської агресії”. Така примітивна оцінка геополітичних викликів не похитнулась, хоча з початку XXI століття навіть поверховий огляд засвідчує зміну реальності. Франція, а особливо Німеччина, будучи головними наповнювачами бюджету ЄС, воліють дистанціюватися від американського впливу, натомість розвивають дружні відносини з Росією, передусім в енергетичній сфері – більшість німецького газу імпортується з Росії. В той же час США сприймають Україну як розмінну монету, якою жертвують під час потепління відносин з Москвою. Але навіть повна інтеграція в НАТО чи навіть ЄС закріпить нас у ролі другорядних васалів Європи, залежних від різноманітних дотацій. З самостійною зовнішньою політикою як поширенням впливу нації у світі можна буде попрощатись.

Література:

1. Балтисько-Чорноморська дуга. Енциклопедія історії України : у 10 т. Інститут історії України НАН України. Київ : Наукова думка, 2003. – Т. 1 : А – В. – 688 с.
2. Матвієнко В. М. Балто-Чорноморський союз. Українська дипломатична енциклопедія. К.: Знання України, 2004. – Т. 1. – 760 с.
3. Рассоха Л. Балто-чорноморське партнерство: перспективи є. Україна і світ. 2006. № 20-21. С.15-17.
4. Рудницький С. Чому ми хочемо самостійної України. Львів. 1994. С. 51-54.

HYBRID WAR AS A MODERN THREAT IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION

Dykun Volodymyr Grigorovich

*Senior Lecturer of the chair of Moral and Psychological Support
of Troops (Forces),*

*The National University of Defense of Ukraine
named after Ivan Chernyakhovsky
Kyiv, Ukraine*

Stasiuk Vasyl Vasylovych

*Doctor of Psychological Sciences, Professor, Professor of the Chair
of Moral and Psychological Support of Troops (Forces),*

*The National University of Defense of Ukraine
named after Ivan Chernyakhovsky
Kyiv, Ukraine*

Peretiatko Denis Oleksandrovich

Student,

*The Humanities Institute of the National University of Defense of Ukraine
named after Ivan Chernyakhovsky
Kyiv, Ukraine*

The Russian-Ukrainian war, which began in 2014, gave the world a new phrase – a hybrid war, which immediately became widespread in the media. It should be noted that the term "hybrid war" appeared among international security experts a little earlier, in 2005, and was used, in particular, in the analysis of Russia's aggression against Georgia in 2008. In fact, much of the "arsenal" of hybrid warfare was worked out and tested in practice by Russia in preparation for the invasion of Georgia.

However, only the Russian-Ukrainian war has shown that this is not a unique situation, but a well-thought-out scheme of political, informational, ideological and military training, which worked before the occupation of the country. This scheme is universal and can be extrapolated with minor changes to a variety of countries – victims of aggression. A number of journalists, politicians and experts in the field of international security hastened to postulate that such hybrid wars will become the main type of armed conflict in the XXI century.

The theory and practice of hybrid warfare today is the highest achievement of Russia's military-political leadership and is rightly considered the most effective method of subordinating neighboring states to Kremlin dictates.

Thus, in all cases of Russian aggression, one should expect the use, first of all, of the arsenal of forces and means of hybrid warfare, especially in the Baltic-Black Sea region. At the same time, the logic of global developments (the partial success

of Russia's Western sanctions policy and economic isolation) is forcing the Kremlin regime to accelerate its aggressive plans for neighboring countries as Russia's ability to win the conflict diminishes in proportion to its economic downturn. The economic conflicts caused by the economic downturn require the urgent consolidation of Russian society around the image of the external enemy and the constant internal legitimization of the Kremlin regime by demonstrating foreign policy and military victories.

A clear understanding of the nature and character of hybrid warfare as a special type of military-political conflict is a necessary precondition for preventing Russia's success in anticipated conflicts.

Despite the constant mention of the term "hybrid warfare" in the media, no one has yet given a comprehensive definition of hybrid warfare or explained its differences from other types of military conflict. According to the authors of the textbook, "hybrid war" in its most general form can be defined as military aggression of one state against another, externally disguised as a domestic political conflict in the state – the victim of aggression. This aggression should not be confused with the well-known during the Cold War practice of direct (Angola, Vietnam, Ethiopia, etc.) and indirect (Mozambique, Southern Rhodesia, etc.) interventions of the socialist bloc and NATO in civil wars in "third world countries". In the above-mentioned Cold War conflicts, civil conflicts were caused by internal causes, developed independently in each country, and were only modified as a result of external intervention. In the case of Russia's current "hybrid war", internal conflict does not have to be present; it is imitated by the Russian media, regardless of the real situation.

That is, it is an unprovoked direct foreign military intervention, only externally camouflaged as a "civil war" in the country – the victim of aggression.

A key feature of the hybrid war is the combination of two seemingly mutually exclusive factors: direct warfare by the Russian Federation (from the adoption of all political and even operational military decisions by the Kremlin leadership at the highest level to direct participation in hostilities of regular Russian armed forces) and categorical public participation in the conflict.

As we will see below, an understanding of this "paradoxical" combination is extremely important and necessary in the political and military decisions of a country that is a victim of aggression and the international community. Misunderstanding the nature of the war imposed by Russia leads to the perception as "independent parties to the conflict" of political forces and individuals who in reality do not make any independent decisions, do not influence the Kremlin's decisions and are not always informed by the Russian leadership plans and decisions.

Attempts to negotiate with such individuals and political forces (to which the country is a victim of aggression and the international community is diligently pushing Russia) support the Kremlin's illusion of "internal civil conflict" in the

victim country and lead to the loss of extremely valuable (especially in the early stages of conflict) time for deliberately doomed to failure discussions.

To predict the development of a hybrid conflict, one must always remember that the logic of its development does not correspond to the logic of the development of internal political conflicts. The logic of civil conflicts is well studied in modern political science, and for their localization and gradual cessation a certain arsenal of military and (mostly) political solutions based on reaching a reasonable compromise between the main conflicting parties and subsequent localization of “irreconcilable” radical elements.

Due to the paradoxical nature of the hybrid war described above, camouflaged as a civil conflict, there is a natural temptation to predict the development of the conflict according to classical schemes and apply the mechanisms of domestic political settlement described above to achieve peace. This approach is doomed to failure, because hybrid warfare is not really subject to the logic of internal conflict. In the strategic and operational sense, hybrid warfare is a fully planned military operation of one state against another and develops in full accordance with the logic of the “classic” planned and managed from a single headquarters of military invasion.

This understanding of the hybrid conflict allows us to predict the course of its development: the external camouflage features of the “civil conflict” should always see a single operational plan developed and implemented by the military-political leadership of a foreign country.

The forecast of events should be based on an assessment of military and economic resources, foreign policy capabilities and taking into account the domestic political situation of the aggressor state, and not based on the internal circumstances of the state – the victim of aggression; the latter only create a less favorable background for foreign intervention, but are by no means the root cause of the conflict.

Some parts of the tools of the hybrid war were worked out by ideologues, propagandists, intelligence officers and the Russian military long before 2014. If Russia’s participation in the Armenian-Azerbaijani war (1992-1994) and the civil war in Tajikistan (1992-1997) was still fully described by the scheme of “external intervention in the self-created conflict”, the armed conflicts in Transnistria (1992), Abkhazia (1992) -1993) and South Ossetia (1991-1992) were already largely provoked from outside by the then Kremlin leadership.

During these conflicts, for the first time, a method of international legitimation of Russian military aggression was developed, in which invading forces first operate informally, without distinction, disguised as local paramilitary formations, and after military success.

Examples of the early experience of the hybrid war include the initial phase of the first Russian-Chechen war (November-December 1994), when the territory of the unrecognized but de facto independent Republic of Ichkeria since 1992 was

invaded by regular units of the Russian army, camouflaged under the action of “Chechen field commanders who rebelled against President Dudayev.”

Then the military failure of the operation, combined with the then-independent media in Russia, forced the Kremlin to publicly acknowledge the involvement of Russian troops in the hostilities and further legitimize them as a “restoration of the constitutional order.”

Significantly, despite the apparent illegality of the Russian army’s actions (even under Russian law) in the early “hybrid” stage of the Russian-Chechen war, all these actions were later justified *ex post facto* on the principle of “political expediency”, setting a precedent for impunity for all subsequent conflicts. participation of the Russian Federation.

The second Russian-Chechen war of 1999-2001 also had clear features of a hybrid conflict, as in order to legitimize its openly illegal actions (military aggression after the signing of the Khasavyurt Peace Treaty in 1996 and the overthrow of the Ichkerian government, elected during the internationally recognized elections under the auspices of the Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE in 1997), the Kremlin has successfully used an important tool of hybrid warfare, which we have repeatedly encountered in the study of the Russian-Ukrainian war, namely: the imitation of the alleged “inability” of the legitimate government of the country – the victim of aggression to control the territory of their country and the actions of armed groups in their country. We will consider this method in more detail below, as it is one of the key elements in the Kremlin’s modern method of hybrid warfare.

The rest of the tools of hybrid warfare, from creating a propaganda image of the enemy to finding weaknesses in international collective security and neutralizing Western intervention, were successfully worked out by Russia during the 2008 aggression against Georgia, the so-called “peacekeeping operation” one new term introduced by the Russian Federation, which, however, became less common than “hybrid war”).

Thus, a hybrid war is the desire of one state to subjugate another through political, economic, information tools. That is why in a hybrid war, hostilities are secondary, and information operations and other levers of influence come to the fore. The war is the desire of one state to act aggressively on the minds of the inhabitants of another. In other words, it is a desire not to destroy millions of people, but to intimidate and demoralize them. Due to the speed of information dissemination around the world, it has become not only a commodity but also a weapon.

By 2014, the basic tools of hybrid warfare had already been worked out, and some of its elements had been tested in a number of local conflicts. However, it was in the war against Ukraine that Russia launched in the spring of 2014 after the Kremlin’s attempts to limit itself to “classic” external interference in internal civil conflict (ie with minimal direct Russian involvement in helping preserve Russian President Viktor Yanukovich’s regime), which was overthrown during the National Democratic Revolution of Dignity in November 2013 – February 2014), the whole

arsenal of means of “hybrid war” was used by Russia systematically and to the full extent. The hybrid war itself has taken the form of a completed Russian military-political project, which can then be extrapolated “according to a template” to any country chosen for aggression. In Russia itself, the plan of military intervention against Ukraine was called the “Russian Spring Project 2014”.

References:

1. Putin’s gibberish. Non-military aspects of the military generation: excerpts from the study. Kyiv: Center for Global Studies “Strategy XXI”, 2016. 62 p.
2. "Hybrid war" of Russia against Ukraine: information dimension: textbook. way. / Agayev N.A., Gerasimenko M.V., Dykun V.G., Stasiuk V.V. Kyiv: Ukraine, 2020. 186 p.
3. Hybrid threats to Ukraine and public safety. The experience of the EU and the Eastern Partnership: an analytical document. Kyiv: Center for Global Studies “Strategy XXI”, 2018. 106 p.
4. Wild E. Russia’s hybrid war: Ukraine’s experience for the Baltic States. Vilnius: Lithuanian Military Academy. General Jonas Jamaitis, 2016. 126 p.
5. Doroshenko M., Balyuk V. Russia’s hybrid war against Ukraine after the Revolution of Dignity (Ukrainian-Polish study). Kyiv: Nika-Center, 2018. 280 p.
6. Magda EV Hybrid war: survive and win. Kharkov: Vivat, 2015. 320 p.
7. World hybrid war: Ukrainian front: monograph / for general. ed. V. Gorbulin. Kyiv: NISS, 2017. 496 p.

РОЛЬ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИХ СИЛ УКРАЇНИ У ПОЛІТИЧНОМУ ПРОТИБОРСТВІ: ІНФОРМАЦІЙНИЙ АСПЕКТ

Завгородня Юлія Володимирівна

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

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

Сучасні політичні процеси пронизують усі сфери суспільно-управлінського життя країни. Невід’ємною складовою ефективною діяльності держави є військовий захист та внутрішня безпека, які допомагають формувати систему взаємовідносин в межах правової системи. Однак, враховуючи те, що Україна морська держава, то важливу увагу варто приділяти взаємовідносинам між морськими сусідами та

професійній підготовці фахівців моряків, які будуть працювати за державним замовленням.

В приморському регіоні нашої країни існує ряд навчальних закладів, які готують спеціалістів середнього рівня кваліфікації та спеціалістів з вищою освітою, а тому моряки-українці є затребуваними фахівцями на міжнародній арені та користуються запитом серед міжнародних компаній. Однак, для України важливим завданням є наповнення потреб власної системи морських військових органів кадровими фахівцями, матеріально-технічною базою та належним рівнем оплати праці для збереження та розвитку кадрового потенціалу.

Сучасні політичні події демонструють нам потребу у формуванні якісного злагодженого та ефективного морського захисту. Бо події на Сході країни демонструють необхідність повної готовності усіх напрямків державного захисту. За останні п'ять років розвитку політичного протиборства в питанні Кримського півострова Військово-Морські Сили України зазнали серйозних втрат і в кадровому потенціалі і в матеріально технічному обладнанні. Окрім, фактичних обставин справи вагому роль щодо сприяння розвитку морського напрямку та прийняття відповідних державних рішень, відіграє інформаційне наповнення кіберпростору щодо рівня оснащення та підготовки політичної системи та ефективності управління Збройних Сил України по захисту та розвитку цього напрямку.

Більшість країн, які мають вихід до моря демонструють хороші показники розвитку та мають доступ до морського виходу країни. Однак, історії відомі приклади коли саме події у морській акваторії ставали приводом до дій політичній та військовій площині. Яскравим історичним прикладом є Карибська криза, вагому роль в якій відіграли саме події у морі.

У зв'язку з подіями на Сході країни та в Криму значимість Військово-Морських Сил збільшується у політичному протиборстві між Україною та Росією, а українські моряки стали жертвами політичного впливу Російської Федерації та були піддані під засудження в рамках судової системи країни агресора. Тому, лише за допомогою дипломатичних перемовин вдалося домовитись про звільнення моряків з полону.

Такі події чітко демонструють взаємозв'язок політичних процесів та системи органів Військово-Морських Сил України в рамках конфлікту на Сході України. На такі події значний вплив здійснюють повідомлення, які виникають в інформаційному просторі.

В сучасному науковому дослідженні інформаційна структура складається з ряду технічних засобів, які допомагають отримувати інформацію, це такі як: телефони, комп'ютери, планшети та ін..[1, с.54] Саме в кіберпросторі ми отримуємо інформацію щодо стану розвитку військових подій, можливих форм ескалації, наступу або часткове придушення військових дій. А тому, створюємо картину розвитку подій та розуміємо можливі наслідки.

Так, сучасна наукова спільнота розпочинає формування так званої доктрини щодо розвитку Військово-Морських Сил України розуміючи її значимість та роль у сучасних військово-політичних процесах.

«Доктрина є ключовим документом у військово-морській сфері, розроблена з використанням досвіду країн-членів і країн-партнерів НАТО та застосовується під час розроблення доктринальних публікацій стосовно підготовки та застосування сил (військ) сил оборони, зокрема ВМС ЗС України, у тому числі в спільних діях з військовими частинами інших видів та окремих родів сил та військ ЗС України, підрозділами інших складових сил оборони».[2]

Тому, на думку командувача ВМС України контрадмірала Олексія Неїжапа важливим із завдань в умовах окупації залишається вплив на морі, разом з тим, він відзначив, що: «Майбутнє України як суверенної держави прямо залежить від спроможності вільно використовувати море в рамках міжнародного права, дотримання якого у Чорноморському регіоні можуть забезпечити насамперед країни-члени НАТО та безпосередньо саме членство України в Північноатлантичному альянсі. У червні 2020 року НАТО визнало Україну партнером з розширеними можливостями, що стало не тільки потужним кроком до майбутнього членства України в Північноатлантичному альянсі, а й поклато на нашу країну зобов'язання щодо чіткої визначеності в наших амбіціях та баченні розбудови морського безпекового напрямку, що є окремим питанням, яке розглядається у представленому документі».[2]

Хоча Військово-Морські Сили України відділені від прийняття політичних рішень, а у своїй діяльності повинні керуватися нормами права та розпорядженнями військово-морських командирів, однак вони можуть стати механізмом реалізації військового протистояння, або слугувати приводом для ескалації конфлікту.

Разом з тим, Військово-Морські Сили України можуть стати одним із вирішальних механізмів для врегулювання конфлікту, як показник відновлення системи володіння інформацією в межах водного кордону України та відновлення сфери управління в окупованих водних регіонах.

Тому, для повного встановлення безпеки на кордоні України, варто враховувати, і кордон звичайний, і морський, бо без одного компонента відновлення територіальної цілісності держави не можливо. Володіння інформацією по усіх межах кордону держави демонструє її захищеність та можливість швидкої реакції на про вокативні вчинки агресорів.

Література:

1. Завгородня Ю.В. Кіберпростір як сучасна платформа для вирішення конфліктів. HISTORY, POLITICAL SCIENCE, PHILOSOPHY AND SOCIOLOGY: EUROPEAN DEVELOPMENT DIRECTION. Riga, Latvia: "Baltija Publishing". 2021. С. 53-56.

2. В Україні розробили доктрину Військово-морських сил. 2021. *Електронний ресурс*. [Режим доступу]: <https://www.ukrinform.ua/rubricato/3236949-v-ukraini-rozrobili-doktrinu-vms.html>

3. Закон України «Про Збройні Сили України» *Електронний ресурс*. [Режим доступу]: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1934-12#Text>

ІНФОРМАЦІЙНО-ПСИХОЛОГІЧНА ВІЙНА ТА ІНТЕРЕСИ РОСІЇ В ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Козьма Василь Васильович

*доктор політичних наук, доцент,
старший науковий співробітник науково-організаційного центру,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Феномен інформаційного суспільства змінює наше уявлення про навколишній світ. Стрімка трансформація сучасної світобудови дедалі більше загрожує перспективою глобальної конфліктності. Схоже на те, що епоха політичної стабільності та повоєнного «світового порядку» відійшли у минуле. Настали часи змін та невизначеності, супутником яких завжди були революції, перевороти, бунти та війни, їдкий запах якої розноситься тепер і над Україною.

Актуальність проблематики війни та миру обумовлена реаліями нашого часу. Після розвалу Радянського Союзу, здавалося, що пророцтво лауреата Нобелівської премії миру 1933 року Ральфа Нормана Енджелла збулися і людство досягло такого рівня розвитку, коли війни залишаться в минулому й настане золота епоха миру та співпраці. Ну що ж, при всій повазі до відомого англійського публіциста можемо лише констатувати очевидний факт – війна, як і раніше, залишається дієвим інструментом політики. Чергове «цивілізоване» століття вносить у військову сферу лише свої корективи. Слово «гібрид», втративши своє біологічне значення, тепер є її постійним супутником. Проте не слід забувати, гібридні засоби ведення війни не виключають використання засобів військових.

Темі інформаційних воєн багато приділяється уваги сучасною наукою, що є цілком логічним за умов становлення, розвитку та постійного вдосконалення інформаційного суспільства. У науковій літературі розрізняють інформаційно-технічну (кібервійну) та інформаційно-психологічну війну. Під терміном «інформаційно-психологічна війна», ми розуміємо вплив специфічної інформації (пропаганди, дезінформації, брехні тощо) на свідомість, поведінку та діяльність людей із певною метою.

Як правило вона полягає у нав'язуванні противнику своїх цінностей, стилю та способу життя, а зрештою – зміни всієї соціально-політичної системи. Від обраної мети залежить специфічність поширюваної інформації, але важлива не мета, а сама можливість впливати. Досягти такої можливості можна різними способами як за допомогою інформаційних технологій, так і за допомогою знань про людську психологію. Щодо останнього, відзначимо, що керувати натовпом вміли ще задовго до винайдення Інтернету та соціальних мереж. Як свідчить історичний досвід, для цього достатньо: «гучних слів» [1, с.73]. Щоправда, для поширення цих слів потрібен гарний оратор (ретранслятор). Часи, як сказано вище, змінилися і потреба в ораторах зменшувалася, пропорційно до кількості штапованих радіоприймачів, адже окрім самої інформації, важливі засоби її донесення до широких мас. Це чудово розуміли й Ленін, і Сталін, і Геббельс, та інші подібні персони. Нинішній господар Кремля не відстає від них, і зробив «гучні слова та правильні погляди» не лише інструментом своєї зовнішньої політики, а й важливим фактором контролю над власним народом. У сучасних інформаційних конфліктах дедалі частіше використовується різні інноваційні засоби боротьби, але, незважаючи на технічний прогрес, основним знаряддям залишаються засоби масової інформації. У зв'язку з цим стає цілком очевидним: мета інформаційної війни полягає, перш за все, у контролі та управлінні громадською думкою.

Зазначимо, що інформаційно-психологічна війна, ведеться не на полі бою – все відбувається в галузі комунікацій, образів та емоцій і переможцем з цієї битви виходить той, хто контролює розум свого супротивника. На перший погляд, це відповідає істині, проте, на нашу думку, роль інформаційної складової у сучасній війні дещо перебільшена адже, як би нам не хотілося списати поразку за Крим на інформаційно-психологічні атаки Росії треба визнати, що анексію Кримського півострова здійснили не віртуальні зелені чоловічки, а цілком реальні військові підрозділи країни агресора. Такими є факти сучасності. Уміння одночасно відбивати атаки на інформаційному фронті та на полі бою – ось головна специфіка сучасної гібридної війни.

Сьогодні у міжнародних відносинах велика увага приділяється загрозам інформаційної безпеки. У зв'язку з цим все частіше в політичному лексиконі використовуються призабуті з часів Другої світової війни терміни про глобальне протистояння, про світову кризу, про можливі збройні конфлікти тощо. Відправною точкою нового етапу інформаційного протистояння став політичний конфлікт в Україні й російська агресія, що знаменує собою початок відкритого протистояння світових центрів сили. Для досягнення своїх цілей кожна сторона використовує широкий спектр засобів, включаючи новітні інформаційні технології. Наша країна, опинившись в орбіті геополітичних інтересів Росії багато років намагається стати

повноправним суб'єктом міжнародних відносин і самостійно приймати рішення щодо вибору союзників та членства в міжнародних організаціях, але сучасні реалії такі, що «про Україну намагаються говорити без України». Допустивши це, ми залишимося об'єктом світової політики та не зможемо успішно протистояти сучасним викликам.

Слід зазначити, що інформаційна війна, як і будь-яка реальна війна, диктується насамперед геополітикою тому, розглядаючи роль Росії у сучасній інформаційній війні проти України, не можливо уникнути питання геополітичних інтересів цієї держави в цілому та в Чорноморському регіоні зокрема. Проте, не зовсім правильно розглядати геополітичні інтереси Росії без з'ясування, хоча б у загальному вигляді, сутності її національних інтересів. Цікаво, що національні інтереси в офіційній концепції національної безпеки Росії трактуються як «сукупність основних інтересів особи, суспільства та держави». Виходить, що інтереси держави – а це, як відомо, лише політичний інститут – прирівнюються до інтересів суспільства. Очевидно, правильніше було б говорити про сукупність інтересів особи, різних соціальних груп населення та інтересів суспільства. Однак, не будемо надто критичними й подивимося на це питання очима російських вчених: «З огляду на традиції вітчизняної державності до стратегічних цілей Російської Федерації слід віднести збереження Росії як самостійної, суверенної держави світового рівня – поліетнічної та поліконфесійної країни-імперії; збереження етнокультурної, етнопонаціональної ідентичності російського державотворчого народу та інших народів, що становлять єдину націю; підтримка світової безпеки. Ці стратегічні цілі є визначальними для національних інтересів...» [2, с. 9]. Ну що ж, якщо стратегічна мета – зберегти імперію, залишається лише риторичне запитання: яку імперію цікавили інтереси особистості чи громадянського суспільства? Іншими словами стратегічна мета давно відома і корелюється в деталях залежно від того хто сидить на російському престолі. «Москва – третій Рим» залишається незмінною і єдиною політичною концепцією, навіть більше – геополітичною доктриною цього державного утворення. Подібної точки зору дотримуються багато російських авторитетів. З однієї публікації, що недавно вийшла у світ, де йдеться про миротворчість як елемент геополітики сучасної Росії ми, для прикладу, використовуємо переконливу цитату: «... вивчення вітчизняної миротворчої практики дозволяє стверджувати, що завдання сучасної Росії у сфері миротворчості мають значно більший функціонал, який в умовах ускладнених геополітичних реалій включає:

1) забезпечення національної та внутрішньої безпеки країни, відбиття всього спектру нинішніх та перспективних викликів та загроз, в першу чергу, внаслідок розміщення додаткових військ та об'єктів НАТО поблизу

кордонів Росії, у країнах Балтії та Східної Європи, нарощування військової присутності альянсу в Чорному морі;

2) підтримання регіональної та глобальної стабільності та безпеки;

3) зміцнення існуючого світопорядку;

4) збереження загально визнаної у світі системи міжнародного права на основі верховенства положень Статуту ООН.

У зв'язку з цим вважаємо, що вітчизняна миротворчість затребувана насамперед, у СНД – *зоні виняткових національних інтересів* (курсив наш) Росії, а також у Чорноморському регіоні – єдиної території поза пострадянським простором, де наша Велика (за своєю унікально-самобутньою та народно-державною сутністю, а також з позиції Світових історії, культури, спадщини та географії) держава [Путін 2019] вже у XVIII ст. чітко визначило свої геополітичні пріоритети. І на продовження сказаного автори статті наголошують на тому, що «...пріоритетом вітчизняного керівництва був і залишається захист і підтримка за кордоном російських громадян та співвітчизників, які проживають насамперед у країнах СНД» [3, с.90].

Вважаємо, що західні експерти не випадково заявили, що Росія прагне відновити статус Великої держави та відтворити у Чорноморському регіоні зону свого національного впливу. Тут необхідно враховувати ту світову аксіому, що «...Росія не може бути державою, якщо вона не буде суверенною [Путін 2019]. А, як відомо, суверенітет – це геополітична категорія, яка передбачає наявність конкретних національних інтересів. Останні, своєю чергою, вимагають активного захисту з боку будь-якої держави, яка проводитиме самостійний та незалежний зовнішньополітичний курс. Саме тому миротворча діяльність виступає як важливий елемент геополітики сучасної Росії, спрямованого на просування та захист за кордоном її ключових державних інтересів та забезпечення національної безпеки» [3, с.91].

Об'єм тез не дозволяє більш широко розкрити проблематику проте, на нашу думку, вищезазначене положення дає можливість цілком усвідомити природу російської зовнішньої політики та оцінити загрози для національної безпеки України.

Література:

1. Гиббон Э. Закат и падение Римской империи. Книга 1. СПб.: Азбука-Аттикус, 2020. – 800 с.

2. Овчинников А. И. Национальные интересы России: понятие и виды. Северо-кавказский юридический вестник, 2014. №2. С. 7-10.

3. Харичкин И. К., Шамаров П. В. Миротворчество как элемент геополитики Российской Федерации и Североатлантического союза. Вестник МГЛУ. Общественные науки. Вып. 2 (839) / 2020. С.88-100.

**УКРАЇНА – ТУРЕЧЧИНА:
ШЛЯХ ДО СТРАТЕГІЧНОГО ПАРТНЕРСТВА**

Матвєєва Лілія Георгіївна

*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри теорії та філософії права
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

У реаліях сучасного транзитивного світу неможливе існування держави без активної зовнішньополітичної та економічної діяльності. Особливістю транзитивного українського суспільства є накладення синергетичних факторів декількох соціальних транзицій: від неконкурентного соціалістичного до конкурентного капіталістичного суспільства, від індустріального до інформаційного суспільства, від тоталітаризму до демократії, від удаваного інтернаціоналізму до національної державності. Тому транзиція для України, як і для більшості пострадянських країн, відбувається в гострих соціальних конфліктах, що знаходить свій відбиток і у державно-правовому розвитку.

За таких умов виникає потреба у формуванні нових геополітичних напрямів, а стратегічним завданням правової політики держави є вибір власного вектора співробітництва й інтеграції у сучасному світі. Спробою такого вибору є затвердження у липні 2021 року Стратегії зовнішньополітичної діяльності України, яку називають ... «конституцією української дипломатії». Реалізація зазначеної Стратегії дасть змогу проводити проактивну зовнішню політику України, захищати національні інтереси на всіх важливих напрямках, а також повною мірою використовувати потенціал дипломатичної служби для посилення спроможностей нашої держави. Одним із пріоритетних напрямків зовнішньополітичної діяльності України у зазначеній стратегії визнано забезпечення у Балто-Чорноморському регіоні миру, міжнародної безпеки і стійкого розвитку, розбудова відносин добросусідства із дружніми сусідніми державами [4]. У такому контексті актуалізується питання вивчення потенціалу Балто-Чорноморського регіону і створення Балто-Чорноморського Союзу як альтернативного інтеграційного вектора для України. Стратегія визначає Турецьку Республіку однією з країн, із якою Україна буде розвивати стратегічне партнерство для захисту інтересів і зміцнення регіональної безпеки. Ще у 2008 році український економіст, політолог, громадський та політичний діяч, директор недержавної фундації Інститут трансформації суспільства О. Соскін писав про те, що вступ до НАТО України, яка має центральне положення на осі Балтія – Чорномор'я, дозволить з'єднати систему, вибудувавши вертикаль Північна Європа –

Балтія – Центральна Європа – Чорноморський регіон – Каспійський басейн із виходом у Північну Африку [2, с. 80].

Слід зазначити, що протягом останніх років Україна втілює проактивну зовнішню політику та ініціювала створює нові міжнародні регіональні формати взаємодії у Балто-Чорноморському регіоні, які зміцнюють безпеку нашої держави: Люблінський трикутник з Польщею та Литвою, Асоційоване тріо з Грузією та Молдовою та українсько-турецьку «Квадригу» («два плюс два»).

Домовленість про створення нового формату політико-безпекових консультацій «Квадрига» (2+2) за участю міністрів закордонних справ і міністрів оборони України і Туреччини була досягнута за результатами робочого візиту Президента України Володимира Зеленського до Турецької Республіки 16 жовтня 2020 року. 18 грудня 2020 року в Києві відбулася інавгураційна зустріч у новому форматі. Метою створення «Квадриги», міністерські засідання якої відбуватимуться щорічно, є обговорення найбільш актуальних питань у галузі політики і регіональної безпеки, координація спільних дій та опрацювання нових проєктів у політичній, безпековій, економічній та оборонно-промисловій галузях.

Можна назвати основні напрямки взаємодії України та Туреччини:

по-перше, це забезпечення та гарантування безпеки у Чорноморському регіоні та можлива участь Туреччини у створенні механізму деокупації Криму (формат «Женева плюс»);

по-друге, це економічна співпраця, посилення торгівельних відносин із Туреччиною та залучення фінансової підтримки для стабілізації й відновлення України. Низьку інтенсивність інвестування в українську економіку часто пов'язують з політичною нестабільністю в Україні та відсутністю чітких гарантій для інвесторів;

по-третє, це співпраця у енергетичній сфері, отримання від Туреччини дозволу на проходження танкерів зі скрапленням природним газом (СПГ) через Босфор та будівництво LNG-терміналу (з урахуванням результатів переговорів) та інтерконекторів;

по-четверте, у гуманітарній сфері співпраця щодо внутрішньо переміщених осіб, зокрема кримських татар, зв'язки між кримськотатарською меншиною в Україні та кримськотатарською діаспорою в Туреччині для адвокатування інтересів України в Туреччині [1, с.4-5]. Те, що відбувається з кримськими татарами в окупованому Криму, є важливим питанням, яке є однією з основ співпраці України та Туреччини. Разом з тим, Туреччина яка активно підтримує кримських татар, не завжди дотримується міжнародних санкцій щодо Криму (наприклад, неодноразово фіксувався захід турецьких суден до портів анексованого півострова). Тому при співпраці України з Туреччиною слід пам'ятати, що інтереси Туреччини та Росії в певних ситуаціях збігаються.

Підкреслимо, що для сучасних держав територія є тим атрибутом, який є чи не найбільш стійким та незмінним, принцип територіальної цілісності

є загальновизнаною нормою міжнародного права, а загрози йому сприймаються як найсерйозніші. І легальні територіальні зміни, і порушення територіальної цілісності сучасних держав здатні спонукати транзицію суспільства, його державно-правових інститутів або серйозно вплинути на її сутність та порядок. Тому розвиток співробітництва між державами у форматі «Квадрига» та втілення масштабних економічних проєктів зміцнюють не лише Україну та Туреччину, а й безпеку у Чорноморському регіоні загалом. Так, національні координатори обговорюють шляхи поглиблення співпраці України та Туреччини в сфері безпеки та оборони для відновлення стабільності та безпеки в Чорноморському регіоні, подальшого розвитку взаємодії у галузі оборонної промисловості. Важливою темою консультацій є поточна ситуація на тимчасово окупованих Російською Федерацією Кримському півострові та територіях Донецької та Луганської областей.

Туреччина стала співавтором резолюцій ГА ООН «Територіальна цілісність України» (2014 р.) та «Ситуація з правами людини в Автономній Республіці Крим і місті Севастополь» (2014-2019 рр.), а також про мілітаризацію Росією Криму, Чорного та Азовського морів (2018-2019 рр.). Представники державної влади Туреччини підтверджують підтримку суверенітету та територіальної цілісності України, не визнають анексії Криму, підтримують євроатлантичний курс України та її прагнення на шляху до повноправного членства в НАТО [3; 5]. Анексія Криму та воєнні дії на Сході України змусили Північноатлантичний альянс переглянути рівень своєї присутності і активності в регіоні.

Розвиток відносин з Туреччиною є одним з головних пріоритетів України в південному напрямку. Перспективи співпраці України з Туреччиною у різних сферах суспільного життя (економічній, гуманітарній, культурній, соціальній, політичній) містить великий потенціал. Так, значно інтенсифікувався політичний діалог з актуальних безпекових та економічних питань, відбулася низка зустрічей на вищому рівні, до діалогу між державами включені теми, які донедавна вважалися занадто чутливими (наприклад енергетичні питання, питання військово-технічної співпраці).

Задля зменшення загроз нацбезпеці й територіальній цілісності України варто активно координувати зовнішньополітичні та оборонні дії. Майданчиком для підтримки безпеки країн Східної Європи, що постали перед спільними загрозами, може стати Балто-Чорноморський діалог.

Література:

1. Воротнюк М. Аудит зовнішньої політики: Україна – Туреччина (дискусійна записка). Київ: Інститут світової політики, 2016. 32 с.
2. Вступ до НАТО – стратегічний вибір України / За загальною ред. О. І. Соскіна. К.: Вид-во «Інститут трансформації суспільства», 2008. 192 с.
3. Підтримка позицій України щодо Криму та вступу в НАТО: представники України та Туреччини обговорили поглиблення

двостороннього співробітництва. URL: <https://armyinform.com.ua/2021/03/25/pidtrymka-pozyuczij-ukrayiny-shhodo-krymu-ta-vstupu-v-nato-predstavnyku-ukrayiny-ta-turechchynu-obgovoryly-poglyblennya-dvostoronnogo-spivrobitnyctva/>

4. Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 липня 2021 року «Про Стратегію зовнішньополітичної діяльності України»: Указ Президента України від 30 липня 2021 року, №448/2021 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/448/2021#Text>

5. Україна та Туреччина провели політико-безпекові консультації у форматі «Квадрига» на рівні національних координаторів. URL: <https://mfa.gov.ua/news/ukrayina-ta-turechchina-proveli-politiko-bezpekovi-konsultaciyi-u-formati-kvadriga-na-rivni-nacionalnih-koordinatoriv>

ГЕОПОЛІТИЧНІ ЗАГРОЗИ ПОЛІТИЦІ БЕЗПЕКИ В БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Надобко Олеся Олександрівна

*аспірантка кафедри політології
факультету соціології та управління,
Запорізький національний університет
м. Запоріжжя, Україна*

Нинішня глобальна геополітична ситуація у світі характеризується нестабільністю та зниженням рівня безпеки в багатьох регіонах. Це можна пояснити низкою причин: зменшення впливу Організації Об'єднаних Націй, зосередження уваги на вирішенні внутрішніх проблем Сполучених Штатів Америки, наближення конфлікту між США та Китаєм, зростання амбіцій Російської Федерації тощо. Центральна та Східна Європа є одним із таких регіонів, де ця напруга відчувається найгостріше. Сьогодні це виражається у військовому конфлікті на сході нашої країни. Високу ймовірність виникнення цього конфлікту прогнозували деякі політики та вчені в галузі геополітики та міжнародних відносин наприкінці 90-х, серед яких найяскравішим прикладом є Збігнев Бжезінський. Він також спрогнозував, що в разі реінтеграції України, в тій чи іншій формі, до складу РФ, Польща та інші східноєвропейські країни опиняться на авангарді протистояння Росії та західного світу [2].

Розширення складу ЄС, крім значних переваг в економічній, інформаційній, безпековій сферах, веде за собою і ряд загроз та протидії з боку східних сусідів. «Нові кордони» Європи супроводжуються і новими викликами: починаючи від ісламського фундаменталізму до загрози енергетичної безпеки; від нелегальної міграції до організованої злочинності.

Прикладом такої загрози є сучасна ситуація з біженцями на польсько-білоруському кордоні. Політика бездіяльності в питанні регулювання міграційних потоків зі сторони президента Білорусі О. Лукашенка – відповідь на санкції західних сусідів, що веде до загострення конфліктної ситуації в регіоні.

Однією з найважливіших задач регіоналізації зовнішньої політики ЄС є протидія проведенню нових розділових ліній, і навіть створення спільної мережі транскордонного співробітництва. Як позитивний приклад можна навести співпрацю ЄС з регіональними організаціями країн Балтійського та Баренцова морів у рамках Північного виміру, країн Середземномор'я в рамках Барселонського процесу та Балканських країн у рамках Пакту стабільності для Південно-Східної Європи. У цій сфері наша держава також зробила значний внесок за останні роки. «Україна ініціювала три нових міжнародних формати взаємодії у Балто-Чорноморському регіоні, які зміцнюють безпеку нашої держави: Люблінський трикутник з Польщею та Литвою, Асоційоване тріо з Грузією та Молдовою та українсько-турецьку «Квадригу»» [3].

Для Росії Чорне море завжди було воротами до світового океану. Регіон також є природним оплотом для Росії, і вважається, що він позначений низкою потенційно дестабілізуючих факторів, таких як тривожна ситуація в Закавказзі та Північному Кавказі, загострена криза на Балканах, курдська проблема та напружена ситуація навколо Ірану та Іраку. Крім того, багато російських регіонів підтримують міцні економічні зв'язки з Чорноморським регіоном. Росія спостерігає за трансформацією геополітичного середовища в Чорноморському регіоні, що чітко відзначається зростанням числа міжнародних акторів у цьому просторі [1, с. 28].

Балто-Чорноморський регіон зберігає за собою стратегічно важливе значення як для Росії, так і для ЄС. Проект Балто-Чорноморського союзу сприяє мінімізації спроби РФ розглядати пострадянські країни як сферу своїх особливих інтересів і відігравати «месіанську» роль на пострадянському просторі, а також відновленню системи загальноєвропейської колективної безпеки через інтеграційний політико-економічний процес шляхом посилення ролі НАТО і, в перспективі, переформатування ОБСЄ [5]. Відмова від співпраці на базі проекту «Міжмор'я» створить вакуум в галузі політики безпеки на кордоні Європи та Росії.

Створення Балто-Чорноморського об'єднання та реалізація спільних проектів на його просторі – один із найбільш ефективних шляхів для України в сучасних реаліях. Такий альянс за провідної ролі Польщі, Литви, Латвії, Естонії надасть Україні не лише економічну й політичну підтримку, а й створить необхідні умови для покращення обороноздатності нашої держави і забезпечить безпеку держав регіону.

Балто-Чорноморський союз з військово-політичною метою робить акценти на координації економічних санкцій, поставках легальних оборонних озброєнь, спрощеному транскордонному переміщенні добровольчих батальйонів, співпраці в питаннях енергетичної безпеки і

транспортування енергетичних ресурсів, взаємній допомозі в бойовій підготовці військ і модернізації озброєнь, спільному обміні стратегічними, контррозвідальними та іншими даними, створенні спільних військово-промислових підприємств, логістичній допомозі в боротьбі проти гібридно-військових втручань, спільних міжнародних ініціативах щодо протистояння пропаганді, обміні військовими радниками й політичними експертами [4].

Виходячи з того, що сучасна система європейської безпеки не є досконалою, а позиції США та НАТО стосовно питань збройного конфлікту на сході України стають все більш розмитими та не надають будь-яких гарантій безпеки, Балто-Чорноморський союз стане вигідним і для країн ЄС. Співпраця на основі проєкту Міжмор'я також може вплинути і на посилення довіри до України як гаранта європейської стабільності з боку ЄС. Головними завданнями такий союз ставить зміцнення національної безпеки, міжнародної співпраці та інституціональної узгодженості з Європою з метою стримування Росії від розгортання гібридних і інформаційних воєн.

Література:

1. Erhan Büyükkacıncı. Security Issues And Patterns Of Cooperation In The Black Sea Region. *The Turkish Yearbook of International Relations*. May 2004, №35. P. 17–41.

2. Savchenko O. Innovative and military-industrial component of overcoming modern challenges of the Baltic-Black Sea region countries / O. Savchenko, A. Skvorchevsky. *Information and Innovation Technologies in the Life of Society: monograph* / ed. A. Ostenda, N. Svitlychna. Katowice : Wyższej Szkoły Technicznej Katowice, 2019 . Sect. 3.3. P. 310-315.

3. Дмитро Кулеба: Україна створила 3 нові альянси у Балто-Чорноморському регіоні задля зміцнення безпеки. URL: <https://mfa.gov.ua/news/dmitro-kuleba-ukrayina-stvorila-3-novi-alyansi-u-balto-chornomorskomu-regioni-zadlya-zmicnennya-bezpeki> (дата звернення: 13.12.2021)

4. Панчук Р.М. Взаємодія країн Балтійсько-Чорноморського регіону як основа стабільності Європейського простору. *International Relations. "Political Science" Series*. 2020. № 20. URL: http://journals.iir.kiev.ua/index.php/pol_n/article/view/4023 (дата звернення: 13.12.2021)

5. Годоров І., Годорова Н. Геополітичний проєкт Міжмор'я і Російська агресія. *Геополітика України: історія і сучасність* : зб. наук. пр. / ред. кол.: І.В. Артьомов (голова) та ін. Ужгород : ДВНЗ «УжНУ», 2016. № Вип. 2 (17). С. 27–40.

ІНТЕНСИФІКАЦІЯ РЕГІОНАЛЬНИХ ПАРТНЕРСТВ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ СУЧАСНИХ ВІЙСЬКОВИХ ЗАГРОЗ У БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Ткачук Наталія Іванівна

*кандидат юридичних наук, провідний науковий співробітник,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Зростання російської присутності у Чорному морі, в тому числі через анексію Криму, агресивні дії Росії в Азовському морі, загострення конфронтації між Російською Федерацією (РФ) та державами Балтійського узбережжя через порушення їх повітряного та морського простору розширюють спектр військових загроз для країн Балто-Чорноморського регіону. Протягом наступних років Росія буде застосовувати всі важелі для створення власного осередку впливу у Балто-Чорноморському регіоні і втягування до нього України, як однієї з ключових держав.

Члени та партнери НАТО поступово прийшли до усвідомлення того, що в країнах Балтії та Чорноморського регіону відбувається зростання безпосередніх воєнних загроз з боку РФ. Україна проголосила євроатлантичну інтеграцію основним вектором власної зовнішньої політики. Враховуючи сучасні військові загрози у Балто-Чорноморському регіоні, для України розвиток розгалуженої системи регіональних форматів співпраці з країнами-членами, що належать до східного флангу Альянсу, набуває особливого значення. Ці країни розглядають посилення військової присутності США у країнах НАТО як гарантію власної безпеки в умовах зростаючої агресії РФ.

Йдеться, насамперед, про ініціативу «Бухарест 9» (Б-9), формат, що включає дев'ять держав – членів НАТО, країни Балтії, Вишеградську четвірку, Румунію та Болгарію. При цьому, Литва та Польща належать до давніх прихильників ідеї євроатлантичної інтеграції України. Активізація консультацій з керівниками Б-9 з метою приєднання України до неї у форматі «Бухарест 9 + 1» сприяла б посиленню її регіональної позиції та слугувала б чинником стримування російського впливу [1, С. 34].

Розвиток співробітництва між Україною та Грузією є іншою важливою перспективою для нашої держави. У квітні 2020 року генеральний секретар НАТО Йєнс Столтенберг призначив незалежну групу експертів, яка згодом опублікувала розгорнуту доповідь «НАТО-2030: Об'єднані заради нової ери». Україна та Грузія згадуються у спільній рекомендації наступного змісту: «НАТО має прагнути до розширення та зміцнення партнерства з Україною та Грузією як із вразливими демократіями, що прагнуть вступу та перебувають під постійним зовнішнім і внутрішнім тиском з боку Росії» [2].

«НАТО-2030: Об'єднані заради нової ери» наголошує на формуванні коаліції всередині НАТО з метою подолання розбіжностей, зокрема, що стосується сприйняття різними країнами – членами Альянсу загрози з боку РФ. На думку грузинських експертів, першим важливим кроком у формуванні коаліції могло б стати створення спільного Чорноморського флоту НАТО для патрулювання, моніторингу та розвитку системи раннього попередження у Чорноморському регіоні [3]. Ідея Чорноморського флоту НАТО була оприлюднена Румунією у 2016 році. Щоправда, спроба її реалізації зазнала невдачі. Насамперед, через існування розбіжностей всередині Альянсу щодо оцінки військової загрози Росії. Болгарія скористалася правом вето і створення Чорноморського флоту НАТО не було втілене у життя.

На сьогоднішній день заснування Чорноморського флоту НАТО могло б стати саме тим практичним кроком на шляху розширення та зміцнення партнерства НАТО з Україною та Грузією, а також їх підготовки до членства в Альянсі. Держави-члени НАТО, Румунія і Болгарія, як і партнери Україна і Грузія, практично не мають військово-морських сил для захисту своїх територіальних вод і стримування потужного Чорноморського флоту Росії. Розвиваючи ідею створення Чорноморського флоту НАТО, грузинські аналітики наголошують, що спеціальна міжнародна Конвенція про режим проток 1936 року (більш відома під назвою «Конвенція Монтре») поширюється лише на військово-морські катери, які не перебувають під чорноморськими прапорами, але зміна прапорів кораблів НАТО під чорноморськими прапорами, на їх переконання, не є нездоланною перешкодою. Надання державам-членам військово-морських можливостей і зміна їх прапора як належності до чорноморської країни завадить Анкарі відмовитися надати постійний доступ до Чорного моря до цих кораблів. Загалом, слушною є думка, що об'єднання ресурсів і спільне використання невеликого флоту із системами раннього попередження та оборонними можливостями стане значним внеском у безпеку Чорного моря та стримування подальшої мілітаризації регіону Росією [3].

Підсумовуючи викладене, з огляду на довгострокові прагнення Росії отримати тотальний контроль в Балто-Чорноморському регіоні, для України є життєво необхідною інтенсифікація регіонального партнерства з країнами східного фланг Альянсу, насамперед, державами – членами ініціативи «Бухарест 9», а також окреслення подальших чітких перспектив інтенсифікації відносин з Грузією задля зближення з Альянсом і прискорення підготовки до членства.

Література:

1. Сучасний стан і перспективи розвитку й трансформації Північноатлантичного альянсу : аналіт. доп. / В. Кравченко, В. Орлик,

М. Замікула, В. Ярмоленко, О. Давимука ; за заг. ред. М. Паламарчука та О. Александрова. Наук. електрон. вид. Київ : НІСД, 2021. 36 с.

2. NATO 2030: United for a new era. Analysis and recommendations of the Reflection Group appointed by the NATO Secretary General”, Brussels, 25 November 2020. URL: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/2020/12/pdf/201201-Reflection-Group-Final-Report-Uni.pdf (дата звернення: 10.12.2021).

3. Iulia Joja Roadmap for a strengthened NATO – Georgia partnership. January 11, 2021. URL: <https://www.mei.edu/publications/roadmap-strengthened-nato-georgia-partnership> (дата звернення: 10.12.2021).

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

ПРАВОВА ПОЛІТИКА ДЕРЖАВИ В ГАЛУЗІ КОНТРОЛЮ ЗА ВЧИНЕННЯМ ЗЛОЧИНІВ, ПОВ'ЯЗАНИХ З НЕЗАКОННИМ ПЕРЕМІЩЕННЯМ РЕЧЕЙ ЧЕРЕЗ МИТНУ ТЕРИТОРІЮ УКРАЇНИ

Антоненко Олександр Анатолійович

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри трудового, земельного та господарського права
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Останнім часом швидкими темпами зростає число злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України – культурних цінностей, наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів, прекурсорів, фальсифікованих лікарських засобів, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї та боєприпасів, спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації. Можливість їхнього переміщення загрожує морській безпеці України. Безпосередній контроль за вчиненням цих злочинів є заходом боротьби з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотиків на морі, тощо.

При цьому, під митною територією України чинний Митний кодекс розуміє територію України, зайняту сушею, територіальне море, внутрішні води і повітряний простір, а також території вільних митних зон, штучні острови, установки і споруди, створені у виключній (морській) економічній зоні України, на які поширюється виключна юрисдикція України (ст. 9). У свою чергу, межі митної території України є митним кордоном України. Митний кордон України збігається з державним кордоном України, крім меж штучних островів, установок і споруд, створених у виключній (морській) економічній зоні України, на які поширюється виключна юрисдикція України. Межі території зазначених островів, установок і споруд становлять митний кордон України (ст. 10) [1].

Саме у митному законодавстві України зазначено, що переміщення через митний кордон України товарів та інших предметів – це ввезення на митну територію України, вивезення з цієї території або транзит через територію України товарів та інших предметів у будь-який спосіб. При

цьому, у ст. 186 Митного кодексу України визначено, що переміщення товарів через митний кордон України здійснюється засобами авіаційного, водного, автомобільного, залізничного, трубопровідного транспорту та лініями електропередачі, а також змішаними перевезеннями.

Суттєво новим для вітчизняної теорії і практики є поняття «контролю за вчиненням злочину». Чинний Кримінальний процесуальний кодекс України контроль за вчиненням злочину відносить до категорії негласних слідчих (розшукових) дій, тобто до різновиду слідчих (розшукових) дій, відомості про факт та методи проведення яких не підлягають розголошенню, за винятком випадків, передбачених Кримінальним процесуальним кодексом України (ст. 246) [2]. Відповідно до положень ст. 271 КПК України контроль за вчиненням злочину може здійснюватися у випадках наявності достатніх підстав вважати, що готується вчинення або вчиняється тяжкий чи особливо тяжкий злочин, та проводиться в таких формах:

- 1) контрольована поставка;
- 2) контрольована та оперативна закупка;
- 3) спеціальний слідчий експеримент;
- 4) імітування обстановки злочину.

Слід зазначити, що вітчизняна теорія і практика кримінального процесу та оперативно-розшукової діяльності з прийняттям нового Кримінального процесуального кодексу України вперше стикнулися з поняттям контролю за вчиненням злочину. Деякі його форми – контрольована поставка, контрольована та оперативна закупка, – були вже відомі вітчизняній правоохоронній системі та довели свою дієвість у протидії злочинності. У свою чергу, спеціальний слідчий експеримент та імітування обстановки злочину поки ще залишаються недостатньо розробленими як у теоретичному, так і у практичному аспектах. У працях сучасних науковців – фахівців у галузі кримінального процесу та оперативно-розшукової діяльності, найбільшою розробленістю, з точки зору поняття, загальних основ, організаційних та тактичних аспектів, характеризуються контрольована поставка та оперативна закупка.

Контроль за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України, є окремою негласною слідчою (розшуковою) дією, яка дозволяє виявляти осіб, злочинні угруповання, які займаються незаконним обігом предметів речовин та інших об'єктів, а не обмежуватися простим їх вилученням з обігу. Він може здійснюватися у випадках наявності достатніх підстав вважати, що готується вчинення або вчиняється тяжкий чи особливо тяжкий злочин. За його допомогою можливо встановити не тільки постачальників та осіб, які отримують вантажі, а також максимальну кількість членів угруповання (другорядних), канали та маршрути транспортування, способи їх маскування тощо. Контроль за вчиненням злочину не проводиться, якщо

внаслідок таких дій неможливо повністю запобігти: посягання на життя або заповіданню особі (особам) тяжких тілесних ушкоджень; поширенню речовин, небезпечних для життя багатьох людей; втечі осіб, які вчинили тяжкі чи особливо тяжкі злочини; екологічній або техногенній катастрофі.

Контроль за вчиненням злочину проводиться щодо тяжких або особливо тяжких злочинів та у випадках, якщо відомості про злочин та особу, яка його вчинила, неможливо отримати в інший спосіб. Виключно прокурор має право прийняти рішення про проведення такої негласної слідчої (розшукової) дії, як контроль за вчиненням злочину (частина 4 статті 246 КПК України). Проводити контроль за вчиненням злочину має право слідчий, який здійснює досудове розслідування злочину, або за його дорученням – уповноважені оперативні підрозділи органів внутрішніх справ, органів безпеки, органів, що здійснюють контроль за додержанням податкового законодавства, органів Державної пенітенціарної служби України, органів Державної прикордонної служби України, органів Державної митної служби України.

Підводячи підсумки викладеному, можемо констатувати, що на сьогодні є низка теоретичних та організаційно-тактичних проблем, що знижують ефективність використання контролю за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України:

1. Недостатнє наукове та практичне усвідомлення сутності та напрямів використання контролю за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України.

2. Недостатня теоретична та науково-методична розробка питань організації і тактики здійснення контролю за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України [3, с. 236].

3. Недоліки нормативно-правового забезпечення використання контролю за вчиненням злочинів, пов'язаних з незаконним переміщенням речей через митну територію України.

Література:

1. Митний кодекс України [Текст] : закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. – Електрон. дан. (1 файл). – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>. – Назва з екрана.

2. Кримінальний процесуальний кодекс України : закон України від 13. 04. 2012 р. № 4651-VI : за станом на 22. 05. 2012 р. – К. : Алерта, 2012. – 304 с.

3. Антоненко О.А. Характеристика способів вчинення злочинів, пов'язаних з переміщенням товарів через державний кордон України // Південноукраїнський правничий часопис [О.А. Антоненко] – 2009. – № 4. – С. 236.

ОСОБЛИВОСТІ ПОРЯДКУ ОФОРМЛЕННЯ МАТЕРІАЛІВ ПРО АДМІНІСТРАТИВНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ НА МОРСЬКОМУ ТА РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ

Бездольний Максим Юрійович

*доцент кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу, Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 року №1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» – Державна служба морського та річкового транспорту України (Далі – Морська адміністрація) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості). Морська адміністрація відповідно до покладених на неї завдань складає в установленому порядку акти та видає обов'язкові для виконання приписи щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних з порушенням правил безпеки на морському та річковому транспорті (крім суден флоту рибної промисловості), та здійснює контроль за виконанням таких приписів [2].

Згідно із статтею 225 Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), органи морського і річкового транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті, правил користування засобами морського транспорту, правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах, правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах, правил реєстрації торговельних суден, правил користування річковими і маломірними суднами, правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден, правил пожежної безпеки на морському і річковому транспорті, допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння, порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті, перевезення ручної кладі понад установлені норми на морському і річковому транспорті,

безквитковий проїзд на судах водного транспорту, порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському і річковому транспорті, невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту [1].

Порядок оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті затверджено наказом (далі – Наказ) Міністерства інфраструктури України №235 від 18.04.2013 року «Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті»[3].

Аналізуючи зазначений наказ слід зазначити, що оформлення адміністративних матеріалів в цьому напрямку мають певні особливості, які на наш погляд потребують перегляду та вдосконалення.

Так, відповідно до пункту 1.3 Наказу, органи морського і річкового транспорту, поряд з іншими адміністративними правопорушеннями визначеними статтями КУпАП, розглядають справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами п'ятою та шостою статті 130 КУпАП тощо. Разом з тим, стаття 221 КУпАП визначає, що розгляд адміністративних справ передбачених статей 130 КУпАП є прерогативою районних, районних у місті, міських чи міськрайонних судів оскільки санкції цієї статті передбачають не тільки штраф, але і громадські роботи, адміністративний арешт та позбавлення права керування всіма видами плаваючих засобів [2,3].

Абзацом першим пункту 2.6 Наказу передбачено, що не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу, а також унесення додаткових записів як під час складання протоколу, так і після його підписання. Разом с цим, абзац третій вказаного пункту прямо суперечить вказаним вимогам, оскільки визначає, що помилкові та неправильні записи в протоколі закреслюються однією лінією і засвідчуються підписами особи, яка притягається до адміністративної відповідальності, та уповноваженої особи, яка склала протокол [3].

Відповідно до пункту 7.2 Наказу, бланки протоколів про адміністративні правопорушення повинні містити серію, позначену двома літерами, та шестизначний номер бланка. Але, затверджений зразок протоколу про адміністративного правопорушення, який є додатком №1 до Наказу, окрім нумерації протоколу, будь-яких інших реєстраційних відомостей не містить, проте як зміст журналу видачі бланків протоколів про адміністративні правопорушення, який є додатком №6 до Наказу передбачає внесення інформації про серію та номер протоколу, який видано [3].

Таким чином, назріла реальна потреба переглянути зміст більшості підзаконних нормативно-правових актів, які визначають порядок складання адміністративних матеріалів спеціально уповноваженими особами (органами), щодо їх відповідності вимогам КУпАП та іншим законодавчим

актам. Це дасть реальну можливість підвищити якість їх складання, забезпечити реалізацію таких принципів адміністративного права та адміністративного процесу як верховенство права, законності і об'єктивності, контролювати можливі прояви корупційних діянь з боку посадових осіб та реально наблизити Україну до побудови правої держави.

Література:

1. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 р. №8073-X /Верховна Рада Української Радянської Соціалістичної Республіки (Верховна Рада УРСР). Відомості Верховної Ради Української РСР (ВВР), 1984, додаток до N 51, ст.1123. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення 07.12.2021).

2. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 р. №1095 / Кабінет Міністрів України URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення 07.12.2021).

3. Про затвердження Порядку оформлення матеріалів про адміністративні правопорушення на морському та річковому транспорті: Наказ Міністерства інфраструктури України від 18.04.2013 р. № 235 / Міністерство інфраструктури України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0744-13#Text> (дата звернення 07.12.2021).

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ТА НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Бондар Валерія Валеріївна

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

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

Забезпечення морської безпеки є одним із основних обов'язків кожної країни. Підтвердженням цього виступає Конвенція ООН з Морського права, яка була ухвалена в 1982 році в Монтего-Бей на Ямайці. Україна в червні

1999 р. прийняла Закон України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року». В стаття 94 даної Конвенції проголошено, що 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 [1].

Відповідно до ст. 98 вказаної Конвенції на кожну прибережну державу покладено обов'язки з організації, діяльності та функціонування ефективної пошуково-рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі. Для забезпечення співробітництва у сфері безпеки між країнами укладаються багатосторонні угоди. В них передбачаються порядок надання швидкої та ефективної допомоги.

З метою імплементації вимог цих Конвенцій, а також нормативного забезпечення ефективного співробітництва у цій сфері Україна приєдналась до держав-учасниць Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі [2].

Іншим міжнародним документом у сфері забезпечення морської безпеки є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – СОЛАС-74), яка передбачає необхідність забезпечення заходів безпеки з конструкції суден, пожежного захисту, заходів пожежної безпеки на судах, рятувальних засобів і пристроїв, радіозв'язку, з безпеки мореплавства, під час перевезення вантажів і небезпечних вантажів, по ядерних суднах, з управління безпечною експлуатацією суден, щодо заходів безпеки для високошвидкісних суден, спеціальних заходів щодо підвищення безпеки на морі, додаткові заходи безпеки для суден, що перевозять навалочні вантажі.

На розвиток СОЛАС-74 12.12.2002 на Конференції Урядів-членів країн цієї конвенції прийнято Главу XI-2 одночасно з Міжнародним кодексом з охорони суден та портових засобів (далі – Кодекс ОСПЗ). В цьому кодексі зазначені чіткі вказівки урядам, судноплавним компаніям, корабельному і портовому персоналу обов'язки з виявлення загроз безпеки і прийняття превентивних заходів для запобігання інцидентам, які зачіпають кораблі і портові споруди, що беруть участь у міжнародній торгівлі [3]. Одним з випадків імплементації положень Кодексу ОСПЗ до національного законодавства стало видання Міністерством транспорту та зв'язку України Наказу «Про затвердження Керівництва із застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Гл. XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ» [4].

Також одним із важливих міжнародних документів щодо безпеки судноплавства є Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню, прийнятий резолюцією А.741 (18) Асамблеї ІМО, включивши його як доповнення до Глави ІХ Конвенції СОЛАС До національного законодавства положення цього Кодексу імплементовано на рівні наказів Мінінфраструктури, що стосуються підготовки спеціалістів торговельного флоту з питань запобігання забрудненню навколишнього середовища. Основним кодифікованим нормативним актом національного законодавства є Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ України) [5]. Варто зазначити, що до КТМ України імплементовано багато юридичних норм з конвенцій ООН, розглянутих вище.

Таким чином, національне законодавство поступово гармонізується із міжнародними стандартами, у тому числі із питаннями забезпечення морської безпеки.

Література:

1. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацию Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України від 03.06.1999 № 728-XIV/ Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1999, N 31, ст.254) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>. (дата звернення: 14.02.2021).

2. IAMSAR Manual : adopted by IMO & ICAO, November 1999. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IAMSARManual.aspx> (дата звернення: 14.02.2021).

3. Guide to Maritime Security and the ISPS Code, 2012 Edition (KA116E) (eBook). IMO, 2012. 40 p.

4. Про затвердження Керівництва із застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Гл. XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ : Наказ Мінтрансв'язку України від 18.01.2006 № 47. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0047650-06#Text> (дата звернення: 14.12.2021).

5. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 № 176/95 / Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> . (дата звернення: 14.02.2021).

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ЧИННОСТІ КК УКРАЇНИ У ПРОСТОРІ

Боровенко Володимир Микитович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права та кримінології,
Навчально-науковий гуманітарний інститут
Національної академії Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Чинність норм права у просторі супроводжуються інтеграцією та співпрацею держав шляхом становлення, розвитку, взаємопереплетінням та формуванням сучасного світобачення. Територіальний принцип супроводжується верховенством національних нормативно-правових актів на власній території, з врахуванням основних положень міжнародного права.

В Конституції України (1996) зафіксовані основи територіальної цілісності та неподільності території держави, підкресливши, що суверенітет України поширюється на всю її територію: "...земля, її надра, атмосферне повітря, водні та інші природні ресурси, які знаходяться в межах території України, природні ресурси її континентального шельфу, виключної (морської) економічної зони..." [1, ст. 2, 13].

Територію України утворюють: **1. Основні види території** – правовий статус яких безпосередньо впливає із чинних правових приписів, це: **1.1. Суходіл** – частина сухої земної поверхні, що знаходиться над водою і окреслена державним кордоном України, за якими визначають межі поширення державного суверенітету, площу держави і протяжність кордонів. **1.2. Надра України** – частина материкової та водної земної кори розташованої під суходолом та дном водоймищ, яка простягається до глибин, доступних для геологічного вивчення, промислового освоєння та надрокористування [2, ст. 1; 3, ст. 1; 4, ст. 1, 2, 34, 49, 56, 76, 77, 85 та 133; 5, ст. 4; 6, ст. 1; 7, ст. 4; 8, ст. 17; 9, ст. 19, 21 – 24; 10, ст. 1 – 3, 10 – 14, 20 – 29; 11, п. «г» ст. 90; 12, ст. 181 тощо]. **1.3. Водні простори** – це території покриті водою з національним, міжнародним та подвійним статусом: 1.3.1. Внутрішні води – виключна суверенна водна територія в межах державного кордону України [13, ст. 5; 14, ст. 2 – 3, 8– 19, 21, 25, 35] (морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України; води портів, обмежені лінією, яка проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають у бік моря; води заток, бухт, губ і лиманів тощо) [15, ст. 6, 8, 9, 13 – 15, 17, 18, 22, 23, 25, 26 та 28]. Так, проблеми Азовського моря – (площа виключної (морської) економічної зони складають 39 тис. км²: до анексії наші – 23,5, а після – 15,7 тис. км²), потребує невідкладного розв'язання. 1.3.2. Територіальне море України – шириною до 12 м. м. від лінії найбільшого відпливу на материк та островах, а також від прямих вихідних

ліній, які з'єднують крайні точки берегової лінії заток тощо. Загальна довжина морського кордону територіального моря – 1355 км., а площа – 29 454 км² [14, ст. ст. 1 -3 та 27; 15, ст. 5 – 6; 16, С. 495]. 1.3.3. Прилегла зона – район відкритого моря, із подвійним режимом, не ширше 24 м. м. від вихідної лінії територіального моря України, який встановлюється з метою обмеженого контролю щодо недопущення порушень митних, фіскальних, імміграційних та санітарних правил [3, ст. 27; 4, ст. 19, 24]. Однак, і тут немало проблем щодо визначення статусу акваторії Чорного та Азовського морів. 1.3.4. Виключна (морська) економічна зона – прилеглі до територіального моря України акваторії та морське дно з подвійним режим [2, ст. ст. 1 – 2; 4, ст. ст. 55 – 75; 7, ст. 2 – 9, 13 – 15; 17, ст. 411]. На сьогодні Україна має значні втрати: Міжнародний Суд ООН вилучив із-під нашої юрисдикції близько 9 тис. км² континентального шельфу о. Зміїний, з розвіданими запасами (10 млн. т. нафти і 10 млрд. м³ газу). Під контроль Румунії перейшло до 90% морського дна родовища «Олімпійське»...

Крім того, до анексії Криму виключна (морська) економічна зона України у Чорному морі складала 107 тис. км², а після – 24, 2 тис. км². З українського Одеського родовища РФ викрала: у 2014 р. – 1,117 млрд. м³, в 2015 р. – 980 млн. м³, в 2016 р. – 880 млн. м³ газу, захопивши більше 10,4 млрд. м³ українського газу і розраховує на розробку запасів на структурі Гордієвича, отримавши ще 30 – 100 млрд. м³ газу [18; 19, ч. 2 ст. 8, ст. 96-1 – 96-4, 96-6 – 96-11, а також ст. ст. 110, 113, 240, 244, 252, 278, 279, 281, 282, 285 та 289].

В такій ситуації Україна має право чітко відстоювати на найвищому рівні в міжнародних спеціалізованих установах власні національні інтереси, а правоохоронні органи – вести активний оперативне контррозвідувальне документування та кримінально-правове переслідування. З метою більш ефективного захисту та відстоювання національних інтересів, необхідно розширювати чинність КК України до меж присутності суверенних прав та інтересів України в світовому просторі. 1.3.5. Континентальний шельф – поверхнева частина вод та надра морського дна до глибини 200 м. у районах, прилеглих до узбережжя або островів, які перебувають за межами зони територіального моря або морські впадини за цією межею, до місяця, де глибина покривних вод дає змогу вести розробку природних багатств за відповідними угодами, і є частиною континентального шельфу України. Навколо штучних споруд визначається зона безпеки шириною не більше 500 м. [2, ст. ст. 1 – 6; 4, ст. ст. 48, 60, 76 – 85; 21; 22, ст. 24 – 25].

Зокрема, Україна міжнародних проток та каналів не має. Однак, Керченська протока та її частина – Керч-Єнікальський канал, при належній політичній волі та принциповій дипломатії мали б давно набути міжнародного статусу, на користь України. В 2003 р. Україна на основі компромісу уклала договір, за яким Керченська протока, Азовське море та прилегла зона були визнані спільними внутрішніми водами України й РФ, а після анексії Криму Україна взагалі втратила контроль над ними [23].

1.4. Повітряний простір України – тривимірна суверенна частина земної повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією держави, яка обмежена вертикальною поверхнею, до космосу, що проходить по лінії державного кордону. Повітряний простір України – один із найбільших в Європі (площа – 776 000 км², в ньому здійснюється державне регулювання щодо: забезпечення умов діяльності національних і міжнародних користувачів, впровадження державної політики щодо використання повітряного простору, здійснення контролю за дотриманням правил використання повітряного простору України тощо [24, п. 81 ст. 1 – 2, 8, 26, 32; 25, ст. 27 – 32]. Наприклад, прокуратура АР Крим та м. Севастополя спільно з ГУ СБ України в АР Крим (м. Херсон) розслідує 109 кримінальних проваджень за ознаками ч. 1 ст. 111, ч. 2 ст. 332-1 та ст. 334 КК України, у зв'язку із посяганнями на повітряний простір України, суд заарештував понад 60 літаки РФ [26]. Проблематичною з точки зору національної безпеки лишається угода про «Відкрите небо» тощо.

2. Умовні види територій – визначаються нормами національного законодавства України та відповідними нормами міжнародних угод, і тому мають подвійний правовий статус. **2.1. Цивільні повітряні судна України** [24, п. 9 ст. 1, ст. ст. 6, п. 2 ст. 7, 38 – 41]. **2.2. Цивільні морські (річкові) судна України** [27, ст. 26 – 29]. **2.3. Державні (військові) повітряні судна (літальні апарати) України**, [24, ст. ст. 7, 38; 28]. **2.4. Військові кораблі України** (судна забезпечення) – [29; 4, ст. ст. 6, 9, 11, 29, 32, п. 5 ст. 42, 91 – 97; 15, ст. ст. 1, 5, 6, 28-29, 32; 24, ст. ст. 1 – 2, 12, 41, 81; 30].

3. Договірні види територій, на які поширюється чинність КК України – передбачаються у відповідних двосторонніх або багатосторонніх міжнародних угодах приймаючої держави та України. Як правило, це дипломатичні, консульські та інші представництва в іноземних державах, місії міжнародних організацій, військові контингенти України в зарубіжних державах, наукова станція «Академік Вернадський», об'єкти запущені в космос, нафто-газові та науково-дослідні установки чи платформи, підводні телеграфні кабелі та трубопроводи тощо.

Отже, в процесі законотворення важливо враховувати вже перевірені часом положення кримінального законодавства, зокрема, ФРН (§§ 6 та 7) та Французької Республіки (ст. ст. 113-1 – 113-13) [30], а також найближчих сусідів щодо чинності кримінально-правових норм в просторі. При цьому громадяни України, в місцях свого перебування за межами України, мають знати і шанобливо ставитися до даного інституту.

Література:

1. Конституція України // ВВР України. – 1996. – № 30. – Ст. 141;
2. Конвенції про континентальний шельф (1958) // ВВР УРСР. – 1964. – № 28. – Ст. 15;
3. Конвенції про територіальне море та прилеглу зону (1958) // ВВР УРСР. – 1964. – № 43. – Ст. 32;

4. Конвенції ООН з морського права (1982) // ВВР України. – 1999. – N 31. – Ст. 254;
5. Закон України «Про охорону навколишнього середовища» // ВВР України. – 1991. – № 41. – Ст. 546;
6. Кодекс України про надра // ВВР України. – 1994. – № 36. – Ст. 340;
7. Закон України "Про виключну (морську) економічну зону України" // ВВР України. – 1995. – № 21. – Ст. 152;
8. Водний кодекс // ВВР України. – 1995. – № 24. – Ст. 189;
9. Гірничий Закон // ВВР України. – 1999. – № 50. – Ст. 433;
10. Закон про нафту і газ // ВВР України. – 2001. – № 50. – Ст. 262;
11. Земельний кодекс України // ВВР України. – 2002. – № 3-4. – Ст. 27;
12. Цивільний кодекс України // ВВР України. – 2003. – № № 40-44. – Ст. 356;
13. Конвенції про територіальне море та прилеглу зону (1958) // ВВР УРСР. – 1964. – № 43. – Ст. 32;
14. Конвенції ООН з морського права (1982) // ВВР України. – 1999. – N 31. – Ст. 254;
15. Закон України "Про державний кордон України" // ВВР України. – 1992. – № 2. – Ст. 5;
16. Закон України "Про прилеглу зону України" // ВВР України. – 2019, – № 3, – Ст. 20); Закон України "Про Державну прикордонну службу України" (ВВР України. – 2003. – № 27. – Ст. 208;
17. Господарського кодексу України // ВВР України. – 2003. – № 18, № 19-20. – № 21-22. – Ст. 144;
18. Острів Зміїний: виборили статус, втратили нафту? // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2009/02/4/180227/>; Чемьоркін І.В. Проблема острова Зміїний як аспект національної безпеки України в регіоні північно-західного причорномор'я [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://C:/Users/%D0%92%D0%BB%D0%B0%D0%B4%D0%B8%D0%BC%D0%B8%D1%80/Desktop/tppd_2013_12_13.pdf; Кобзаренко А. Украина-Румыния: парадоксы добрососедства / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.offshorejournal.com/num9/num9_polit2.html та багато інших; Майдан закордонних справ // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mfa.gov.uk/publications/nezakonne-vydobuvannia-pryrodnykh-resursiv-u-krymu-chastyna-1-osvoivnennia-vkradenoho-shelfu>; [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.epravda.com.ua/publications/2017/12/25/632514/> тощо;
19. Кримінальний кодекс України // (ВВР України. – 2001. – № 25-26. – Ст. 131);
20. Кримінальний процесуальний кодекс України // ВВР України. – 2013. – № 9-13. – Ст. 88;

21. Постанова КМ України "Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення" від 29.02.1996 N 269;

22. Конвенція об открытом море (1958) // ВВС Союза ССР. – 1962. – N 46 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами", вып. XXII, М., 1967 г. Ст. ст. 1 – 2 Кодексу торговельного мореплавства України // ВВР України. – 1995. – № 47 – 52. – Ст. 349;

23. Ст. ст. 3, 10 і 110 Кодексу торговельного мореплавства України // ВВР України. – 1995. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349; Конвенція о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря 1958 года // Женевские конвенции по морскому праву [сост. Е.В. Додин, С.А. Кузнецов]. – Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). – 1998. – № 5/П. – С. 17-19; Наказ Мінітранспорту України "Про затвердження Правил плавання суден Керч-Єнікальським каналом і підхідними каналами до нього" від 09.10.2002 N 721 (із змінами від 06.08.2018 N 354); ст. 3 та ст. 5 Договір між Україною і Російською Федерацією про українсько-російський державний кордон // ВВР України. – 2004. – N 32. – Ст. 386; ст. 1 та ст. 2 Договір між Україною та Російською Федерацією про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки // ВВР України. – 2004. – N 32. – Ст. 387 тощо;

24. Повітряний кодекс України // ВВР України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536;

25. Постанова КМ України "Про затвердження Положення про використання повітряного простору України" від 6 грудня 2017 р. № 954; Режим доступу: https://www.avianews.com/interestingaviation/2019/11/26/ukrainian_sky_structure/;

26. Суд арестовал 44 самолета российских авиакомпаний из-за полетов в аннексированный Россией Крым // Преступности.NET. 17.11.2020. – Режим доступу: <https://news.pn.ru/politics/244970/>;

27. Постанова КМ України "Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України" від 26.09.1997 р. N 1069 // ОВУ. – 1997. – № 40. стор. 24, код акта 4064/1997;

28. Наказ Державної авіаційної служби України "Про затвердження Авіаційних правил України, Ч. 47 "Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні" від 05.02.2019. № 153 // ОВУ. – 2019. – № 26. – стор. 219. – Ст. 934, код акта 93942/2019; п. 8 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою КМ України від 08.10.2014 р. № 520; Наказ МО України "Про затвердження Правил реєстрації державних повітряних суден України та Правил сертифікації

екземпляра державного повітряного судна України" від 07.02.2012 № 63 // ОВУ від 30.03.2012 ;

29. Правила плавання і перебування в територіальному морі, внутрішніх водах, на рейдах та в портах України іноземних військових кораблів, затверджені постановою КМ України від 16.05.1996 р. № 529 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 12. – Ст. 334.; Конвенція про умови реєстрації суден (1986) // ВВС Союзу ССР. – N 46. – 1962 год. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами", вып. XXII, М., 1967 г.;

30. Уголовный кодекс ФРГ / Пер. с нем. – М.: ИКД «Зерцало-М», 2001. – 208 с.; Кримінальний кодекс Французської Республіки / під ред. В.Л. Менчинського. Переклад на українську мову. – К.: ОВК, 2017. – 348 с.

КОМПЛЕКСНІСТЬ ТА СИСТЕМНІСТЬ У ФОРМУВАННІ СТРАТЕГІЇ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Горбаньов Ігор Миколайович

кандидат юридичних наук, доцент,

декан факультету підготовки фахівців для органів

досудового розслідування,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Україна є морською державою зі славним минулим. У теперішній час перед державою постають нові сучасні виклики, які доцільно враховувати у Стратегії морської безпеки України. Ми приєднуємося до загальнонаціональної позиції, що морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави, і розробка відповідної стратегії є одним з ключових завдань.

Вплив окремих держав змінив геополітичну розстановку сил у галузі світової морської діяльності. Вони вкрай негативно вплинули на морський потенціал, його економічну та військову складові, всі взаємопов'язані компоненти: транспортний, промисловий, військово-морський та науково-дослідний флоту, науку про океан, різні галузі промисловості, систему базування та терміналів, і, тим більше, моряків з їх різноманітними та унікальними спеціальностями. Сьогодні зміцнення морської безпеки країни є об'єктивною потребою.

У зв'язку з цим, формування Стратегії морської безпеки України (далі – Стратегія), як складової стратегії національної безпеки України, повинні

враховувати різноякісні та різноспрямовані підходи, які відповідають принципам системності та комплексності.

Важливість вказаних принципів для Стратегії проявляється також у освоєнні та експлуатації біоресурсів Чорного та Азовського морів, дослідницьких заходах у Світовому океані, охороні навколишнього середовища, використанні корисних копалин на шельфі, пасажирських перевезеннях, туристичній та торговельній галузі господарства у прибережних морських просторах може суттєво вплинути на конкурентоспроможність країни у фінансовій, комерційній, науковій та соціальній сферах, на створення умов, що забезпечують реалізацію національних та геополітичних інтересів держави. Переорієнтація значної частини товарних потоків на експорт, розширення внутрішньої та міжнародної торгівлі і багато інших аспектів зовнішньоекономічної діяльності прямо та опосередковано пов'язано з безпекою морського судноплавства.

Стратегія повинна враховувати проблематику судноплавства у регіоні впливу, та окремо деталізована військово-морська компонента з відповідним грифом обмеження доступу. Розробка документу повинна ґрунтуватися на досвіді провідних країн світу та імплементації відповідних стратегій, з урахуванням діючих національних та міжнародних нормативно-правових актів, у тому числі у сфері морського права.

Також є доцільним передбачити у Стратегії програму модернізації морського та річкового флоту, у тому числі, шляхом концесії державного та приватного капіталів при будівництві й експлуатації флоту та портової інфраструктури. В умовах зростання загроз міжнародного тероризму морська безпека виходить за межі професійних інтересів морської спільноти, стає в один ряд з іншими загальнонаціональними проблемами.

Запропонована структура Стратегії морської безпеки України, що складається з механізму її реалізації, координації та контролю; конкретних кількісних та якісних показників є зваженою та повністю виправданою, проте, на нашу думку, з метою захисту національної безпеки України вказаного роду окремі положення повинні мати відповідний гриф секретності. Звісно, при стратегічному плануванні державної політики облік безлічі економічних, екологічних, соціальних факторів має важливе значення, але є ризики використання вказаної інформації потенційними державами-супротивниками.

З метою комплексного підходу до формування Стратегії, на нашу думку, є доцільним розгляд наступних напрямів морської безпеки:

- визначення місця морської безпеки в рамках міжнародного політичного порядку діяльності на морі, а також суб'єктів, здатних надавати регулюючий та контролюючий вплив на вказану безпеку;

- з урахуванням сучасних ризиків розглянути можливості удосконалення методологічної основи національних стратегій національної безпеки;

– за видами загроз щодо протидії міжнародним та національним кримінальним проявам: тероризм, піратство, забруднення навколишнього середовища, контрабанда, незаконний обіг наркотичних засобів, незаконна міграція, експлуатація та торгівля людьми;

– удосконалення системи державних органів протидії загрозам морській безпеці України, у тому числі, органів, що ліквідують наслідки морських аварій та катастроф;

– аналітичне опрацювання геополітичних наслідків існуючих енергетичних (транспортуванням нафти та нафтопродуктів Чорним морем) та комунікаційних проєктів.

Як підсумок зазначимо, що Стратегія морської безпеки України на сучасному етапі розвитку держави з урахуванням ризиків та загроз може бути складена з наступних структурних елементів: 1) пріоритети національних інтересів України у басейні Чорного та Азовського морів; 2) цілі та основні напрями державної політики при забезпеченні морської безпеки України; 3) поточні та прогнозовані загрози та ризики морській безпеці України; 4) зовнішньополітичні та внутрішні умови реалізації національних інтересів України; 5) напрями зовнішньополітичної та внутрішньополітичної діяльності держави для забезпечення інтересів і безпеки у басейні Чорного та Азовського морів; 6) напрями, завдання та ресурси реформування й розвитку сектору безпеки і оборони, а також окремих галузей економіки для забезпечення морської безпеки України.

Також пропонується присвоєння грифу секретності тим положенням Стратегії морської безпеки України, які можуть бути використані потенційними державами-супротивниками.

ПРАВОВІ ПРОБЛЕМИ ВИКОРИСТАННЯ ЗЕМЕЛЬ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Григорецька Ірина Ігорівна

кандидат юридичних наук,

*доцент кафедри трудового, земельного та господарського права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Землі морського транспорту складають особливий вид земель, які використовуються, як територіальний базис для розміщення критично важливих об'єктів інфраструктури морських портів. Особливістю їх правового режиму є функціональне використання для потреб транспортної

інфраструктури морських портів з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту, гідротехнічними спорудами й засобами навігаційної обстановки, судноремонтними заводами, майстернями, базами, складами, радіоцентрами, службовими та культурно-побутовими будівлями та іншими спорудами, що обслуговують морський транспорт. Територія морського порту є основною складовою земель морського транспорту. В Україні функціонують вісімнадцять морських торговельних портів, три найбільші з них розташовані в м.Одесі, м. Чорноморську, м.Южний. Також в Україні працюють рибні порти.

Таке різноманіття цільового призначення використання земель морського транспорту, ще й ускладнюється їх місцем розташування, оскільки переважна більшість складу таких земель, це землі водного фонду, які мають свій специфічний природоохоронний правовий режим. Така ситуація на сьогодні, породжує чимало проблем пов'язаних із наявністю законодавчих проблем процедури відведення земель водного фонду, зайнятих територіальним морем, внутрішніми морськими водами, в тому числі під акваторією морських портів.

Як вказано в пояснювальній записці до проєкту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо будівництва на землях, зайнятих водними шляхами, віднесеними до категорії судноплавних, в межах акваторій морських портів, в зоні дії навігаційного обладнання» поданої Міністерством інфраструктури, сучасний стан інфраструктури морських портів України, які переважно були побудовані ще за радянських часів та експлуатуються вже протягом 30-40 років поспіль, питання відновлення інфраструктури портів та створення нових гідротехнічних об'єктів, які здатні були б забезпечити принаймні наявний попит на портові послуги (не кажучи вже про потенційний розвиток та забезпечення конкурентоспроможності), є вкрай актуальним та терміновим [5].

Варто також звернути увагу на те, що ч. 3 ст. 24 Закону України «Про морські порти України» встановлює, що територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду.

Законом України «Про морські порти» закріплено, що 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, а ч. 1 ст. 8 цього закону додатково вказує, що межами морського порту є межі його території та акваторії – визначеної межами частини водного об'єкта (об'єктів), крім судового ходу, призначеної для безпечного підходу, маневрування, стоянки й відходу суден [3].

З наведеного вище, можна зробити висновок, що землі під акваторією порту (як складовою частиною порту) також належать до земель морського транспорту (ст. 69 Земельного Кодексу України), крім того ст. 59 Земельного Кодексу України передбачає, що землі водного фонду можуть бути віднесені до земель морського і річкового транспорту в порядку встановленому законом [2].

При цьому, поняття «морський рибний порт» закріплене у ст. 1 Закону України «Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів», відрізняється від поняття морський порт. Слід звернути й на особливий правовий режим зон дії навігаційного обладнання, яка по суті є територією із обмеженим режимом використання. Враховуючи це, правовий режим їх суттєво відрізняється від земель морського транспорту [4].

Особливістю використання земель морського порту є те що, правовий режим використання території морського порту, переважно регламентується локальними нормативними актами та звичаєвими нормами права.

Цікавим моментом є також створення штучної земельної ділянки в межах акваторії порту, при цьому сама акваторія належатиме до земель морського транспорту, а безпосередньо штучна територія – до земель водного фонду. Власне, поняття штучно створеної земельної ділянки містить Закон України «Про морські порти України», однак таке поняття надано законодавцем лише для цілей цього закону і передбачає, що штучно створена земельна ділянка – це земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) в межах акваторії морського порту. Таке вузьке визначення не сприяє визначенню особливостей штучно створених земельних ділянок як об'єкту правового регулювання, оскільки не охоплює собою земельні ділянки, створені поза межами акваторій морських портів та призначені для будівництва доріг, житлової забудови тощо. Проте ч. 4 ст. 59 Земельного кодексу України закріплює можливість надання штучно утворених земельних ділянок в оренду для будівництва та експлуатації портової інфраструктури та інших об'єктів водного транспорту, то можливо, було б доцільно віднести даний вид землі до земель морського транспорту, враховуючи їх основне цільове направлення.

Враховуючи наведене слід вказати, що правовий режим різних категорій буде істотно відрізнятися, отже, різним буде порядок використання й охорони земельних ділянок, що належать до тієї або іншої категорії земель. Відповідно, правовими нормами будуть встановлені суб'єкти права власності або права користування, заходи охорони, суб'єкти управління тощо, які для кожної категорії земель будуть різні.

На проблему “нашарування” правових режимів земель різних категорій, неодноразово звертали увагу науковці і юристи практики, адже така «поліфункціональність» окремих різновидів земель водного фонду виявляє

об'єктивну непотрібність існування самої категорії як частини системи поділу земель за цільовим призначенням [6, С.15].

Нами вбачається необхідність внесення відповідних змін до низки нормативних актів зокрема, до Кодексу торговельного мореплавства України, Водного кодексу України, Земельного кодексу України, Закону України «Про транспорт», Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», Закону України «Про морські порти України», Закону України «Про перелік документів дозвільного характеру у сфері господарської діяльності», з метою усунення прогалин у процедурах планування розвитку території морських портів, відведення земель водного фонду, зайнятих територіальним морем, внутрішніми морськими водами, в тому числі під акваторією морських портів, визначення меж та процедури розширення території морського порту за рахунок штучно створених земельних ділянок.

Література:

1. Водний кодекс України: закон України від 06.06.1995 р. № 213/95-В. Відомості Верховної Ради України. 1995. № 2. Ст. 189.

2. Земельний кодекс України від 25.10.2001 р. № 2768-III. Відом. Верхов. Ради України. 2002. № 3/4. Ст. 27.

3. Про морські порти України: Закон України від 17 травня 2012 р. № 4709-VI. Відомості Верховної Ради України. 2013. № 7. Ст. 65.

4. Про рибне господарство, промислове рибальство та охорону водних біоресурсів: Закон України від 8 липня 2011 р. № 4709-VI. Відомості Верховної Ради України. 2012. № 17. Ст.155.

5. Повідомлення про оприлюднення проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо будівництва на землях, зайнятих водними шляхами, віднесеними до категорії судноплавних, в межах акваторій морських портів, в зоні дії навігаційного обладнання» [Електронний ресурс] офіційна сторінка Міністерства Інфраструктури України // Режим доступу <https://mtu.gov.ua/news/33107.html?fbclid=IwAR07mcxfBGqIy49fLZq4HoWLA6XJKjgaUkattX7jps5kKuM0gaBvGP9mSk>

6. Найда, Д. І. Правовий режим штучно створених земельних ділянок на землях водного фонду в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.06 – Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право / Д. І. Найда ; наук. кер. В. М. Масін ; офіц. опон.: В. В. Носік, М. А. Дейнега ; Національний університет біоресурсів і природокористування України. – . – Київ, 2020. – . – 19 с.

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Громенко Юлія Олександрівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
директор,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Постановою Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 року № 1108 «Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року» було затверджено другу – чинну на сьогодні – редакцію Морської доктрини України на період до 2035 року. Саме цей документ визначив стратегію та основні напрями розвитку України як морської держави, окреслив напрями державної морської політики та національні інтереси на морі, зокрема, в умовах тимчасової окупації Російською Федерацією території України. Розвиток морегосподарського комплексу є одним із пріоритетів державної морської політики України. Разом з тим, перешкодження морегосподарській діяльності України визнано Морською доктриною однією з актуальних загроз національній безпеці у сфері морської діяльності.

Внаслідок тимчасової окупації Російською Федерацією Україна позбавлена можливості провадити морську діяльність у прилеглих до тимчасово окупованої території України водах, використовувати значну частину інфраструктури морського транспорту та енергетики на шельфі Чорного і Азовського морів тощо.

Складовою господарсько-правових засобів забезпечення морської безпеки є господарсько-правові норми. Основними нормативно-правовими актами реалізації господарсько-правових норм з питань морської безпеки є Господарський кодекс України, закони, які регулюють морегосподарську діяльність України, низка стратегічних нормативних документів, в яких містяться окремі аспекти забезпечення безпеки на морі, міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України та інші нормативні акти. Нормативне забезпечення морської безпеки у сфері господарювання складають, зокрема, такі нормативні акти:

1. Закон України від 21 червня 2018 року № 2469-VIII «Про національну безпеку України», яким визначаються та розмежовуються повноваження державних органів у сферах національної безпеки і оборони, створюється основа для інтеграції політики та процедур органів державної влади, інших державних органів, функції яких стосуються національної безпеки і оборони, сил безпеки і сил оборони, визначається система командування,

контролю та координації операцій сил безпеки і сил оборони, запроваджується всеосяжний підхід до планування у сферах національної безпеки і оборони, забезпечуючи у такий спосіб демократичний цивільний контроль над органами та формуваннями сектору безпеки і оборони, а також в якому зазначено, що фундаментальним національним інтересом є сталий розвиток національної економіки, громадянського суспільства і держави для забезпечення зростання рівня та якості життя населення; окреслені фундаментальні інтереси України та принципи забезпечення національної безпеки;

2. Закон України від 05 березня 1998 року № 183/98-ВР «Про Раду національної безпеки і оборони України», яким визначено правові засади організації та діяльності Ради національної безпеки і оборони України, її склад, структуру, компетенцію і функції;

3. Закон України від 06 вересня 2012 року № 5213-VI «Про деякі питання заборгованості підприємств оборонно-промислового комплексу – учасників Державного концерну «Укроборонпром» та забезпечення їх стабільного розвитку», яким введено поняття «юридична особа держави-агресора та/або держави-окупанта», також цим законом введено «імунітет» підприємств оборонно-промислового комплексу від боргових господарських зобов'язань по відношенню до суб'єктів господарювання держави-агресора та/або держави-окупанта; вводиться заборона на відкриття виконавчих проваджень та заходів примусового виконання рішень щодо стягнення заборгованостей з підприємств оборонно-промислового комплексу на користь суб'єктів господарювання держави-агресора та/або держави-окупанта;

4. Стратегія національної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 14 вересня 2020 року № 392/2020, якою визначені загрози національній безпеці та національним інтересам України;

5. Стратегія воєнної безпеки України, затверджена Указом Президента України від 25 березня 2021 р. №121/2021;

6. Стратегія деокупації та реінтеграції тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим та міста Севастополя, затверджена Указом Президента України від 24 березня 2021 р. № 117/2021;

7. Господарський кодекс України та закони, які регулюють забезпечення торговельного мореплавства, діяльність морських портів та портової інфраструктури, суднобудівну галузь, використання енергетичних та інших ресурсів моря тощо.

Серед усього масиву нормативно-правових актів України тільки у Типовому положенні про службу морської безпеки порту, затвердженому наказом Міністерства інфраструктури України від 25 серпня 2011 року № 339 міститься визначення морської безпеки, яке не можна вважати актуальним та досконалим. Вважаємо доцільним для формування

ефективного правового механізму забезпечення морської безпеки таку ієрархію нормативно-правових актів: Доктрина – Концепція – Стратегія. Сьогодні актуальним і своєчасним є ухвалення окремої Стратегії морської безпеки України, проєкт якої, за інформацією Ради національної безпеки і оборони України, вже розроблений і готується до розгляду на її засіданні.

На рівні стратегії морської безпеки необхідно визначити трирівневу структуру об'єктів морської безпеки: 1) на рівні міжнародної (глобальної) економіки; 2) на національному рівні; 3) на регіональному рівні. Доцільним на рівні стратегії визначити складові морської безпеки, сформулювати загрози морської безпеки та визначити поняття морської безпеки.

БЕЗПЕКА СУДНОПЛАВСТВА СУДНАМИ ЗМІШАНОГО ПЛАВАННЯ ТА ВНУТРІШНЬОГО ПЛАВАННЯ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ ЗА НАЦІОНАЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ: ОКРЕМІ АСПЕКТИ

Кострицький Ігор Леонідович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри трудового, земельного та господарського права,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Проблема забезпечення безпеки судноплавства є найважливішою на водному транспорті, оскільки від її успішного рішення залежить охорона життя і здоров'я членів екіпажу суден і пасажирів, збереження суден і вантажів, стан морського середовища.

Водний транспортний комплекс є досить багатофункціональною структурою та направлений на задоволення потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

Водний транспорт, що обслуговується у портах України, є дешевшим та більш екологічним порівняно з іншими видами транспорту, що робить його конкурентним на ринку транспортних послуг під час здійснення внутрішньої та міжнародної торгівлі.

На території України в Чорноморсько-Азовському басейні, а також дельті Дунаю розташовані 18 морських портів, серед яких 13 – на континентальній частині (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ, Білгород-Дністровський, Чорноморськ, Одеса, Південний, Миколаїв, Ольвія, Херсон, Скадовськ, Бердянськ, Маріуполь) та 5 – на тимчасово окупованій території Автономної Республіки Крим (Керч, Севастополь, Феодосія, Ялта та Євпаторія).

Протяжність причального фронту морських портів України становить близько 40 кілометрів, а довжина каналів (Херсонський морський канал, Бузько-Дніпровсько-лиманський канал та глибоководний судновий хід “Дунай – Чорне море”) становить 124,768 кілометра (40 кілометрів, 81,368 кілометра та 3,4 кілометра відповідно).

В Україні також існує мережа паромного сполучення та морських контейнерних ліній, що з’єднують Україну з портами країн Чорноморського басейну та є складовою міжнародних транспортних коридорів (коридор Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА), Пан’європейський транспортний коридор № 9), транспортних маршрутів країн ЄС – Китай (“Економічний пояс Шовкового шляху”).

Обслуговування пасажирських і круїзних суден у внутрішньому та міжнародному сполученнях здійснюється морськими вокзалами в портах Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ (з портопунктом у м. Вилковому), а також пасажирським комплексом у морському порту Одеса [1].

Щодо системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті за нормативно – правовими актами України існує відповідне Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті [2], яке розроблене на виконання вимог статей 3, 4 Закону України "Про транспорт", статті 3 Кодексу торговельного мореплавства України. Це Положення 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 морського та річкового транспорту України, інші юридичні особи незалежно від форм власності та фізичні особи, діяльність яких пов’язана із судноплавством. Система управління безпекою судноплавства охоплює: 1) 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; 2) захист довкілля – його захист від негативного впливу судноплавства; 3) судна – їх стан, умови плавання та перебування на них людини; 4) водні шляхи – їх придатність до використання, умови плавання ними; 5) берегові об’єкти – їх відповідність стандартам безпеки судноплавства, готовність і надійність.

Забезпечення безпеки судноплавства організовує центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері водного транспорту яким є Державна служба морського та річкового транспорту України.

Державна служба морського та річкового транспорту України є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і

координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері *безпеки* на морському та річковому транспорті. Її діяльність регламентована відповідним Положенням про Державну службу морського та річкового транспорту України [3].

Із новітніх нормативно-правових актів України принципове місце має Закон України «Про внутрішній водний транспорт» [4], який був прийнятий у грудні 2020 року та набирає чинності з 1 січня 2022 року. Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування внутрішнього водного транспорту, у тому числі і забезпечення безпеки судноплавства.

Забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах організовує центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, та інші суб'єкти в межах їхніх повноважень.

Забезпечення безпеки судноплавства на території річкових портів (терміналів), причальних спорудах та їх операційній акваторії покладається на річкові порти (термінали). Річковий порт (термінал) розробляє, запроваджує і підтримує систему управління безпекою судноплавства відповідно до положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері внутрішнього водного транспорту.

Керівництво діяльністю державних аварійно-рятувальних служб на внутрішніх водних шляхах здійснює центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту.

Забезпечення безпеки плавання суден на внутрішніх водних шляхах покладається на капітанів та судовласників, які несуть відповідальність відповідно до законодавства України.

На капітана судна покладається керування судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання і охорони судна, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, підтримання порядку на судні, запобігання заподіяння будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Судновласник судна внутрішнього плавання відповідно до законодавства повинен забезпечити: 1) комплектування судна кваліфікованим екіпажем у необхідному складі, що підтверджується судовими документами і кваліфікаційними документами членів екіпажу; 2) належний і безпечний стан судна, що підтверджується судовими

документами; 3) безпечні умови і режим праці на судні; 4) охорону здоров'я членів екіпажу на борту судна, обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням; 5) постачання продовольства і води в достатній кількості та належної якості; 6) належні суднові приміщення.

Судновласник забезпечує і контролює виконання капітаном судна покладених на нього функцій із забезпечення безпеки плавання судна, дотримання вимог законодавства та міжнародних договорів України.

Підтримання порядку на судні. Розпорядження капітана судна, видані в межах його повноважень, є обов'язковими для виконання всіма особами, які перебувають на судні. У разі невиконання особами, які перебувають на судні, законних розпоряджень капітана він вживає до таких осіб всіх необхідних заходів.

Вжиття заходів у разі аварійного випадку на судні. У разі виникнення аварійної події з судном, а також у разі псування, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та в інших випадках, внаслідок яких можуть бути висунуті претензії або подані позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення таких випадків у порядку, встановленому законодавством, а також провести попереднє розслідування аварійної події.

Річкова інформаційна служба. Річкова інформаційна служба надає гармонізовані інформаційні послуги відповідно до положення про річкову інформаційну службу. Послуги річкової інформаційної служби, зміст даних і формат обміну ними, а також частота передачі інформації повинні бути гармонізовані відповідно до законодавства Європейського Союзу.

Аварійні та невідкладні роботи на внутрішніх водних шляхах. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, забезпечує організацію здійснення невідкладних заходів з ліквідації наслідків аварій та аварійних подій, а також заходів, спрямованих на запобігання виникненню аварійних подій, пов'язаних із судноплаством та функціонуванням стратегічних об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту.

Перевірки суден внутрішнього плавання. Перевірки суден внутрішнього плавання проводяться посадовою особою центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту. Перевірки суден внутрішнього плавання проводяться у таких випадках: 1) за заявою судновласника; 2) після аварійної події з судном; 3) для перевірки виконання припису посадової особи центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту, щодо усунення порушення вимог безпеки судноплавання; 4) при виявленні ознак: скидання з судна забруднюючих речовин або сміття; завантаження судна понад вантажну марку або з порушенням правил перевезення небезпечних вантажів; невідповідності

стану корпусу судна, його механізмів та обладнання вимогам безпеки судноплавства; незабезпечення кругового огляду з поста керування судном; невідповідності розмірів судна габаритам суднового ходу; виходу в рейс без надання інформації про це річковій інформаційній службі.

Література:

1. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 р. № 548-р (в редакції розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2020р. № 1634-р) / Кабінет Міністрів України. Урядовий кур'єр від 29.12.2020 . № 252.
2. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті: наказ Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904 (в редакції від 11 вересня 2018року) / Міністерство транспорту України. Офіційний вісник України. 2003. №52.Ст.493.
3. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 року № 1095 / Кабінет Міністрів України. Офіційний вісник України. 2018. № 10. Ст.357.
4. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 3 грудня 2020 р. №1054-IX / Верховна Рада України. Урядовий кур'єр від 09.01.2021. № 5.

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ У СФЕРІ КІБЕРБЕЗПЕКИ В СУДНОПЛАВСТВІ

Краснікова Олександра Валеріївна

*доцент кафедри морського права,
Національний університет «Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Сфера морської кібербезпеки сьогодні залишається досить латентною, незважаючи на багаторічну увагу до цієї проблеми Міжнародної морської організації (далі – ІМО). Власники бізнесу часто приховують інформацію про успішно проведені щодо них кібератак, побоюючись таких наслідків, як втрата іміджу, претензії з боку клієнтів та страхових компаній, розслідування, що проводяться сторонніми організаціями та державними органами.

Проте випадки кібератак потрапляють у ЗМІ та дозволяють констатувати недосконалість систем та неспроможність суспільства контролювати кібербезпеку, зокрема, у судноплаванні. Наприклад, в

2020 року від кібератаки постраждала величезна судноплавна компанія – Mediterranean Shipping Company (MSC). Через відключення мережі в одному з дата-центрів компанії в Женеві її веб-сайт (msc.com) було вимкнено протягом більше 10 годин. На цей час стали недоступними її соціальні мережі, не працювали поштові служби. У тому ж році зазнали кібератаки робочі станції та сервери Anglo-Eastern Group – однієї з найбільших у світі компаній у галузі комплексного обслуговування суден, що базується в Гонконгу, внаслідок чого на деякий час було заблоковано її роботу. Наприкінці жовтня 2021 року кілька грецьких судноплавних компаній стали жертвами кібератаки, внаслідок якої було втрачено важливі її файли. Навіть ІТ-системи ІМО в 2020 році піддавалися кібератаці, тому на деякий час вони були відключені і виявився недоступним веб-сайт організації [1]. За оцінками Лондонського Ллойда, збитки від кібератак у морській галузі сьогодні оцінюються у 200 млрд. доларів на рік.

Нажаль, досі не прийняті міжнародні нормативно-правові акти, які мали б обов'язкову юридичну силу для міжнародних акторів у сфері морської кібербезпеки. Однак, треба відмітити, що міжнародне співтовариство вживає певних кроків у цьому питанні. Ще в листопаді 2011 року Європейське агентство мережевої та інформаційної безпеки (далі – ENISA) опублікувало результати аналізу аспектів кібербезпеки у морському секторі. Вже тоді ENISA констатувала, що поінформованість про потреби та виклики кібербезпеки у морському секторі низька або взагалі відсутня.

Найбільш продуктивно питаннями правового регулювання та управління кіберризиками зайнялася ІМО. Так, влітку 2017 року Комітет з безпеки на морі ІМО (далі – Комітет MSC) ухвалив Резолюцію MSC.428(98) «Управління кіберризиками в морській галузі в рамках систем управління безпекою» (далі – Резолюція MSC.428(98)). А раніше, у квітні того ж року схвалені на високому рівні рекомендації щодо захисту міжнародного судноплавства від існуючих та виникаючих загроз кібербезпеці та зменшення відповідних факторів уразливості були закріплені у Циркулярі MSC-FAL.1/Circ.3 «Guidelines on maritime cyber risk management» (Керівництво з управління кіберризиками на морі, далі – Керівництво), яке було затверджено органами ІМО – Комітетом зі спрощення формальностей та Комітетом MSC.

Керівництво містить п'ять функціональних компонентів ефективного управління ризиками в морській галузі, включаючи визначення, захист, виявлення, реагування та відновлення [2]. Як вважають фахівці, для їх ефективності необхідно, щоб вони були включені у всі аспекти діяльності судноплавних компаній та управління персоналом так само, як ціннісні орієнтири забезпечення безпеки були впроваджені в морську галузь з прийняттям Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню (далі – МКУБ). Встановлення міжнародних стандартів для безпечного управління суднами та їх експлуатації, а також запобігання забрудненню є основною метою МКУБ [3].

У Резолюції MSC.428(98) уряди держав закликаються забезпечувати те, щоб кіберризиками були враховані в існуючих системах безпеки, як вони встановлені в МКУБ, і при першому щорічному підтвердженні були перевірені Документи судноплавних компаній про відповідність МКУБ, починаючи з 1 січня 2021 року [4]. Призначена дата є першим обов'язковим моментом, встановленим щодо вимог кібербезпеки в морській галузі та важливим кроком для захисту системи морських перевезень та всієї морської галузі від кіберзагроз, що дедалі збільшуються.

У той же час судноплавна галузь робить активні зусилля для інтеграції управління кіберризиками у свою культуру забезпечення безпеки, щоб запобігти виникненню будь-яких серйозних інцидентів. Класифікаційні товариства та інші галузеві асоціації на підтримку та подальший розвиток названих інструментів ІМО розробляли та продовжують розробляти відповідні рекомендації та керівні принципи. Так, Балтійська та міжнародна морська рада (BIMCO) спільно з Міжнародною асоціацією судновласників суховантажних суден (INTERCARGO), Міжнародною асоціацією незалежних власників танкерів (INTERTANKO), Американською палатою судноплавства, Міжнародною палатою судноплавства (ICS) та іншими неурядовими організаціями у сфері судноплавства починаючи з 2016 року публікували Guidelines on Cyber Security on board Ships (вже у грудні 2020 року вийшла 4 версія Керівництва з кібербезпеки на борту суден). ENISA у 2019 та 2020 роках оприлюднила аналіз: «Кібербезпека портів – Передовий досвід кібербезпеки в морській галузі» та Керівництво з управління кіберризиками для портів. Значний внесок із питання, що аналізується, зробила Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (МАКО), в рамках якої влітку 2020 року видано зведену Рекомендацію з кіберстійкості (Рекомендація № 166). У вересні 2021 року Міжнародна асоціація портів і гаваней випустила Рекомендації щодо кібербезпеки для портів та портових споруд.

Отже, розроблені галузевими організаціями рекомендації та принципи, а також аналіз практичних аспектів кібербезпеки, закладені в перерахованих документах, лягли в основу четвертої версії «Керівництва з кібербезпеки на суднах», опублікованої ІМО у грудні 2020 року.

Підсумком 2021 року стали червневий Циркуляр MSC.1/Circ.1639, в якому державам пропонується взяти до уваги рекомендації, що містяться в четвертій версії Керівництва [5], а також перша редакція Цирюляра MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.1 «Методичні рекомендації щодо управління кіберризиками у морській сфері», яким було схвалено оновлення додаткових рекомендацій та стандартів, включених до пункту 4.2 названих рекомендацій. Зазначеними документами рекомендується відповідним заінтересованим сторонам, включаючи судовласників, операторів та менеджерів, враховувати назване Керівництво під час розгляду кіберризиків на суднах відповідно до цілей та функціональних вимог МКУБ.

Четверта версія Керівництва містить загальні оновлення найкращих практик у галузі управління кіберризиками і як ключову функцію включає

розділ з управління ризиками. Виділено чотири етапи реагування на кіберінциденти. До найважливіших відмінностей четвертої версії можна віднести включення розділів, присвячених участі вищого керівництва в управлінні кіберризиками; розподілу обов'язків та завдань усередині компанії; виявлення вразливостей, у тому числі при відвідуванні суден та віддаленому доступі; кількісної оцінки загрози, оцінки ймовірності, оцінки впливу, оцінки взаємозв'язку факторів, що впливають на ризики; розробка заходів для виявлення загроз [6].

Отже, в даний час немає імперативних міжнародно-правових актів, що регулюють питання кібербезпеки в глобальному судноплавстві, однак на пропозицію галузевих неурядових організацій та ІМО судноплавним компаніям слід виявляти ініціативу в управлінні кіберризиками, і вони більше не можуть заявляти про свою непоінформованість у цих питаннях.

Література:

1. Офіційний сайт MSC. URL : <https://www.msc.com/ukr/search-results?searchText=cyber+attack>; Сладости или кибераката: греческие судоходные компании стали жертвами киберпреступников на Хеллоуин. *Судоходство*. 03.11.2021. URL : <https://sudohodstvo.org/sladosti-ili-kiberataka-grechieskie-sudohodnye-kompanii-stali-zhertvami-kiberprestupnikov-na-hellouin>; Нападение хакеров: киберакатам подверглись ИМО и СМА CGM. *Судоходство*. 02.10.2020 URL : <https://sudohodstvo.org/napadenie-hakerov-kiberatakam-podverglis-imo-i-cma-gm>.
2. Guidelines on maritime cyberrisk management. MSC-FAL.1/Circ.3. London. 5 July. URL : <https://www.gard.no/Content/23896593/MS-C-FAL.1-Circ.3.pdf>
3. Резолюція А.741(18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» (МКУБ) від 04.11.1993р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text
4. Resolution MSC.428(98). Maritime cyber risk management in safety management systems. Ann. 10. Adopted on 16 June 2017. URL : [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428\(98\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/Resolution%20MSC.428(98).pdf)
5. Циркуляр MSC.1/Circ.1639 The Guidelines on cyber security on board ships. Adopted on 14 June 2021. URL : <http://shippingregs.org/Portals/2/SecuredDoc/Circulars/MS-C.1-Circ.1639.pdf?ver=2021-06-24-104817-270>
6. Maritime cyber risk. The fourth version of The Guidelines on cyber security on board ships. Adopted on 23.12.2020 URL : <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>

**ПРОБЛЕМИ ГАРМОНІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО
ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ З ПРОТОКОЛОМ ООН
ПРО ВОГНЕПАЛЬНУ ЗБРОЮ ТА КОНВЕНЦІЄЮ ООН ПРОТИ
ТРАНСНАЦІОНАЛЬНОЇ ОРГАНІЗОВАНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ**

Кришевич Ольга Володимирівна

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального права,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Першим глобальним міжнародним документом, який регулює питання щодо зброї є Конвенція Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності, ухвалена у Нью-Йорку на 62-му пленарному засіданні 55 сесії Генеральної Асамблеї ООН Резолюцією 55/25 від 15 листопада 2000 р. (Конвенція ООН 2000 р., Палермська конвенція), та протоколи, які її доповнюють. Протокол проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї від 31 травня 2001 р. Україна ратифікувала Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності із застереженнями і заявами Законом України № 1433-IV від 4 лютого 2004 р. (набула чинності 21 травня 2004 р.). В 2013 році відбулося приєднання України до Протоколу проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї, що доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності 2001 року. Головна проблема щодо контролю над нелегальним розповсюдженням зброї на міжнародному рівні полягає в тому, що на сьогодні не існує ні загального для всіх держав закону щодо контролю над озброєнням, ні міжнародного суду, який би розглядав скарги з цього приводу.

Україна – держава, в якій не існує закону для регламентації виготовлення, придбання вогнепальної зброї та володіння нею; також немає центрального державного реєстру вогнепальної зброї, яка знаходиться на руках в цивільного населення. Це ускладнює навіть розмежування законного і незаконного обігу вогнепальної зброї і заважає реалізовувати заходи з контролю та блокування незаконних потоків зброї¹. Усі питання, пов'язані з обігом цивільної зброї, вирішуються виключно підзаконними

¹ Нелегальна зброя в Україні. повна версія документу від small arms survey. [електронний ресурс]. – режим доступу: [https://zbroya.info/uk/blog/13140_nelegalna-zbroia-v-ukrayini-povna-versiia-dokumentu-vid-small-arms-survey/\(http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/t-briefing-papers/sas-bp3-ukraine.pdf\)](https://zbroya.info/uk/blog/13140_nelegalna-zbroia-v-ukrayini-povna-versiia-dokumentu-vid-small-arms-survey/(http://www.smallarmssurvey.org/fileadmin/docs/t-briefing-papers/sas-bp3-ukraine.pdf))

нормативними актами МВС України та інших міністерств і відомств. Наразі спеціального закону, який регламентував би обіг зброї в Україні також немає. Аналіз відповідності правовим визначенням, наведеним у міжнародних документах, з тими, які містяться у національному законодавстві України, показує необхідність системного узгодження їх з положеннями Протоколу ООН про вогнепальну зброю. Те саме стосується і відповідності термінології, що застосовується у проектах Законів України.

Водночас *єдиними змінами до національного законодавства, які були безпосередньо пов'язані із приєднанням України до Протоколу ООН про вогнепальну зброю*, стали: 1) *зміни до наказу МВС України №622 від 21 серпня 1998 року «Про затвердження Інструкції про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами несмертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів» (наказ МВС України від 7 серпня 2013 р. №749), якими внесені зміни також і до вказаної Інструкції. Відповідний порядок поширено, крім вогнепальної зброї і боєприпасів, також на охолощену зброю та основні частини зброї; 2) *зміни до КК України. Згідно із Законом «Про внесення змін до статті 263-1 Кримінального кодексу України у зв'язку з приєднанням України до Протоколу проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї, який доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності» від 14 травня 2013 р. назву і частину 1 статті 263-1 КК України викладено в такій редакції (набрала чинності 4 липня 2013 р.): «Стаття 263¹. Незаконне виготовлення, переробка чи ремонт вогнепальної зброї або фальсифікація, незаконне видалення чи зміна її маркування, або незаконне виготовлення бойових припасів, вибухових речовин чи вибухових пристроїв, 3) додаткові зміни до КК України. Згідно із Законом «Про внесення змін до статті 201 Кримінального кодексу України щодо криміналізації контрабанди частин вогнепальної зброї» від 18 травня 2017 р. частину 1 ст. 201 КК викладено в такій редакції: «1. Контрабанда, тобто переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю... вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї..., карається позбавленням волі на строк від трьох до семи років».**

Зупинимося на порівнянні окремих статей Протоколу проти незаконного виготовлення та обігу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї, який

доповнює Конвенцію Організації Об'єднаних Націй проти транснаціональної організованої злочинності з національним законодавством та пропозиціях щодо удосконалення.

Стаття 5. Криміналізація. КК України не передбачає відповідальність за: 1) знищення маркування на вогнепальній зброї, а також замах на ці дії і співучасть в них; 2) незаконний обіг складових частин і компонентів вогнепальної зброї; 3) незаконний обіг вогнепальної зброї у транскордонному контексті, тобто ввіз (вивіз), придбання, продаж, доставку, переміщення або передачу вогнепальної зброї, її складових частин і компонентів, а також боєприпасів до неї з території України або на територію України з іншої держави (крім випадків, коли ці предмети належать до товарів, які підлягають державному експортному контролю, і відповідальність за порушення порядку здійснення їх передачі передбачена у ст. 333 КК України). Тобто у ст. 263 КК України йдеться про обіг зброї виключно на території України, хоча визначення, яке міститься у ст. 3 Протоколу ООН про вогнепальну зброю, що включене в положення про кримінальну відповідальність, яке передбачене у ст. 5 Протоколу, чітко вказує на необхідність наявності транскордонної ознаки складу злочину. *Стаття 263 КК України ні сама по собі, ні в сукупності з іншими статтями КК України, прямо цього не передбачає.* КК України, а також Кодекс України про адміністративні правопорушення не передбачають відповідальність за дії, пов'язані з фальсифікацією або неправомірним використанням документів з метою досягнення необхідної ліцензії або дозволу на виробництво або виготовлення вогнепальної зброї, їх частин та компонентів або боєприпасів або їх експорту, імпорту чи транзиту

Стаття 8. Маркування вогнепальної зброї В Україні немає окремого нормативно-правового акту, яким би цілісно регламентувалось маркування вогнепальної зброї. Водночас в окремих нормативно-правових актах згадується про існування такого маркування. Відсутні будь-які санкції для виробників зброї, які не позначають вогнепальну зброю та її основні компоненти унікальним маркуванням; не передбачене маркування вогнепальної зброї, яка перевозиться транзитом через територію України або ввезена з іншої країни, не підлягала маркуванню, як така, що була випробувана і належить збройним силам, поліції чи іншому державному органу або юридичній особі, або перейшла у власність громадян. Крім того, в законі України слід визначити, що в процесі виготовлення кожної одиниці вогнепальної зброї необхідно застосовувати унікальне маркування; також слід передбачити правила про маркування імпортованої вогнепальної зброї і тієї, яка перевозиться транзитом через територію України або ввезена з іншої країни, а також в інших випадках; встановити санкції для виробників зброї, які не позначають вогнепальну зброю та її основні компоненти унікальним маркуванням. Також необхідно передбачити обов'язковість

простого маркування на кожній одиниці імпортованої вогнепальної зброї, яке дозволяє визначити країну імпорту та рік імпорту і дає компетентним органам можливість відстежувати цю вогнепальну зброю. В Україні законом *необхідно* визначити, що в процесі виготовлення кожної одиниці вогнепальної зброї *необхідно застосовувати унікальне маркування*, яке: – вказує на найменування виготовлювача, країну або місце виготовлення та серійний номер, або – складається з простих геометричних символів у сполученні із цифровим та (або) буквено-цифровим кодовим позначенням та дозволяє швидко визначити країну виготовлення. Нарешті, слід забезпечити під час передачі вогнепальної зброї з державних запасів для постійного використання для цивільних цілей наявність належного унікального маркування, яке дозволяє визначити країну, яка передає. Україна має заохочувати підприємства – виробників вогнепальної зброї розробляти заходи для перешкодження знищенню або зміні маркування.

ПРОТИДІЯ НЕЛЕГАЛЬНІЙ МІГРАЦІЇ НА ШЛЯХАХ МОРСЬКОГО СПОЛУЧЕННЯ: ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ТА НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ

Луценко Юрій Васильович

доктор юридичних наук, доцент,

Міжвідомчий науково-дослідний центр з проблем боротьби

з організованою злочинністю при

Раді національної безпеки та оборони України

м. Київ, Україна

Глобалізація, дисбаланс розвитку держав, економікополітичні кризи, пошук кращого життя та бойові дії часто примушують людей до залишення звичних місць проживання. Міграційні процеси у світі є природним явищем, вони були характерними для всіх етапів розвитку людства. Надзвичайно швидкий розвиток транспортних сполучень залучає фактично всі країни світу до міграційних процесів на загальнодержавному та міжнародному рівнях. Будучи реакцією на відмінності в умовах та рівні життя, а також несприятливі фактори існування, міграція з точки зору розвитку людства є позитивним явищем, що допомагає задовольнити потреби економіки, забезпечити соціокультурний обмін, духовне взаємозбагачення. Однак значною негативною особливістю сучасної міжнародної міграції є високий рівень її нелегальної складової і високої латентності [7, с. 100].

З метою протидії нелегальній міграції як загрозовому суспільно небезпечному явищу держава розробляє стратегію і тактику такої протидії. Внаслідок того, що Україна одночасно є державою походження, призначення та транзиту мігрантів, територією різнохарактерних, різноспрямованих та різномасштабних міграційних потоків забезпечення державного регулювання у сфері міграції є складним завданням, розв'язання якого потребує комплексного, системного підходу, належного фінансування, кадрового та наукового забезпечення [8, с. 101].

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 [9, с. 87; 5, с. 14].

Останнім часом проблема нелегальної міграції шляхами морського сполучення набуває актуального значення не лише для країн Європейського Союзу, а й для України. Особливої гостроти це питання набуває в контексті євроінтеграційних процесів. При цьому заходи України у сфері боротьби з нелегальною міграцією не можуть бути ефективними без співробітництва з іншими державними та міжнародними інституціями, що працюють у зазначеній сфері [8, с. 101].

Відповідно даних Міжнародної організації з міграції ООН, за період 2014–2019 рр. Середземне море забрало життя понад 20 тис. осіб, які прагнули потрапити до країн ЄС [2]. При цьому, кількість нелегальних мігрантів, які прибули до ЄС упродовж 2020 р., знизилася на 81% порівняно з показниками 2015 р., що відбулося через значне скорочення кількості мігрантів, які намагалися дістатися до Іспанії та Італії Середземним морем [1], а у 2020 – завдячуючи запровадженню країнами карантинних обмежень, кількість виявлених незаконних мігрантів на зовнішніх кордонах ЄС знизилася майже на 13% і склала близько 124 тис. осіб – найменше з 2013 р. [3]. Оновлені (здебільшого більш жорсткі у порівнянні з періодом до 2010-х рр.) політичні, правові та організаційні механізми протидії нелегальній міграції дозволили європейському регіону знизити негативне «напруження» у суспільстві, викликане навалом мігрантів з африканських країн та країн близького Сходу, проте цілковито подолати проблему все ж не вдалося. Морський напрямок й дедалі залишається «привабливим» для потрапляння до Європи та надзвичайно небезпечним з точки зору охорони людського життя на морі [7, с. 101].

Правове регулювання протидії нелегальній міграції з урахуванням особливостей транспортування мігранта перебуває на початку свого становлення та розвитку. Поширена думка багатьох 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. 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 [9, с. 88].

Сьогодні міжнародне співробітництво у боротьбі з нелегальною міграцією у сучасних умовах виходить на якісно новий рівень, що поєднує три складові: політичну, правову та організаційну. Політичний аспект є визначальним для правового, а організаційний визначає принципи формування волі держави у питаннях поведінки з нелегальними мігрантами, спрямовує роботу на розвиток національного законодавства та міжнародних домовленостей. Прикладом міжнародного співробітництва держав з метою гармонізації законодавства щодо вироблення єдиних підходів до боротьби з нелегальною міграцією, формування правового поля, яке могло б дієво реагувати на міжнародний характер проблеми нелегальної міграції, є започаткування співробітництва держав у рамках Будапештського процесу. Його основною цінністю є визнання перевезення іноземців злочином і застосування ефективних санкцій проти переміщення та пов'язаної з цим діяльності, адже нелегальна міграція є проблемою як національного, так і міжнародного масштабу [6, с. 23]. Водночас, необхідно також звернути увагу й на те, що сьогодні жодна країна не в змозі ефективно протидіяти незаконній міграції без тісного взаємозв'язку з іншими країнами. Ця проблема давно вийшла за національні кордони, набувши глобальних масштабів, і вимагає подальшого об'єднання зусиль всього міжнародного співтовариства для її вирішення [7, с. 102].

Зважаючи на характер загроз, пов'язаних з використанням морських шляхів нелегальними мігрантами, універсальним інструментом є система Євросур (*European Border Surveillance System*), яка працює з 2013 р. та призначена для виявлення, запобігання та боротьби з незаконною імміграцією та транскордонною злочинністю, сприяння забезпеченню захисту та збереженню життя мігрантів, зокрема, шляхом покращення оперативних та технічних засобів виявлення малих суден. Спеціальний Регламент, що регламентує використання цієї системи допускає співробітництво, у т. ч. постійний обмін інформацією з сусідніми третіми країнами із врахуванням принципу неуповноваження [4].

Також активно діють у боротьбі з нелегальною міграцією у Середземному морі військово-морські сили і морські правоохоронні органи країн ЄС. Рішенням Ради ЄС від 18 травня 2015 р. створено Середземноморське військово-морське з'єднання ЄС, яке спрямоване на

вжиття дієвих заходів на міжнародному рівні з урахуванням як уже очевидних аспектів незаконного провезення мігрантів і торгівлі людьми з метою їх перевезення до Європи, так й тих, які можуть з'явитися у майбутньому [10, с. 153].

Отже, сьогодні основними напрямками міжнародного співробітництва щодо міграції на морі є: протидія нелегальній міграції у межах морського сполучення; надання допомоги мігрантам, які зазнали лиха або опинилися у небезпеці у межах морських кордонів; налагодження Україною тісної взаємодії з органами влади іноземних країн (у першу чергу, які межують з нашою державою) з метою належного забезпечення якісного виконання норм міжнародного права; розроблення і вдосконалення підзаконних нормативно-правових актів, які стосуються питань протидії нелегальній міграції на морі, а також ряд інших заходів.

Література:

1. FLASH REPORT – Irregular migration into EU at lowest level since 2013. URL: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/flash-report-irregular-migration-into-eu-at-lowest-level-since-2013-n5pHiA>.
2. IOM: Mediterranean Arrivals Reach 110,699 in 2019; Deaths Reach 1,283. World Deaths Fall. URL: <https://www.iom.int/news/iom-mediterranean-arrivals-reach-110699-2019-deaths-reach-1283-world-deaths-fall>.
3. Irregular migration into EU last year lowest since 2013 due to COVID-19. URL: <https://frontex.europa.eu/media-centre/news/news-release/irregular-migration-into-eu-last-year-lowest-since-2013-due-to-covid-19-j34zp2>.
4. Regulation (EU) № 1052/2013 of the European Parliament and of the Council of 22 Oct. 2013, establishing the European Border Surveillance System (Eurosur). Official Journal of the European Union. 2013. № L 295/11.
5. 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 (дата звернення: 10.12.2021).
6. Книш С. Особливості міжнародно-правового механізму у боротьбі з нелегальною міграцією в сучасних умовах. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 9. С. 22–24.
7. Кузнецов С. О. Організаційно-правові механізми протидії нелегальній міграції морем. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 100–107.
8. Луценко Ю. В., Тарасюк А. В. Протидія незаконній міграції в Україні: окремі проблеми теорії та практики. *Теорія та практика протидії злочинності у сучасних умовах*: зб. тез Міжнарод. наук.-практ. конф. (Львів, 5 лист. 2021 р.). Львів: ЛьвДУВС, 2021. С. 101–105.

9. Мота А. Ф. Протидія нелегальній міграції на шляхах морського сполучення: стан та перспективи удосконалення. *LEX PORTUS*. 2017. № 4(6). С. 86–96.

10. Ромашев Ю. С., Остроухов Н. В. Миграция на море: международно-правовые и организационные аспекты. *Право. Журнал Высшей школы экономики*. 2016. № 1. С. 149–165.

КРИМІНАЛЬНІ ПРОЦЕСУАЛЬНІ ПОВНОВАЖЕННЯ КАПІТАНА УКРАЇНСЬКОГО МОРСЬКОГО СУДНА

Навроцька Віра В'ячеславівна

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінально-правових дисциплін,

Львівський державний університет внутрішніх справ

м. Львів, Україна

Принцип невідворотності відповідальності за вчинене кримінальне правопорушення є основним принципом кримінального права. Забезпечити реалізацію цього принципу особливо складно на борту морського судна, позаяк воно більшу частину свого експлуатаційного часу проводить в далекому плаванні. В давні часи капітан судна вважався «наступним після Бога» – бо його влада на борта була майже безмежна. Мало що змінилося в цьому плані сьогодні. Незважаючи на досягнення в сфері комунікаційних технологій, капітан судна зберігає значну владу на борту судна, що знаходиться у відкритому морі [1, с. 193].

На актуальність вказаної проблеми вказує й те, що у 2013 році Міжнародна морська організація прийняла Керівництво по збереженню та збиранню доказів на борту судна (резолуція від 4 грудня 2013 р.) [2]. Цей документ призначений, передусім, для капітанів морських суден, що за певних обставин виконують функції офіційного представника країни прапора. Саме на цю посадову особу покладено обов'язок у разі вчинення на борту судна тяжкого злочину чи отримання повідомлення про людину, що зникла з борта судна, забезпечити збереження та збирання відповідних доказів до початку роботи правоохоронних органів.

Водночас (як зазначено в самому Керівництві), його положення не повинні тлумачитися як такі, що встановлюють підстави для кримінальної чи іншої відповідальності капітана морського судна за збереження та збирання доказів. Капітан судна на місці вчинення кримінального правопорушення чи іншого суспільно небезпечного діяння, звісно ж, не є професійним слідчим та не діє як працівник правоохоронних органів при застосуванні положень вказаного Керівництва. Його завданнями є

збереження та збір відповідних доказів (які у протилежному випадку можуть бути втрачені)

Згідно з положеннями ст.27 Конвенції з морського права [3] та п.2 ч.1 ст.519 КПК України [4], у разі якщо кримінальне правопорушення чи інше суспільно небезпечне діяння вчинене на морському судні, котре знаходиться за межами України під прапором чи розпізнавальним знаком України й приписане до українського порту, то уповноваженим на вчинення процесуальних дій є капітан такого судна. При цьому капітан українського судна не визначений як особа, котра уповноважена розпочинати досудове розслідування. Такий висновок можна зробити на підставі аналізу положень чинного КПК.

І хоча у ст.519 Кримінального процесуального кодексу України немає обумовлень щодо стадії кримінального провадження, на якій капітан судна, що плаває під прапором чи розпізнавальним знаком України вправі здійснювати процесуальні дії, але, як видається, із урахуванням положень ч.3 ст.519 КПК ці дії можуть бути здійснені лише під час досудового розслідування.

Водночас, згідно з положеннями ч.2 ст.519 КПК України, якщо капітан українського морського судна сам же ж є потерпілим внаслідок кримінального правопорушення (чи іншого суспільно небезпечного діяння), то він повинен призначити іншу службову особу, що уповноважена на вчинення процесуальних дій. При цьому виникають запитання: яка саме службова особа (згідно принципу публічності, передбаченого ст.15 цього ж Кодексу) повинна у цьому разі розпочинати розслідування та здійснювати процесуальні дії та які повноваження щодо початку досудового розслідування має ця призначена службова особа? Бо, як справедливо зазначено з цього приводу в юридичній літературі, законодавча регламентація цього питання не відрізняється чіткістю.

Згідно з положеннями ч.1 ст.522 КПК України капітан українського морського судна уповноважений здійснити затримання особи (із наданням їй доступу до отримання правової допомоги) *на строк, потрібний для її доставлення на територію України* (виділено мною – В.Н.). Отож, строк затримання капітаном українського морського судна особи може перевищувати 72 години. Такий законодавчий підхід, звісно ж, іде в розріз і з положенням ч.1 ст.211 КПК України, і з положенням ч.2 ст.29 Конституції України [5]. Саме тому ця цілком згодна із підходом, відповідно до якого у подібних ситуаціях (якщо строк затримання перевищує вказаний строк) треба вирішувати питання про отримання від слідчого судді дозволу на затримання [6, с.913].

Література:

1. Гуцуляк В.Н. Уголовно-процессуальные полномочия капитана российского морского судна: национальное и международно-правовое

регулювання. *Труди Інститута державства і права РАН*. 2018. Том 13. № 4. С. 190–206.

2. Руководство по обеспечению сохранности и сбору доказательств после заявления о серьезном преступлении, совершенном на судне, или после сообщения о пропавшем без вести лица с судна, а также оказании моральной поддержке и медицинской помощи потерпевшим: Резолюция А1091 (28). От 4 декабря 2013 г. URL: <https://www.morkniga.ru/p826275.html/>.

3. Конвенція ООН з морського права. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text.

4. Кримінальний процесуальний кодекс України. Закон України від 13.04. 2012 №4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.

5. Конституція України: Закон України від 28.06. 1996. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/constitution/>.

6. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / відп. ред.: С.В. Ківалов, С.М. Міщенко В.Ю. Захарченко. Харків : Одісей, 2013. 1104с.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВИКОРИСТАННЯ АВТОНОМНИХ СУДЕН В КОНТЕКСТІ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Смирнова Світлана Андріївна

*аспірантка кафедри міжнародного приватного права
та порівняльного правознавства,*

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

Протягом останніх років автоматизація стала міжгалузевим трендом та концептуальним рішенням моделі «Industry 4.0». У стратегічних документах ЄС щодо розвитку єдиного цифрового ринку автономні судна розглядаються як логічне продовження розвитку морського транспорту, який буде економічним, безпечним та екологічним. Втім є очевидним, що використання автономних суден не врегульоване сучасним міжнародним морським правом та порядком сталої експлуатації суден у Світовому океані, отже постає питання, чи дійсно людство зможе безпечно скористатися перевагами нових технологій, чи, навпаки, будуть створені нові непередбачувані загрози.

Міжнародна Морська Організація (далі – ММО) визначає морське автономне надводне судно (англ. Maritime Autonomous Surface Ships) (далі – MASS) як судно, що, тією чи іншою мірою, може функціонувати незалежно від людської взаємодії. Для подальшого розкриття цього поняття виокремлюються декілька рівнів автономності. Перший рівень: судно з автоматизованими процесами і підтримкою рішень (моряки знаходяться на борту для управління і контролю за судновими системами і функціями, деякі операції можуть бути автоматизовані і часом залишені без нагляду, але з моряками на борту, готовими їх взяти під контроль). Другий рівень: дистанційно кероване судно з моряками на борту (судно контролюється і управляється з іншої локації, моряки присутні на борту, щоб взяти під контроль і управляти судновими системами і функціями). Третій рівень: дистанційно кероване судно без моряків на борту. Четвертий рівень: повністю автономне судно (операційні системи судна здатні самостійно приймати рішення і визначати дії). [1, с. 3]

Два із зазначених вище чотирьох рівнів автономності відносяться до дистанційного контролю, що має відношення до локації, з якої здійснюються функції людьми, а не до автономності, як такої. Переміщення екіпажу з судна на берег піднімає інші правові питання, ніж заміна функції екіпажу бортовою технологією, і, таким чином, ці два аспекти мають бути концептуально відокремлені. [2, с. 14]

Тим не менш, хоча визначення поняття MASS і диференціація рівнів автономії й потребує подальшого вдосконалення, на сьогоднішній день ці питання є менш релевантними з юридичної точки зору. На даному етапі необхідно визначити регуляторні рамки використання автономних суден, незалежно від їх рівня, тому що юридичні проблеми виникають ще до того, як судно стає повністю автономним або безекіпажним. Навіть частково автономне управління судном потребує нового нормативного регулювання, оскільки проблеми, з якими воно зіштовхнеться в більшості є схожими на ті, що виникнуть при використанні повністю автономних суден. Також слід брати до уваги можливість переходу судна з одного рівня автономії до іншого, в тому числі й протягом одного рейсу.

Базовим джерелом міжнародного морського права є Конвенція ООН з морського права, яка отримала широке світове визнання (168 сторін учасниць). «Конституція морів», як часто називають цю конвенцію, поза інших питань, встановлює обов'язки держав щодо суден, що плавають під їх прапором. Якщо вважати, що MASS є судном (конвенція не дає визначення цього поняття), то воно є суб'єктом таких самих прав і обов'язків, як і звичайне судно. В статті 98(1) цієї конвенції закріплені обов'язок, який є відображенням фундаментальної морської традиції – обов'язок надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі. І хоча ця стаття адресована державі прапору, на практиці обов'язок з надання допомоги

покладається на капітана судна. Це веде до ключових питань: хто є капітаном MASS і, якщо капітана немає, то чи може юридичний обов'язок надати допомогу продовжити існувати? [3, с. 265] Втім, ще до того, як поняття та статус капітана та спеціаліста, що здійснює управління судном з берега (англ. remote operator) будуть визначені в інструментах ММО, можна припустити, що особа, яка здійснює управління судном дистанційно повинна бути функціонально прирівняна до капітана в питанні, що стосується надання допомоги.

Встановлюючи у статті 94(5), що «кожна держава зобов'язана дотримуватися загальноновизнаних правил, процедур і практики» щодо суден під її прапором, ця конвенція, таким чином, уникає формулювання точних зобов'язань держав прапору, залишаючись незалежною від вимог, що обумовлені рівнем технічного розвитку, але в той же час підкреслюючи міжнародний характер цього питання. Більш точний обсяг обов'язків держав прапору передається на визначення в першу чергу ММО. [4, с. 114]

На даний час існує більш ніж 50 діючих конвенцій ММО, більшість з яких були створені багато десятиліть тому, коли автономне використання суден навіть неможливо було уявити. Як наслідок, наявність екіпажу на борту хоча прямо і не вимагається, але презюмується. Конвенціями, що стосуються морської безпеки і піднімають більшість юридичних питань стосовно MASS є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (далі – SOLAS), Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (далі – COLREGS), Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (далі – STCW).

SOLAS є доволі гнучким інструментом, коли це стосується технічних стандартів. Конвенція надає широку свободу державам прапору стосовно затвердження еквівалентних рішень та винятків до технічних вимог Розділів II-IV, за умови дотримання рівня безпеки. Більш оперативно орієнтовані вимоги до безпеки навігації в Розділі V є менш гнучкими, але й тут фокус залишається на функції і розділ є в більшості нейтральним щодо шляхів їх забезпечення. Навіть передбачене правилом 14 розділу V положення, що «всі судна мають бути укомплектовані екіпажами в належній кількості і належної кваліфікації» є відкритим до технічних рішень щодо заміни функцій, які раніше виконувалися людьми на борту. [2, с 66]

Мабуть одним з найважливіших правил COLREGS є правило 2: «Ніщо в цих Правилах ... не може звільнити ні судно, ні його власника, ні капітана, ні екіпаж від відповідальності за ... зневажання будь-якої перестороги, дотримання якої вимагається звичайною морською практикою або особливими обставинами даного випадку». В цьому правилі вказується на пріоритет морської практики над точним слідуванням правилам і навіть зазначає, що в деяких випадках відступ від правил є обов'язковим. [5, с. 324] Це положення вимагає наявності судження людини в процесі прийняття

рішення Теоретично таке рішення може прийматися і дистанційно, втім автономне судне, яке не знаходиться під наглядом, цю вимогу не зможе задовольнити.

Що стосується STCW, то згідно статті 3 «Конвенція застосовується до моряків, які працюють на морських суднах». Таким чином, можна стверджувати, що ця конвенція не відноситься до MASS без екіпажу на борту [6, с 341]. Проблемною частиною STCW відносно MASS є її стандарти несення вахти (Глава VIII), які вступають в прямий конфлікт з ідеєю автономного судна.

В контексті забезпечення морської безпеки гостро стоїть проблема кібербезпеки автономних судів. Їх високотехнологічність супроводжується розширенням і диверсифікацією кібер ризиків, збільшення існуючих і виникнення нових. [7, с. 21] Усвідомлюючи нагальну потребу підвищення обізнаності щодо загроз кібербезпеці ММО в 2017 прийняла Резолюцію [8] та розробила Рекомендації щодо менедженту морських кібер ризиків [9]. Хоча перші кроки в напрямку вирішення цієї проблеми й були зроблені, регулювання знаходиться в зародковому стані і на даний момент є недостатнім для забезпечення безпечного використання MASS.

Таким чином, можна зробити висновок, що на сьогоднішній день автономні судна не можуть використовуватися легально в контексті чинного міжнародного права. Хоча порівняно невелика кількість норм прямо забороняє використання MASS, і щоб його дозволити, правила ММО мають тлумачитися особливим чином. Ключовим фактором безпечного використання MASS є забезпечення кібербезпеки, для чого має бути розроблене ефективне нормативне регулювання.

Література:

1. MSC.1/Circ.1638. (adopted on 3 June 2021). Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS).
2. Ringbom H., Viljanen M., Poikonen J., Ilvessalo S. Charting Regulatory Frameworks for Maritime Autonomous Surface Ship Testing, Pilots, and Commercial Deployments. Helsinki: Ministry of the Transport and Communications, 2020. 231 с.
3. Coito J. Maritime Autonomous Surface Ships: New Possibilities – and Challenges – in Ocean Law and Policy. Stockton: International Law Studies Series. *US Naval War College*. Vol. 97. 2021. pp. 259–306.
4. Veal, R., Ringbom, H. Unmanned ships and the international regulatory framework. *The Journal of International Maritime Law*, 23 (2), 2017. pp. 100–118.
5. Veal, R., Tsimplis, M. The Integration of Unmanned Ships into The Lex Maritima. *Lloyd's Maritime & Commercial Law Quarterly*. 2017. pp. 303–335.

6. Komianos, A. The Autonomous Shipping Era. *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 12, 2018. pp. 335–348.

7. Kavallieratos, G.; Katsikas, S.; Gkioulos, V. Cyber-attacks against the autonomous ship. In *Proceedings of the SECPRE 2018, CyberICPS 2018. Lecture Notes in Computer Science*, Vol 11387; Springer Nature: Basel, Switzerland, 2018; pp. 20–36.

8. Resolution MSC.428(98) (adopted on 16 June 2017). Maritime cyber risk management in safety management systems.

9. MSC-FAL.1/Circ.3 (adopted on 5 July 2017). Guidelines on maritime cyber risk management.

МОРСЬКА БЕЗПЕКА УКРАЇНИ

Южека Роман Сергійович

*аспірант денної форми навчання навчальної групи АС-941
кафедри кримінально-правових дисциплін юридичного факультету,
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ
м. Дніпро, Україна*

Однією з основних особливостей України є наявність морського та річкового транспорту. Безумовно, що морська галузь є специфічною і має певні свої особливості. Зважаючи, що від стану захищеності та її функціонування залежить розвиток нашої держави. Саме це обумовлює підняти актуальність обраної теми.

Процеси в усіх сферах морського господарства протягом останніх років, які значно погіршили економічні та стратегічні позиції України на просторах Чорного й Азовського морів, а також в інших районах Світового океану обумовлюють гостро підняти питання морської безпеки. Системна криза управління морським господарством, відсутність чіткої державної морської політики створюють загрозу національній безпеці країни [1, с. 6-11]. Безумовно, погоджуючись з вищевикладеним, можна доповнити, що морська безпека України має глобальний характер і стосується національної безпеки в цілому.

Слід зазначити, що 9 вересня 2021 року, на засіданні міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України, яку очолив секретар Ради національної безпеки і оборони України Олексій Данілов, вказали, 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 [2].

Дійсно, погоджуючись з вищевикладеним, безпека стосується усіх сфер і буде складовою національної безпеки України. На нашу думку, оскільки, саме питання морської галузі є специфічним необхідно враховувати досвід країн, які є розвинені в морському напрямку. Імплементация законодавчих норм у наше вітчизняне законодавство буде сприяти поліпшенню партнерства, налагоджувати міжнародні зв'язки та їх розвиток.

Таким чином, морська безпека України, актуальне та відкрите питання на сьогоднішній день. Можливості забезпечення самої галузі та ефективне функціонування через імплементацию законодавчих норм розвинутих країн буде слугувати поліпшенню міжнародного співробітництва. Окрім цього, необхідно враховувати, що саме розвиток будь-якої галузі, є показником та критерієм за якою оцінюють державу в країнах ЄС.

Література:

1. Буркинський Б.В., Котлубай О.М., Степанов В.М. Формування морської доктрини України. *Вісник Національної академії наук України*. 2008. № 9. С. 6-11. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/vnanu_2008_9_3.
2. В Апараті РНБО України відбулося засідання міжвідомчої робочої групи з розробки Стратегії морської безпеки України. *Офіційний веб сайт*. 2021. URL: <https://www.mil.gov.ua/news/2021/09/09/vidbulosya-zasidannya-mizhvidomchoi-robocnoi-grupi-z-rozrobki-strategii-morskoj-bezpeki-ukraini/>

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ПІДХОДИ ДО ВИРІШЕННЯ ЕГЕЙСЬКОГО СПОРУ: ПЕРСПЕКТИВИ ТА РЕАЛІЇ

Ахмедова Ельміра Раятівна

*старший викладач кафедри конституційного та міжнародного права
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Відкриття горючих корисних копалин у водах Середземномор'я вкотре поставило на порядок денний питання вирішення Егейської територіальної суперечки між Туреччиною та Грецією. Туреччина стверджує, що територіальні води мають становити лише шість морських миль від узбережжя, і неодноразово заявляла, що спроба одностороннього розширення Грецією контролю над територіальними водами стане приводом до війни між сторонами. На сьогоднішній день, проблематика механізму врегулювання і вирішення морських спорів міжнародними судами детально досліджується як турецькими так і зарубіжними юристами-міжнародниками оскільки вирішення суперечки Егейського моря Міжнародним судом ООН може не лише зашкодити суверенітету Туреччини над її територіальним морем та континентальний шельфом, але й загрожуватиме безпеці материкової частини Туреччини.

Конвенція з морського права стала результатом роботи третьої Конференції ООН з морського права (UNCLOS), яка проходила в декілька етапів в період з 1973 року по 1982 рік. За результатами конференції, 66 країн розширили свої територіальні води до 12 морських миль. 12 морських миль, як максимальна ширина територіальних вод та 200 морських миль економічної зони, що були прийняті під час Конференції, стали свого роду компромісом, який запобігав односторонньому розширенню територіальних вод до 200 морських миль [1].

Турецька делегація, яка брала участь у конференції, запропонувала розглядати Егейське море як виняток із цього правила. Її пропозиції були зустрінуті з рішучими запереченнями з боку держав, що мають острови та звинуваченнями в намаганні вирішити проблему розмежування спотворюючи режим островів оскільки останні, так само як і материк, є частиною території держави і мають однакове право на володіння морськими просторами. По суті, 12 миль територіальних вод перетворюють

Егейське море на грецьке озеро через існування великої кількості грецьких островів, а це, в свою чергу, виключає Туреччину з Егейського моря і обмежує її територіальні води [2].

На сьогоднішній день, Туреччина є однією з 16 країн, яка не підписала Конвенцію. Виникає питання: якщо деякі положення Конвенції досягли якості норм звичаєвого права чи має Туреччина підпорядковуватись цим нормам? Доктор Різа Тюрмен, колишній суддя Європейського суду з прав людини та колишній депутат від м. Ізмір в парламенті Туреччини від Республіканської народної партії вважає, що відповідно до загальноприйнятих норм міжнародного права, держава – заперечувач, тобто держава, яка послідовно і чітко заперечує проти норми міжнародного звичаєвого права з моменту появи цієї норми, не зобов'язана її виконувати. В якості прикладу, доктор навів рішення Міжнародного Суду ООН. Ця точка зору була прийнята Міжнародним Судом ООН у справі про рибальство між Великобританією і Норвегією 1951 року та у справі між Колумбією та Перу 1950 року. Відповідно, правило 12 миль, навіть якщо воно вважається нормою міжнародного звичаєвого права, не є обов'язковим для Туреччини. Той факт, що Туреччина проголосила 12 морських миль територіального моря в Чорному морі та Середземному морі не змінює цього висновку. Як вказують турецькі пропозиції, подані на конференції, заперечення Туреччини стосуються не проти 12 миль як загального правила, а скоріше проти впровадження цього правила в Егейському морі, що має свої особливі обставини.

На думку вченого, норми міжнародного права які можуть бути застосовані до вирішення спору більш – менш зрозумілі. Так, статті 74 та 83 Конвенції з морського права щодо розмежування виняткової економічної зони та континентального шельфу заохочують сторони в "досягненні справедливого рішення", але мовчать щодо методу досягнення цієї мети. Разом з тим, існуюча судова практика з цього питання проливає світло на це питання, наприклад, рішення Суду 1969 року щодо розмежування континентального шельфу в Північному морі між Німеччиною, Данією і ФРН. В даному випадку, Суд встановив наступні принципи та правила, що можуть бути застосованими до спорів про делімітацію:

- не існує єдиного методу розмежування який застосовується при будь-яких обставинах та є обов'язковим для усіх конфліктуючих сторін;
- розмежування здійснюється за домовленістю. Сторони зобов'язані розпочати переговори з метою досягнення згоди, які мають бути змістовними та логічними;
- угода повинна відповідати принципам справедливості. Справедливість у цьому контексті – це не просто абстрактне питання, це питання впровадження верховенства права на основі принципів справедливості;

– для винесення справедливого рішення шляхом застосування принципів справедливості, слід брати до уваги усі відповідні обставини, такі як довжина берегової лінії або наявність островів. Тут мається на увазі існування розумного ступеню пропорційності між протяжністю континентального шельфу, що належить відповідним державам і довжиною їхніх відповідних берегових ліній [3].

Міжнародним Судом ООН у процесі своєї діяльності було вирішено низку морських спорів таких як справа про острови Менк'ю і Екріхос між Великобританією і Францією (1953 р.); делімітація континентального шельфу Північного моря між ФРН і Данією та Нідерландами (1969 р.); делімітація континентального шельфу між Тунісом і Лівією (1982 р.); делімітація континентального шельфу між Лівією та Мальтою (1985 р.); проведення морського кордону у районі затоки Мен між Канадою і США (1984 р.); спір щодо сухопутного та морського кордону між Сальвадором і Гондурасом (1986 р.); спір щодо розмежування морських просторів між Україною та Румунією у Чорному морі (2009 р.) та ін.

Дійсно, наявність островів є важливим елементом досягнення справедливого рішення. Міжнародний Суд ООН та арбітражні суди, як свідчать вище наведені приклади, надають островам морські території відповідно до обставин, але в деяких випадках ні МС, ні арбітражні суди не надали островам будь-якої економічної зони чи континентального шельфу. Мова йдеться про рішення, які були прийняті не на користь спірних сторін. Наприклад, у справі про розмежування між Францією та Великобританією 1970 року Арбітражний суд надав лише 12 миль морського простору британським островам поблизу Франції. У справі "Румунія проти України" Міжнародний суд не надав острову Зміїний морського простору.

Роль Міжнародного Суду ООН у вирішенні міждержавних спорів, підтриманні міжнародного правопорядку є досить значною. Серед його основних досягнень є те, що він безпосередньо вплинув на становлення основних положень міжнародного морського права у їхньому сучасному розумінні, що знайшло відбиток у Конвенції з морського права. Йому належить заслуга у формуванні основ міжнародного права делімітації континентального шельфу і розмежуванні морських просторів [4].

Отже, можна зробити висновки, що Егейські питання між Туреччиною та Грецією багатогранні. Вони включають розмежування континентального шельфу, широту територіальних вод, демілітаризацію островів Східного Егейського моря та проблеми з повітряним простором. Усі ці питання взаємопов'язані: одне не можна вирішити без вирішення інших. Тому є усі підстави вважати, що вирішення цих спорів є необхідним саме за участю Міжнародного Суду оскільки зважаючи на особливу делікатність і складність питань, які розглядаються, принципи справедливості та пропорційності в міжнародному праві можуть справді нерідко впливати на

рішення судів. Міжнародний Суд ООН, застосовуючи норми міжнародного права до конкретних обставин при розгляді спорів між державами, максимально розвиває, поглиблює й конкретизує їх зміст. Ця робота завжди носить творчий характер і є допоміжним засобом для вдосконалення норм міжнародного права. Процедура провадження у Міжнародному Суді ООН досить ефективна і дає йому змогу виконувати завдання, поставлені світовою спільнотою базуючись на міжнародно-правових документах, що регулюють міждержавні відносини у сфері міжнародного морського права.

Література:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
2. Turkey and Greece Tension. Lupicinio. International Law Firm. URL: <https://lupicinio.com/en/turkish-and-greek-tensions/>
3. Whose Sea? A Turkish International Law Perspective on the Greek-Turkish Disputes. Institut Montaigne URL: <https://www.institutmontaigne.org/en/blog/whose-sea-turkish-international-law-perspective-greek-turkish-disputes>
4. Пасічник Я.С. Вирішення морських спорів міжнародними судовими органами URL: http://kul.kiev.ua/images/chasop/2013_1/yuuuy/352.pdf

АНАЛІЗ ВИКОНАННЯ ВИМОГ З ПИТАНЬ ЗАХИСТУ СУДЕН ВІД КІБЕРРИЗИКІВ

Бичковський Юрій В'ячеславович

*старший викладач кафедри навігації і керування судном,
капітан далекого плавання,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Міжнародна морська організація (ММО) прийняла Резолюцію MSC.428(98) від 16 червня 2017 року, в якій підтверджується, що системи управління безпекою суден (СУБ) повинні враховувати кіберризик. У цій резолюції також зазначено, що кіберризик повинні бути включені в СУБ компаній не пізніше першої щорічної перевірки «Документу про Відповідність Компанії» (ДПВ) після 1 січня 2021 року. Того ж року ММО розробила рекомендації високого рівня щодо управління морським кіберризиком для захисту судноплавства від поточних та нових кіберзагроз і небезпек. Як підкреслюється в рекомендаціях ММО, ефективне управління кіберризиками має починатися на рівні вищого керівництва, яке повинно впровадити культуру обізнаності з кіберризиками на всіх рівнях і

відділах компанії та забезпечити цілісний і гнучкий режим управління кіберризиками, який повинен працювати безперервно та постійно для оцінки таких ризиків за допомогою ефективних механізмів зворотного зв'язку.

Таким чином можна стверджувати, що сьогодні, наприкінці 2021 року, ми з високою ймовірністю вже можемо говорити про те, що вимоги Резолюції 428(98) повинні бути повністю впроваджені на всіх суднах світового флоту.

Судна та судноплавство в цілому є вразливим до кібератак, тому фахівці галузі об'єднали зусилля та розробили «Інструкції з кібербезпеки» для використання на борту суден. Цей документ розроблено на основі наступних принципів:

- встановлення необхідного рівня обізнаності екіпажу про безпеку та комерційні ризики, які виникають через відсутність заходів кібербезпеки;

- забезпечення захисту ІТ-інфраструктури судна та підключеного обладнання системи автентифікації, авторизація користувачів для забезпечення належного доступу до необхідної інформації;

- забезпечення захисту даних, які використовуються в середовищі судна, забезпечення належного захисту на основі конфіденційності інформації;

- управління користувачами, щоб переконатися, що вони мають доступ і права лише до інформації, на яку вони уповноважені;

- управління зв'язком між судном і берегом, розробка та впровадження плану реагування на кіберінциденти, що виконується на основі попередньої оцінки ризиків.

Комітет з Безпеки ММО зробив впевненні кроки у цьому напрямку на надав суднам і компаніям поширений перелік судового обладнання судна, яке потрібно захищати від кібератак. В цей перелік було включено судовне обладнання, найбільш схильне до впливу з боку злочинців, що шкодить як судну, так і судовласнику тому пріоритет надається захисту цього обладнання, табл. 1.

Таблиця 1

Суднове обладнання і системи, що підлягає кіберзахисту [4]

Системи судового зв'язку	
1	Інтегровані системи судового зв'язку
2	Обладнання супутникового зв'язку
3	Обладнання для передачі голосу через Інтернет-протоколи (VOIP).
4	Бездротові мережі (WLAN)
5	Суднова система оповіщень та система авральної сигналізації

Продовження Табл. 1

6	Системи, що використовуються для подання обов'язкової інформації органам державної влади
Системи навігаційного містка	
7	Інтегрована навігаційна система
8	Система супутникова позиціонування (GPS)
9	Інформаційна система відображення електронних карт (ECDIS)
10	Система Динамічного Позиціонування (DP)
11	Системи, що взаємодіють з електронними навігаційними системами та системами руху/маневрування
12	Система автоматичної ідентифікації (AIS)
13	Глобальна морська система безпеки та запобігання лиха (GMDSS)
14	Радарне обладнання
15	Обладнання запису даних рейсу (VDRs)
16	Інше обладнання контролю та збору інформації.
Системи керування силовими установками та механізмами та управління потужністю	
17	Регулятор двигуна
18	Управління живленням
19	Інтегрована система управління
20	Система тривоги
21	Система реагування на надзвичайні ситуації.
Системи контролю доступу	
22	Системи спостереження, такі як «CCTV network»
23	Система тривоги на навігаційному містку (BNWAS)
24	Суднова система охоронної сигналізації (SSAS)
25	Електронні системи підрахунку персоналу на борту
Системи керування вантажами	
26	Вантажний офіс та його обладнання
27	Бортові комп'ютери для керування вантажними операціям, комп'ютери для виконання обміну вантажною інформацією та вантажним планом
28	Оновлення інформації з морського терміналу та стивідорної компанії
29	Системи дистанційного зондування вантажів і контейнерів
30	Системи індикації рівня
31	Система управління клапанами
32	Управління клапанами баластної системи
33	Системи сигналізації проникнення води
Системи обслуговування та управління пасажирями або відвідувачами	
34	Система управління майном (PMS)
35	Електронні медичні картки
36	Фінансові системи

Продовження Табл. 1

37	Системи доступу для посадки пасажирів/відвідувачів/моряків на судно
38	Системи підтримки інфраструктури, такі як система імен доменів (DNS) та автентифікація користувачів/системи авторизації.
Мережі для пасажирів	
39	Доступ до Інтернету для пасажирів Wi-Fi або локальної мережі (LAN), наприклад, де на борту персонал може підключати власні пристрої
40	Системи розваг для гостей
Основні інфраструктурні системи	
41	Шлюзи безпеки
42	Маршрутизатори
43	Перемикачі
44	Закриття пожежних дверей
45	Віртуальна приватна мережа(и) (VPN)
46	Віртуальна локальна мережа (VLAN)
47	Системи запобігання проникненню
48	Системи реєстрації подій безпеки.
Адміністративні системи та системи захисту екіпажу	
49	Адміністративні системи
50	Доступ до Інтернету Wi-Fi або локальної мережі для екіпажу, наприклад, де бортовий персонал може підключити самостійно до системи різні пристрої

З інформації, наданої у Таблиці 1, існує 50 позицій, на які потрібно звертати увагу з метою запобігання усіх можливих ризиків від кіберзагроз. Але аналіз відповідності цих вимог та перевірка декількох суден надала картину, що свідчить про нерозуміння членами екіпажів про природу походження існуючих ризиків, яких, на жаль, з кожним роком все більше.

Було проведено перевірку більш ніж двадцяти суден, під час якої членам екіпажів було запропоновано дати відповідь на наступні запитання:

1. Чи існують для судна загрози від кібертероризму?
2. На яке суднове обладнання може впливати загрози, надайте перелік?
3. Який захист від кібератак існує на судні?

Отримані результати були вкрай незадовільними. Близько 95% відсотків моряків не могли привести для прикладу більше п'ятьох найменувань обладнання, на яке можливо здійснити кібератаку. Більш ніж 98% відсотків респондентів не мали відповіді як захистити суднове обладнання. При цьому, в судових СУБ з екіпажів опитаних моряків була надана необхідна інформація щодо кібербезпеки судна.

Відверто кажучи більша частина з матеріалу щодо забезпечення кібербезпеки у судових СУБ надана загальними словами, без прив'язки до конкретного судна, що не сприяє усвідомленості членів екіпажу про це питання.

На підставі вищесказаного, вочевидь, що необхідно зміна формату підготовки членів екіпажів щодо питань кібербезпеки, а саме визначення уразливих елементів обладнання для кожного судна, де ймовірно очікування кібератак, та підготовка моряків до відповідного захисту.

Література:

1. ІМО, Резолюція MSC.428(98) від 16 червня 2017 року. «Управління морськими кіберризиками в системах управління безпекою».

2. ІМО, Резолюція А.741 (18) від 04 листопада 1993 року. «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забруднення».

3. «What Is Cybersecurity?» (2021) URL:
<https://www.cisco.com/c/en/us/products/security/what-is-cybersecurity.html>
(дата звернення 12.12.2021).

4. The guidelines on cyber security onboard ships (2020). URL:
<https://www.ics-shipping.org/publication/guidelines-on-cyber-security-onboard-ships-3rd-edition/> (дата звернення 12.12.2021).

5. «What is Cyber Security?» (2021)
URL: <https://www.itgovernance.co.uk/what-is-cybersecurity> (дата звернення 12.12.2021).

6. «Secure Backup is your last line of Defense. Get the Ransomware prevention kit». URL: <https://www.googleadservices.com> (дата звернення 12.12.2021).

7. 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

THE STATE DEPARTMENT OF MARITIME AND RIVER TRANSPORT OF UKRAINE

Vasta Valeriia Volodymyrivna

*Teacher at the Department of General Law and Social Sciences
Kherson Faculty of Odessa State University of Internal Affairs
Kherson, Ukraine*

The work of the International Maritime Organization is extremely important, as it is aimed at eliminating discriminatory acts affecting international merchant shipping as well as the adoption of norms (standards) to ensure safety at sea and prevent pollution from ships, especially marine ones. An important area of IMO

activity is pollution prevention, which is an extremely important area of cooperation between the states, as pollution of the seas and oceans with oil transported by tankers can cause man-made disasters, the consequences of which are difficult to eliminate [4]. The most important goal of the IMO is maritime safety, which is also an extremely important area and, at the present stage, requires fruitful cooperation between states. Given the numerous cases of piracy, hostage-taking, and hostage-taking, the international community must cooperate actively in the field of security, adopting new declarations and decisions that should respond to today's threats [3, c. 15].

The International Maritime Organization has facilitated the adoption of about 50 conventions and protocols, as well as more than 1,000 codes and recommendations on safety and security at sea, pollution prevention, and other issues related to this area.

Ukraine became a member of the International Maritime Organization (IMO) on March 28, 1993 (VRU Resolution of 04.02.94 No 3938). During its membership, Ukraine has acceded to 17 IMO legal documents, and this work is ongoing.

In 2003, Ukraine's membership fee to the International Maritime Organization (IMO) amounted to 43,657 pounds.

The State Department of Maritime and River Transport of Ukraine was established by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine on March 30, 2000. One of the most important areas of the Department's work is the implementation of the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities (ISPS Code) in the maritime industry of Ukraine. These international documents introduce a new field of activity in the maritime sector of Ukraine: ensuring and maintaining maritime security ("maritime security" means a set of measures, as well as human and material resources designed and used to maintain the state of protection of the individual, society, and the state of ships, cargo, and port infrastructure against piracy, terrorism, and acts of unlawful interference with their activities).

The main purpose of the ISPS Code is to develop standardized, unified methods and procedures for assessing the degree of threat, enabling governments to counter it by introducing appropriate levels of security (protection) on ships and port facilities.

To ensure the functioning of a new area of activity (maritime safety) in maritime and river transport, to date, the State Department of Maritime and River Transport, appointed by the public administration body with special powers in the field of protection of ships and port facilities, has taken the following measures [1, c. 61-73]:

1. The Register of Shipping of Ukraine, with the involvement of representatives of the Maritime Safety Committee, held a seminar on the

implementation of the ISPS Code in the maritime industry of Ukraine for shipping companies.

2. The program of training of specialists in maritime security services has been developed and approved.

3. Designated educational institutions tasked with providing training under this program.

4. More than 30 normative legal documents on compliance with the requirements of the ISPS Code are being developed.

Based on the new challenges facing water transport in terms of increasing traffic and recovery of the real sector of the economy, growing demand for transport services, and intensifying integration of Ukraine's transport and road complex into European and world transport systems, the problem of meeting economic and social needs is becoming increasingly important. Areas with full and high-quality transportation.

References:

1. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 2016. 118 p. – P. 87. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2016_en.pdf

2. Жихарева В.В. Економічні засади діяльності судноплавних компаній: навч. посіб. Одеса.: Латстар, 2003. 219с.

3. Міжнародні організації: навч. посіб. / за ред. О.С. Кучика. К.: Знання, 2007. 749 с.

4. Official website of the International Maritime Organization. URL: <http://www.imo.org>

5. IMO Security Committee. URL: <http://www.marinelink.com/news/article/imo-safety-committee-piracy-on-agenda/330733.aspx>

6. Committee on the Environment. URL: <http://www.marinelink.com/news/article/imo-environment-committee-issues-measures/331288.aspx>

МІЖНАРОДНА БЕЗПЕКА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Ліннік Юрій Володимирович

кандидат філософських наук,

доцент кафедри суспільно-гуманітарних дисциплін,

КЗВО «Рівненська медична академія»

м. Рівне, Україна

З кожним роком Чорноморський регіон стає ще однією небезпечною крапкою на мапі світу, особливо після 2014 року, через війну, розв'язану

Російською Федерацією проти України. Присутність в цьому регіоні сил, які врівноважують військовий потенціал Росії, вже давно не просто потреба, а необхідність. А після окупації Криму, її вплив в регіоні посилюється. Ситуація ускладнюється ще тим, що кожна країна, яка має берегову лінію з Чорним морем, керується власними інтересами (наприклад, швидкий конфлікт України та Румунії за острів Зміїний) [3].

Незважаючи на виклики сьогодення, міжнародна спільнота намагається підтримувати міжнародний порядок, який встановлений після Другої світової війни.

У Чорноморському регіоні представлено достатньо міжнародних організацій: ООН, ОБСЄ, військово – політичні структури НАТО, але найголовніша – це ОЧЕС (Організація чорноморського економічного співробітництва). ОЧЕС охоплює велике коло цілей та завдань розвитку та співпраці держав регіону: енергетика, сільське господарство, туризм, транспортне сполучення, торгівля, правоохоронна та митна галузі тощо [1].

На жаль, багато проектів були фактично заблоковані Росією, з періоду окупації Криму та його мілітаризації, наприклад створення загальної транспортної магістралі. Росія проводить свою окупаційну політику, захоплює власність України, руйнує історичні пам'ятки... Реакція зі сторони ОЧЕС відсутня, її голова вважає, що міжнародна організація не є майданчиком вирішення політичних проблем та військових конфліктів. Насправді, мілітаризація Криму дуже дестабілізує ситуацію в регіоні та гальмує будь – які процеси розвитку.

Чорноморський регіон є надзвичайно важливе значення для Європи, розташований на перехресті Заходу і Сходу, Півночі та Півдня. Експерти сходяться на одному, що той хто домінує в цьому регіоні, легко може поширити свій вплив і на Балкани, і Центральну Європу, а там – на Східне Середземномор'я, Південний Кавказ і Північну частину Близького Сходу.

В ньому розташовані як члени НАТО (Болгарія, Румунія і Туреччина), так і низка країн партнерів, будь – яка нестабільність, ворожнеча або конфліктність прямо чи опосередковано впливають на Альянс. Дії Росії в липні 2016 року були в центрі Варшавського саміту, де лідери Альянсу впевнено сказали: "...політика Росії послаблюють стабільність і безпека, посилюють невизначеність і змінюють середовище безпеки" [2].

Таким чином, Росія з кожним роком, посилює військову силу в регіоні, намагається створити образ великої та могутньої держави, що носить небезпеку всім країнам регіону та шкодить його розвитку.

НАТО як військовий Альянс повинен достатньо жорстко реагувати на поведінку Російської Федерації. Поступово здійснюються кроки з посилення присутності НАТО в Чорноморському регіоні, постійно відбуваються навчання "Сі Бриз" за участю військових Альянсу. Це мирна демонстрація рішучої готовності НАТО забезпечити дієве стримування та

колективну безпеку. Фактично, Альянс став єдиним гарантом безпеки в Чорноморському регіоні. На Варшавському саміті НАТО заявило про свою відкритість та готовність до діалогу з Російською Федерацією, мирного врегулювання будь – яких проблем: “...на тлі дедалі більш нестабільного глобального середовища безпеки...НАТО прагне більше допомагати міжнародному співтовариству забезпечувати стабільність і зміцнювати безпеку поза межами своєї території. Допомагаючи, таким чином, безпеці усього Альянсу”. З метою досягнення вище зазначених цілей, НАТО взаємодіють з партнерами в Чорноморському регіоні, використовуючи увесь набір інструментів, який вони мають для співпраці в галузі безпеки (наприклад, постійні консультації з питань безпеки так званих “ненатівських” країн та посилена підтримка: Грузії, Молдови, України.

Проте можливості НАТО не безмежні, наприклад Альянсу було складно пристосувати до гібридних дій Російської Федерації, а сильний партнер НАТО – ЄС, виявився дуже слабким, де зміг зупинити будівництво геополітичної зброї – Північного Поточу, а РФ – професійним гравцем, яка коливанням ціни на природні ресурси (в більшості газ) поставила всю Європу на коліна та змусила грати по своїм правилам.

Таким чином, в Чорноморському регіоні існує безліч питань з міжнародною безпекою, там не сформовано єдиної позиції учасників системи безпеки стосовно загроз, цілей захисних заходів і внесків у забезпечення безпеки. Присутність НАТО є індикатором стабільності та мирного врегулювання проблем, але напружена та загрозлива ситуація з боку РФ не дає можливості для відпочинку Альянсу, це ще посилюється постійною милітаризацією та перетворення Криму та військовий форпост. Маємо надію, що зможе “переконати” Росію не ускладнювати ситуацію в регіоні, що може перерости у відкрите протистояння, війну, в яке буде втягнуто не лише країни ОЧЕС, а й всю Європу.

Література:

1. Анастасов П. Чорноморський регіон: стратегічне перехрестя / П. Анастасов // NATO REVIEW. – К., 2018.
2. Будник О. ОЧЕС готується до виборів генсека / О. Будник // Укрінформ. – К., 2020.
3. Рачок А. Національна безпека і оборона / А. Рачок // № 4-5 (122-123). – С. 10 – 15.

БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКИЙ СОЮЗ ЯК БЕЗПЕКА В ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Луцюк Марія Сергіївна

*курсант Навчально-наукового інституту № 1,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

*Науковий керівник: **Сокур Юрій Васильович**
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри історії держави та права,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Чорноморський регіон характеризується політичною та економічною нестабільністю, посиленням деструктивних впливів транснаціональних загроз, що перешкоджає реалізації інтеграційних проєктів та розвитку міжнародної співпраці. У просторі регіону мають місце негативні тенденції та процеси, що гальмують його економічний розвиток і створюють ряд загроз у сфері міжнародної і регіональної безпеки. [1]

З огляду на останні події в Україні важливим фактором залишається безпека у регіоні, особливо для тих країн, які мають сухопутний чи морський кордон з Російською Федерацією. Перш за все такі країни, як Україна, Латвія, Литва, Естонія та Польща. Після саміту НАТО у Варшаві 2016 року, Балтійські країни, Польща, Румунія та Болгарія офіційно запросили військову підтримку НАТО для захисту своїх кордонів.[2]

Проблеми безпеки регіону гостро постали перед країнами після інтервенції Російської Федерації до Криму. Такі дії яскраво продемонстрували, що Росія володіє гібридними техніками ведення війни. Спираючись на свої національні інтереси та амбіції Росія готова розпочинати конфлікти задля досягнення мети. У результаті, усі країни, на чіх територіях є велика кількість представників російськомовного населення відчула напругу. Латвія, Литва Естонія постійно наголошує на небезпеці яку вони відчувають зі сторони східного сусіда. [3]

Сучасні міжнародні відносини немислимі без існування міждержавних інтеграційних процесів. Усі країни світу, виходячи зі своїх військових, економічних, політичних інтересів, об'єднуються в різноманітні блоки та союзи, які в ХХІ ст. творять майже всю геополітику. У час, коли на західній частині Європи домінує структура ЄС, а на східній – свої імперські амбіції пробують реалізувати Росія, деякі центральноєвропейські країни, які опинились між цими двома блоками, мають симпатії до ідеї формування свій союз рівноправних держав («спілку здорових егоїстів»), які змогли б

протистояти всім безпековим і економічним викликами. «**Балто-Чорноморський союз**» (БЧС), або ж «**Міжмор'я**» (“Intermarium”). [4]

Росія використовує гібридні тактики ведення війни, що важко виявити та знешкодити. Саме тому, регіону потрібно співробітництво у формі консультацій та інформаційного співробітництва у сфері протидії новітнім загрозам. Координація дій та створення спільного військового об'єднання може значно зашкодити агресивній політиці Росії.

Сучасні загрози та геополітична ситуація стали каталізатором пошуку найкращого варіанту співробітництва. Загрози зі сторони Російської Федерації є одним із головних компонентів, який впливає на формування співробітництва.

Балто-Чорноморський безпековий союз є надзвичайно перспективним об'єднанням, задля протидії агресивній поведінці Російської Федерації. Оскільки, більша частина країн Балто-Чорноморського об'єднання має напружені відносини із Росією. Питання створення військової системи безпеки у регіоні гостро постала в останні роки. Нові конфлікти виникають, незважаючи на спрямовані сили держав, а старі конфлікти загострюються і створюють дисбаланс та напругу.[5]

Країнами – членами Балто-Чорноморського союзу (Міжмор'я) є Хорватія, Польща – країни-засновники, Румунія – держава-засновник фонду Тримор'я, а також Австрія, Болгарія, Чехія, Естонія, Литва, Латвія, Словаччина, Словенія, Угорщина.

Країни потребували співпраці у сферах: відстоювання незалежності, побудови економічних, інфраструктурних та торгівельних зв'язків.

Розуміння загальних ризиків та загроз дуже глибоке в Центральній та Східній Європі. Для більшості людей на заході, Південна Осетія, Придністров'я чи Донбас – є віддалені або невідомі регіони. Але люди Міжмор'я завжди мали відчуття спільної долі через небезпеку, яку представляли Німеччина та царсько-радянська імперія, а тепер Російська Федерація та її агресивна політика [6].

Участь Білорусі у Балто-Чорноморському союзу завжди була дискусійною темою з часів відновлення ідеї імплементації. На відміну від інших країн потенційного об'єднання, Білорусь єдина країна, яка має східний напрям зовнішньої політики. При умові, неучасті Білорусі у об'єднанні, Балто-Чорноморський союз втратить транзитну характеристику, що не дозволяє побудувати ефективні економічні відносини.[7]

Співробітництво із Туреччиною вигідне для Балто-Чорноморського регіону. Оскільки саме Туреччина як одна із країн-лідерів, зможе створити потрібний баланс у регіоні. Саме за сприяння турецької сторони був врегульований конфлікт у Азербайджані у 2020 році. Це свідчить про міжнародний вплив та здатність Туреччини до медіації. [8]

Головною проблемою створення Адріатичного-Балто-Чорноморського союзу є невизначеність у його формах, членах та цілях. Саме тому процес імплементації цього проєкту буде надзвичайно складним і вимагає постійних обговорень, самітів, конференцій та ініціатив. Проєкт «Тримор'я» матиме передусім економічний характер. Така ініціатива розвине економічну та енергетичну складову країн. Хоча, мало враховано безпековий фактор, який є надзвичайно актуальним для країн колишнього Радянського Союзу. [9]

Отже, у перспективі створення Балто-Чорноморського Союзу може позитивно вплинути на розвиток в регіоні, але його реалізація потребує сконцентрованих сил зі сторони усіх країн-учасниць. Незважаючи на усі позитивні сторони Балто-Чорноморського Союзу, існує ряд чинників, які унеможливають початок його ефективної реалізації:

1. Складність процесу імплементації;
2. Конфліктогенність регіону;
3. Слабкий економічний розвиток деяких країн-учасниць;
4. Відсутність транспортної мережі;
5. Невирішеність питання участі Білорусі;
6. Радикальні націоналістичні настрої.

Можна зробити висновок, що для реалізації плану Балто-Чорноморського Союзу слід врахувати усі політичні та економічні фактори, що впливають на регіон станом на теперішній момент. Економічна сфера потребує розвитку за рахунок вигідних геополітичних зв'язків через моря. Країни мають потужну базу для кооперації, яку можливо розвивати та удосконалювати.

Література:

1. URL: <http://old.niss.gov.ua/articles/2087/>.
2. Зуравський П. Адріатико-Балто-Чорноморське бачення кооперативу. Інститут східних досліджень, 2017. С. 32.
3. Томашевська Н., Старик А. Концепція Intermarium у зовнішній політиці Польщі у XXI ст. Торунь міжнародні студії, , т. 1, н. 10, с. 15-28 жовт. 2017 рік. URL: <https://apcz.umk.pl/czasopisma/index.php/TSM/article/view/TSM.2017.002/13332>. (Date accessed: 17/11/2020).
4. URL: <https://pravyysektor.info/prosvitnyctvo/oriyentyry/ideya-balto-chornomorskogo-soyuzu-mizhmorya-istoriya-ta-perspektyvy>.
5. Ukraine. OEC. URL: <https://oec.world/en/profile/country/ukr> (18/11/2020).
6. Умланд А. Як вирішити проблему безпеки України? . 2016, 15 квітня 112 Україна. URL: <https://112.international/opinion/how-to-solve-the-security-problem-of-ukraine-4028.html> (Дата звернення: 09.10.2020).

7. Чи може білоруський землетрус вразити Росію та Європу? «Belarus Partisan» URL: <https://belaruspartisan.org/tag/news>

8. Желіховський С. Геополітичний вимір Балто-Чорноморського регіону: від минулого до сьогодення. “NS.WRITER” 2020. URL: <https://newssky.com.ua/geopolitical-dimension-of-the-baltic-black-sea-region-from-the-past-to-the-present/>.

9. Литовсько-польсько-українська бригада Великого гетьмана Костянтина Острозького. Історія. URL: <https://litpolukrbrig.wp.mil.pl/en/pages/history-2019-08-21-3/>.

ОСОБЛИВОСТІ НОРМУВАННЯ САНІТАРНО-ГІГІЄНИЧНИХ ПАРАМЕТРІВ НА МОРСЬКИХ СУДНАХ

Ляшенко Олександр Борисович

*кандидат технічних наук, професор,
завідувач кафедри безпеки життєдіяльності екології та хімії
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Специфіка морської праці обумовлює необхідність тривалого перебування моряків на борту судна. Всі чинники, які можна об'єднати в інтегральне поняття «суднове середовище», протягом усього періоду їх перебування на судні, яке є обмеженим об'єктом, впливають на організм моряків. Такі умови викликають функціональні зміни в організмі. Постійне перебування в цих умовах може привести до розвитку патологічних станів [1].

В Керівному принципі В4.3.1 Конвенції МОП-2006 «Положення про нещасні випадки на виробництві, випадки травматизму і професійних захворюваннях» в частині впливу зовнішніх факторів [2] вказано «Компетентний орган повинен забезпечувати, щоб в національних керівних принципах, що стосуються управління питаннями безпеки та гігієни праці, розглядалися наступні питання, зокрема:

d) наслідки гранично низьких і гранично високих температур;

f) вплив вібрації в робочих і житлових приміщеннях судна»

Україна не ратифікувала Конвенцію МОП-2006, тому природньо, що з деяких факторів ніяких національних керівних принципів немає, а ті, що є побудовані на застарілих принципах.

Тому потрібно розглядати ці питання, орієнтуючись на документи міжнародних організацій (ММО, МОП) та класифікаційних товариств (American Bureau of Shipping, DNV GL Group, Lloyd's Register, Bureau Veritas).

Мікроклімат судових приміщень

В керівництві «ILO, MLC and ITF Guidance on Health and Safety»[3] в розділі «Клімат у приміщенні(Indoor Climate)» вказано що тепловий комфорт визначається як «... той стан душі, який виражає задоволення від теплового середовища». Отже, відчуття теплового комфорту в основному суб'єктивне і залежить від людини. Через різницю в обміні речовин та очікуваннях існують різні індивідуальні відмінності серед сприйняття людьми комфорту як функції температури, вологості та інших атмосферних характеристик. Акліматизація, звички та очікування впливають на сприйманий комфорт. Ці індивідуальні відмінності ускладнюють визначення єдиного теплового середовища, яке буде задовільним для кожного. Тому теплове середовище, як правило, визначено прийнятним для щонайменше для вісімдесяти відсотків мешканців внутрішнього простору.

В Україні існують Державні санітарні правила для морських суден України ДСП 7.7.4.-057-2000[4]. Вони побудовані за змістом та принципами відповідно «Санітарних правил для морських суден ССРСР», які вже не діють. Тому в ДСП 7.7.4.-057-2000 нормативні параметри мікроклімату в судових приміщеннях характеризуються поєднанням чотирьох параметрів: температури повітря, відносної вологості, швидкості руху повітря в приміщенні і середньої радіаційної температури і залежать від періоду року, району плавання, призначення приміщення. Для нормування мікрокліматичних умов в судових приміщеннях, обладнаних системою кондиціонування повітря, використовується засіб результуючих температур.

Але системи теплового контролю або опалення, вентиляції та кондиціонування повітря (HVAC) на судні повинні бути спроектовані таким чином, щоб ефективно контролювати параметри теплового середовища в приміщенні в межах допустимих для поліпшення теплового комфорту мешканців.

American Bureau of Shipping підготувала Guide for Crew Habitability on Ships (Керівництво з питань проживання екіпажу на судах)[5], щоб надати єдине джерело критеріїв проживання для суден.

Керівництво містить критерії оцінки та описує методологію вимірювання для отримання необов'язкового свідчення про придатність судна. Воно призначено для використання власниками суден або компаніями, які бажають отримати від ABS необов'язковий позначення життєзабезпечення (HAB), Habibility Plus (HAB +) або Habibility Plus Plus (HAB ++).

Що стосується рівня HAB, це Керівництво зосереджується на п'яти категоріях критеріїв проживання, які можуть впливати на виконання завдань і які можна контролювати, вимірювати та оцінювати в місцях роботи екіпажу, відпочинку та зонах рекреації суден. Це категорії: зона проживання, вібрація всього тіла (окремі критерії для житлових приміщень та робочих приміщень), шум, клімат у приміщенні та освітлення.

Що стосується рівня НАВ +, Керівництво використовує більш жорсткі умови проживання, критерії вібрації та шуму всього тіла, спрямовані на підвищення комфорту та безпеки екіпажу.

Для рівня НАВ ++ існують ще більш суворі вимоги до площі проживання, критеріїв вібрації, шуму та клімату в приміщенні.

Керівництво застосовується до нових та існуючих суден, для яких подано запит на необов'язкове свідоцтво життєзабезпечення (НАВ), (НАВ +) або (НАВ ++).

Керівництвом встановлюються показники: температура в приміщенні, вертикальний та горизонтальний градієнти температури в приміщенні, відносна вологість, швидкість та кількість подачі повітря.

Таким чином, сучасні документи нормують параметри мікроклімату в суднових приміщеннях незалежно від району плавання, періоду року та т.і.

Вібрація

На даний момент основним документом в Україні, який регламентує рівні вібрації на морських суднах є стандарт ДСТУ ISO 6954:2008 «Вібрація механічна. Настанова щодо вимірювання, реєстрування та оцінювання вібрації стосовно придатності для перебування на пасажирських і торговельних суднах»[6].

У стандарті наведено керівництво по оцінці умов проживання для різних зон на судні. Умови проживання оцінюються на основі вимірів загального середньоквадратичного значення корегованого по частоті прискорення в діапазоні частот від 1 до 80 Гц. Розглядають три класи приміщень на судні: А –пасажирські приміщення, В – розміщення екіпажу і С – робочі приміщення. Для кожного класу приміщення наведені значення вібрації, перевищення яких може викликати скарги екіпажу і пасажирів, а також значення, нижче яких скарги малоімовірні.

На жаль, цей ДСТУ не знайшов застосування в інших національних керівних документах.

Деякі класифікаційні товариства пропонують інші критерії нормування вібрації в приміщеннях для екіпажу та пасажирів. Так ABS пропонує три рівня критерії проживання екіпажу, як було наведено вище: НАВ, НАВ+, НАВ++[5].

Аналіз нормативів свідчить, що рівень НАВ++ в приміщеннях для екіпажу відповідає пасажирським приміщенням за стандартом ISO 6954:2000

З початку XXI сторіччя деякі класифікаційні товариства доповнили власні існуючі Правила класифікації новими розділами, які призначені для класифікації суден за умови відповідності більш жорстким вимогам до проживання як моряків, так і пасажирів, так званий «Комфортний клас».

В 2015 році DNV GL видало нову частину правил класифікації суден Part 6 Additional class notations. Chapter 8 Living and working conditions[7].

Вперше в цих правилах з'явилися додаткові позначення класу COMF (V-сm, C-сm), які застосовуються для всіх типів суден.

Позначення класу COMF(V-сm, C-сm) вказує на те, що були враховані умови комфорту, які можуть негативно вплинути на працездатність людини на судах, і що судно задовольняє допустимим рівням шуму та вібрації та клімату в приміщенні на борту суден.

Класифікатор V-сm вказує, до якого рівня були досягнуті вимоги, пов'язані з шумом та вібрацією, а C-сm вказує, яких вимог до клімату в приміщенні було досягнуто.

Позначення додаткового класу COMF (V-сm, C-сm) застосовується до суден, які відповідають всім вимогам щодо шуму, вібрації та клімату в приміщенні. Критерії для надання номера рівня комфорту (сm) поділяються на три групи 1, 2 та 3 залежно від рівня досягнутого комфорту. сm = 1 – найвищий рівень комфорту, а сm = 3 – прийнятний рівень комфорту.

Аналіз свідчить, що найвищий рівень комфорту для членів екіпажу відповідає прийнятному рівню комфорту для пасажирів і вище ніж при традиційній класифікації.

Комфортний клас також передбачений в Правила BUREAU VERITAS[8] та ABS[9].

Література:

1. Справочник по гигиене и санитарии на судах/ ред. Стенько Ю.М., Аранович Г.И. Ленинград: Судостроение, 1984. 632 с.
2. Maritime Labour Convention, 2006, as amended. 2020, p. 114. URL: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf(дата звернення: 30.10.2021)
3. ILO, MLC and ITF Guidance on Health and Safety. URL: https://solidarnosc.nms.org.pl/_DataFiles/biuletyny/publikacje_zwiazkowe.pdf (дата звернення: 30.10.2021)
4. ДСП 7.7.4.-057-2000. Державні санітарні правила для морських суден України/ Харків: Індустрія, 2012, с.140
5. Guide for Crew Habitability on Ships/ Spring, Texas: American Bureau of Shipping, 2016, p. 108
6. ДСТУ ISO 6954:2008 Вібрація механічна. Настава щодо вимірювання, реєстрування та оцінювання вібрації стосовно придатності для перебування на пасажирських і торговельних судах (ISO 6954:2000, IDT)/ Київ: Держспоживстандарт України, 2013, с.7
7. DNVGL-RU-SHIP Pt.6 Ch.8. Additional class notations. Chapter 8 Living and working conditions/ Norge, DNV GL Group, 2017, p. 50
8. ABS Guide for Passenger Comfort on Ships/ Spring, Texas: American Bureau of Shipping, 2014, p. 61
9. Bureau Veritas, Rules for Steel Ships/ Paris, Bureau Veritas: 2021, p. 65-66.

ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА УЧАСТЬ УКРАЇНИ В ЇЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Мевша Аліна Володимирівна

*курсант Навчально-наукового інституту № 1,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

*Науковий керівник: Сокур Юрій Васильович
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри історії держави та права,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

У 1944 році уряди восьми держав (Бельгії, Канади, Греції, Нідерландів, Норвегії, Польщі, Великої Британії та США) прийняли рішення про створення спеціального органу – Об'єднаної морської адміністрації, завданням якої було забезпечення розподілу тоннажу для потреб воєнного часу та повоєнного врегулювання [1]. Об'єднана морська консультативна рада, яка у 1946 році заступила в Об'єднану морську адміністрацію, отримала мандат на розроблення пропозицій до інструменту про заснування постійного міжнародного органу в галузі судноплавства. Для цього в червні 1946 року був створений спеціальний комітет, який підготував на останню сесію Об'єднаної ради в жовтні 1946 року, відповідний проект конвенції [2]. Цей проект став основою для роботи Морської конференції ООН, що проходила у 1948 році в Женеві та прийняла Конвенцію про Міжурядову морську консультативну організацію. Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO) є міжурядовою організацією, спеціалізованою установою ООН.

IMO забезпечує взаємодію між державами у ході ухвалення ними рішень і провадження регуляторної діяльності у технічній сфері, що охоплює міжнародні морські перевезення, сприяє прийняттю універсальних стандартів безпеки на морі, ефективності судноплавства, захисту морського середовища, а також вирішенню юридичних і адміністративних питань, пов'язаних з міжнародним судноплавством, та надає підтримку програмам технічного співробітництва у сфері, що відноситься до її компетенції.

04 лютого 1994 р. Верховна Рада України погодилася з пропозицією Президента України й ухвалила постанову № 3938-ХІІ «Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року у редакції 1982 року» [3]. Зазначений крок знаменував втілення наміру України стати членом цього авторитетного міжнародного органу в порядку, передбаченому ст. 5 Конвенції про IMO. 28 березня 1994 р. вітчизняне Міністерство закордонних справ забезпечило вручення Генеральному

Секретарю ООН інструмента про приєднання України до Конвенції [4] і наша держава стала повноправним членом Організації.

Згодом, у радянський час, морська столиця України Одеса стала центральним місцем проведення важливого заходу ІМО – семінару «Основні функції морських адміністрацій у світлі Конвенції ІМО». Проведення семінару у вересні 1983 р. було не випадковим: 28 квітня 1984 р. набувала чинності Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року (Конвенція ПДНВ) [5], нове явище у правотворчості Організації.

В організаційному плані участь України в ІМО регулюється низкою важливих нормативних актів. Зокрема, постановою Кабінету Міністрів України від 13 вересня 2002 р. № 1371 «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна» відповідальність за виконання зобов'язань, що випливають із членства України в ІМО, покладається на Мінінфраструктури, Укрморрічінспекцію, МЗС та Мін'юст [6]. Постанова визначає обов'язки органів виконавчої влади: ефективно використовувати потенційні можливості зазначених організацій з метою зміцнення національної безпеки України, забезпечення її політичних, соціально-економічних та екологічних інтересів, прискорення економічних реформ; забезпечувати виконання зобов'язань, що випливають із членства України в цих організаціях; своєчасно сплачувати внески до їх бюджетів; стежити за дотриманням прав України та за виконанням іншими членами міжнародних організацій їх зобов'язань.

Участь України в роботі ІМО має велике практичне значення. Зокрема, одним із 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 або відправленням суден і вантажу, слугують важливою запорукою подальшого зміцнення потенціалу України, як транзитної держави. Україна активно просуває у рамках ІМО пропозиції, спрямовані на боротьбу з піратством. Іншим важливим напрямком діяльності України в ІМО є захист прав і законних інтересів моряків. Україна посідає провідне місце серед держав, що готує працівників для міжнародного судноплавства. Це зумовлює інтерес України до використання платформи ІМО для забезпечення реалізації прав моряків на безпечні умови праці, задоволення їх соціальних потреб тощо. Безпосередньо стосується інтересів України діяльність ІМО для забезпечення належної підготовки командного і рядового складу торговельних суден, що здійснюється у рамках імплементації Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року.

Досягнення України в ІМО, а також роль Організації в розбудові вітчизняного морського транспортного комплексу є вагомими. До здобутків участі України в ІМО можна віднести активну імплементацію положень Міжнародної конвенції про підготовку та дипломування моряків і несення ваhti (Конвенція ПДНВ), що дозволило Україні увійти до «Білого списку ІМО» в частині відповідності національної системи навчання і підготовки моряків вимогам Конвенції.

Проте найважливішим елементом членства України в ІМО є участь у її правотворчій діяльності. Недаремно видатний український учений у галузі міжнародного морського права Г.О. Анцелевич наголошує на особливому значенні міжнародно-правової регламентації проблем безпеки міжнародного торговельного флоту, зазначаючи, що найефективнішим засобом забезпечення цього в контексті світової практики є чітка юридична регламентація питань, які стосуються навігаційних, технічних та експлуатаційних параметрів безпеки мореплавства [7]. У цьому плані участь України у заходах Організації дає змогу враховувати національні інтереси при ухваленні актів ІМО.

Література:

1. Макдауелл К. Е. Океанський транспорт / Карл Е. Макдауелл, Хелен М. Гіббс. Вашингтон, округ Колумбія : Beard Books, 1999. с. 492.
2. Міжурядова морська консультативна організація. *Актуальні записки про Міжнародні справи*. Лютий 1959 р. Випуск XXX с. 73–74.
3. Постанова Верховної Ради України «Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року у редакції 1982 року» від 04 лютого 1994 р. № 3938-ХІІ. URL: <http://www.rada.gov.ua>.
4. Конвенція про Міжнародну морську організацію Вчинена в Женеві 19 6 березня 1948 р. Депозитарне повідомлення. Об'єднані Нації. С.Н.114.1994. Договори1/1/1/1/3/3. 1994. URL: <https://treaties.un.org/>.
5. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року. URL: <http://www.rada.gov.ua/>.
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна» від 13 вересня 2002 р. № 1371 (із змін та доп. станом на 04 лютого 2016 р.). URL: <http://www.rada.gov.ua>.
7. Анцелевич Г.О. Насущні проблеми в сфері формування міжнародно-правових умов організації мореплавства у водах Світового океану. *Зовнішня торгівля: право та економіка* : Науковий журнал. 2006. № 6 (29). С. 78.

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО СТАТУСУ МІЖНАРОДНОГО ТРИБУНАЛУ З МОРСЬКОГО ПРАВА

Новікова Марія Миколаївна

*доцентка кафедри професійних та спеціальних дисциплін,
Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Сучасний стан розвитку міжнародних відносин вимагає від міжнародних акторів формування належного рівня безпеки у всіх сферах міжнародних відносин. Одним із таких напрямів виступає забезпечення морської безпеки у різних географічних регіонах світу. Це вимагає формування належних засобів захисту, зокрема невійськового вирішення міжнародних конфліктів. Провідним органом з мирного врегулювання міжнародних конфліктів наразі можна вважати Міжнародний трибунал з морського права (International Tribunal for the Law of the Sea – ITLOS), який був заснований у 1982 році Конвенцією ООН з морського права. На сьогоднішній день Міжнародний трибунал з морського права (далі – Трибунал) входить до системи вищих міжнародних судів та не має мети «здавати» свої позиції у цій галузі, про що у грудні 2021 року заявив її президент Альберт Хофман (Albert Hoffmann) на 76 сесії Генеральної Асамблеї ООН, присвяченій океанам та морському праву [1].

Важливість даного органу для вирішення суперечок на морі і, зокрема у Балто-Чорноморському регіоні є безспірною. Зокрема, у Трибуналі знаходиться на розгляді принаймні дві справи України проти Російської Федерації відносно незаконних дій останньої у водах Чорноморського регіону. Відповідно, особливості порядку розв'язання Трибуналом міжнародних спорів є важливим знанням необхідним для забезпечення безпеки у Балто-Чорноморському регіоні.

Діяльність Трибуналу здійснюється на підставі Статуту міжнародного трибуналу з морського права, який закріплений у IV додатку до Конвенції ООН з морського права 1982 року [2]. У жовтні 2021 року йому виповнилося 25 років. Він складається з 21 особи, які представляють основні правові системи світу та справедливий географічний розподіл та мають високу репутацію. У якості членів Трибуналу не можуть бути громадян однієї держави та повинно бути не менше трьох членів від кожної географічної групи визначеної ООН (ст.ст. 1-2 Статуту). Вони обираються шляхом таємного голосування держав-учасниць Конвенції. Зауважимо, що український юрист-міжнародник Маркіян Кулик був переобраний до складу Трибуналу на другий термін (2020-2029 р.р.) [3], що є вагомим

представництвом України у важливому для її зовнішньополітичних інтересів органі.

Слід відмітити, що не дивлячись на часте визначення у мас-медіа Трибуналу як складової організації ООН, їх взаємодія здійснюється на підставі Угоди про співробітництво та взаємовідносини між Організацією Об'єднаних Націй та Міжнародним трибуналом з морського права [4]. Згідно з цим документом, ООН визнає Міжнародний трибунал з морського права в якості самостійного міжнародного судового органу з самостійною юрисдикцією, яка передбачена у положеннях Конвенції з морського права та статуті Міжнародного трибуналу (ст. 1 Угоди). Взаємодія означених міжнародних організацій здійснюється у вигляді взаємного консультування по питаннях, які представляють взаємний інтерес та здійснювати ініціативи, спрямовані на координування взаємної діяльності.

До компетенції Трибуналу відносяться всі спори, які стосуються Конвенції з морського права, а також всі питання, які вказані у будь-якій іншій угоді, в якій визначено, що спірні питання можуть бути вирішені за участю Трибуналу (ст. 21 Статуту). Також сюди відносяться будь-як спори, які стосуються тлумачення Конвенції з морського права (ст. 22 Статуту) [2]. Трибунал є доступним судом, оскільки він вирішує спори як держав, які є учасниками Конвенції з морського права, так і тих, що ними не являються. Навіть у разі, якщо держава-учасник не є стороною спору, вона, відповідно до ст. 30 Статуту має право на звернення до Трибуналу з проханням вступити у справу, якщо вважає, що рішення по спору може зачіпати її інтереси.

Всі рішення Трибуналу приймаються більшістю голосів присутніх членів трибуналу. Прийняте рішення є остаточним і виконується усіма сторонами спору. Воно має обов'язкову силу лише для сторін і тільки у відношенні до цього спору (ст. 33 Статуту). Відповідно, рішення Трибуналу не можуть бути визнані прецедентами для інших видів подібних спорів.

Однією з новацій, яка була запроваджена у зв'язку з пандемією COVID-19 у діяльність Міжнародного трибуналу з морського права можна назвати поправки, які були внесені у процедури проведення засідань трибуналу. Зокрема, виключною мірою, спрямованою на підтримку безпеки чи за інших вагомих причин, слухання Трибуналу можуть проводитися повністю чи частково у форматі відеоконференції. В якості прикладу можна навести розгляд у такому форматі 19 листопада 2020 року Спору щодо делімітації морських кордонів між Маврикією та Мальдівами у Індійському океані. Ці слухання були проведені у гібридному форматі, що поєднав фізичну та віртуальну присутність членів Спеціальної палати та представників сторін спору. Також з березня 2021 року Трибунал вніс правки до Правил 1997 року аби викласти їх у гендерно-нейтральній редакції.

На сьогоднішній день діяльність Міжнародного трибуналу з морського права не обмежується лише суддівською діяльністю. З 2014 року

Міжнародний трибунал з морського права створив Програму нарощування потенціалу і навчання фонду ITLOS-Nippon в галузі врегулювання спорів у відповідності до Конвенції ООН з морського права. Ця програма продовжується дев'ять місяців у штаб-квартирі Трибуналу і призначена для урядових посадовців, які задіяні у вирішенні питань, пов'язаних з морським правом чи врегулюванням спорів.

Таким чином, діяльність Міжнародного трибуналу з морського права спрямована на вирішення спірних питань, які виникають відповідно до Конвенції з морського права. Арбітражні рішення Трибуналу роблять вагомий вклад у розвиток міжнародного права та процесу і дають можливість забезпечувати безпеку у морських географічних регіонах.

Література:

1. Statement by h.e. judge Albert Hoffmann president of the International Tribunal for the Law of the Sea on agenda item 78(a) "Oceans and the Law of the Sea" for the plenary of the seventy-sixth session of the United Nations General Assembly 9 December 2021. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/statements_of_president/hoffmann/GA2021_Hoffmann_en.pdf (дата звернення 14.12.2021 року).

2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#top.

3. Українського юриста переобрали до Морського трибуналу ООН. Укрінформ. Мультимедійна платформа іномовлення України. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-politics/3087109-ukrainskogo-urista-pereobrali-do-morskogo-tribunalu-on.html>

4. Угода про співробітництво та взаємовідношення між Організацією Об'єднаних Націй і Міжнародним трибуналом з морського права від 18.12.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_604#top

МІЖНАРОДНА МОРСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ ТА УЧАСТЬ УКРАЇНИ В ЇЇ ПРАВОТВОРЧІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Шевчук Вікторія Вікторівна

*старша викладачка кафедри теорії та філософії права,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Жахливі події першої половини ХХ століття визначили пріоритети міжнародного співтовариства в напрямку забезпечення миру та міжнародної безпеки. Для побудови системи підтримки миру через

співробітництво держав необхідне було створення універсальної міжнародної міжурядової організації, якою стала Організація Об'єднаних Націй. А вже в 1948 році в Женеві проходила Морська конференція ООН, яка й прийняла Конвенцію про Міжурядову морську консультативну організацію (ІМКО – початкова назва).

Вимогою для набуття чинності Конвенцією було визначено прийняття її 21 державою, з яких сім повинні були володіти тоннажем не менше одного мільйона реєстрових тонн. Набуття Конвенцією чинності було повільним і тривало десять років: першою державою, яка прийняла Конвенцію, була Канада (15 жовтня 1948 р.). У 1949 році Конвенцію прийняли дві держави, у 1950 р. – 1, у 1951 – 3, у 1952 – 3, у 1953 – 3, у 1954 – 2, у 1955, 1956 та 1957 рр. – по одній державі. У першій половині 1958 року до Конвенції приєдналися одразу чотири держави (Іран – 2 січня, Єгипет і Японія – 17 березня, Туреччина – 25 березня). Саме прийняття Конвенції Японією забезпечило виконання положення, необхідного для набуття чинності Конвенцією [5, с. 29-30]. Отже, Конвенція вступила в силу в 1958 році. З 1982 року змінено назву Організації на теперішню: ІМО (Міжнародна морська організація).

ІМО – міжнародна міжурядова організація, що є спеціалізованою установою ООН, яка відповідає за безпеку судноплавства та запобігаче забрудненню довкілля суднами.

Відповідно до статті 1 Конвенції до цілей ІМО належить: сприяння співробітництву між державами в галузі урядового регулювання і здійснення заходів щодо технічних питань міжнародного торговельного судноплавства, розробка і сприяння прийняттю найбільш ефективних і практично досяжних норм для забезпечення безпеки на морі й ефективності судноплавства; заохочення усунення дискримінаційних дій, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство; розгляд будь-яких питань судноплавства за поданнями інших спеціалізованих установ ООН; забезпечення урядів інформацією з розглянутих питань [1].

Для держав, що мають певне економіко-географічне положення та «морську» історію, однією зі складових економічного зростання та забезпечення національної безпеки є морська діяльність.

Міжнародні морські перевезення доставляють понад 80 відсотків світової торгівлі людям та спільнотам у всьому світі. Морські перевезення – найбільш ефективний та економічний спосіб міжнародного перевезення більшості товарів; він забезпечує надійні та недорогі засоби транспортування товарів по всьому світу, полегшуючи торгівлю між країнами та народами та сприяючи їх процвітанню [6].

Судноплавство може бути безпечним та ефективним за умови, якщо його правила та стандарти погоджено, прийнято та введено в дію на міжнародному рівні, саме ІМО розробляє та забезпечує таку нормативну базу.

В даний час ІМО налічує 175 держав-членів та трьох асоційованих членів. 80 міжнародних неурядових організацій мають консультативний статус при ІМО [7].

Україна є членом ІМО відповідно до Постанови Верховної Ради України від 04.02.1994 № 3938-ХІІ «Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року» [2]. Участь України в ІМО регулюється низкою нормативних актів. Серед яких, Постанова Кабінету Міністрів України від 13 вересня 2002 р. № 1371 «Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна» [3], Наказ Міністерства закордонних справ України від 05 жовтня 2012 р. № 259 «Про затвердження Порядку опрацювання директив, вказівок, технічних завдань та оцінювання звітів за результатами проведення заходів міжнародного характеру органами виконавчої влади, національними комісіями, що здійснюють державне регулювання природних монополій, у сфері зв'язку та інформатизації, ринків цінних паперів і фінансових послуг», Постанова Кабінету Міністрів України від 04 листопада 2015 р. № 903 «Про затвердження Порядку підготовки проектів директив, вказівок і технічного завдання для участі у заходах міжнародного характеру та звітів за їх результатами» [4].

Важливою складовою членства України в ІМО є участь у її правотворчій діяльності. Така діяльність української держави створює можливості захисту національних пріоритетів з урахуванням міжнародних інтересів при ухваленні актів Організації.

Основною формою участі України в правотворчій діяльності ІМО є робота українських делегацій на сесіях керівних і робочих органів Організації. При цьому делегації повинні керуватися у своїй роботі директивами, вказівками або технічними завданнями, а за результатами роботи – готувати відповідні звіти [5, с. 58].

Участь України в ІМО має свої позитивні результати. Серед яких слід виділити:

1. Підтримання пропозиції українською делегацією, на 57-ї сесії підкомітету з проектування суден та обладнання Міжнародної морської організації (березень 2013 р.), щодо вивчення статистики аварійних подій, пов'язаних з експлуатацією електричного обладнання на суднах. У результаті прийнятого рішення вдалося запобігти надмірним затратам, які могли б виникнути внаслідок недостатньо обґрунтованих змін до існуючих міжнародних стандартів стосовно електричного обладнання, передбачених Конвенцією СОЛАС.

2. Активна позиція України щодо боротьби з піратством. Так, по-перше, українська пропозиція на 98-у сесію Юридичного комітету торкалася зміцнення юридичної бази притягнення до відповідальності піратів через розвиток національного законодавства з урахуванням пропозицій

спеціалізованих органів ООН. Юридичний комітет ІМО врахував український документ при підготовці циркулярного листа ІМО від 17 травня 2011 р. № 3180, покликаною інформувати держави про окремі аспекти міжнародного права, які реалізують принцип універсальної юрисдикції щодо злочинів піратства. По-друге, документ, підготовлений на 100-у сесію Юридичного комітету ІМО, містив конкретні пропозиції стосовно вдосконалення аналізу даних про піратство в районах, прилеглих до Сомалі з метою ідентифікації проблем із притягненням до відповідальності піратів. Юркомітет прийняв рішення про підтримку української пропозиції та закликав держави-члени ІМО й організації, що мають консультативний статус в ІМО, вжити відповідних заходів. По-третє, з поширенням піратства на Гвінейську затоку українська делегація послідовно порушувала на сесіях Комітету з безпеки на морі та Асамблеї ІМО питання щодо необхідності поглиблення зусиль держав регіону в питаннях протидії піратству і збройним пограбуванням суден. В результаті 28-а сесія Асамблеї ухвалила резолюцію А.1069(28) «Запобігання та придушення піратства, збройних пограбувань суден та незаконної діяльності на морі у Гвінейській затоці», що містить елементи, запропоновані Україною [5, с. 62].

3. Делегація України на 98-ій сесії Юридичного комітету (2011 р.) взяла участь в роботі над Керівними принципами щодо гідного поведіння з моряками у разі морської аварії й наполягла на підвищенні статусу цього документа до рівня акта головного органу Організації – Резолюції Асамблеї ІМО. У результаті Резолюція А.1056(27) прийнята і закликає держави-члени ІМО забезпечити якнайповніше виконання Керівних принципів.

Отже, призначення Міжнародної морської організації як спеціалізованої установи ООН полягає у сприянні безпечному, ефективному та сталому судноплавству на основі співробітництва. Це буде досягатися шляхом розробки практичних стандартів охорони та безпеки при міжнародному судноплавстві, запобігання та контролю забруднення навколишнього природного середовища з суден, а також ефективного використання інструментів ІМО з метою їхнього універсального та одноманітного застосування. А для України закріплення рекомендацій ІМО в національній правовій системі є необхідною складовою формування морського права, що відповідає сучасним міжнародним стандартам і забезпечує перспективний розвиток морської галузі.

Література:

1. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року: Міжнародний документ від 01.01.1982. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text.

2. Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року: Постанова Верховної Ради України від 04.02.1994 № 3938-ХІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3938-12#Text>.

3. Про порядок участі центральних органів виконавчої влади у діяльності міжнародних організацій, членом яких є Україна: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.09.2002 № 1371. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1371-2002-%D0%BF#Text>.

4. Про затвердження Порядку підготовки проектів директив, вказівок і технічного завдання для участі у заходах міжнародного характеру та звітів за їх результатами: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.11.2015 № 903. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/903-2015-%D0%BF#Text>

5. Білляр К. Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (ІМО): дис.... к. ю. наук: 12.00.11. Київ, 2016. 224с.

6. International Maritime Organization: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>.

7. International Maritime Organization: офіційний веб-сайт. URL: <https://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>.

THE ROLE OF LAW-ENFORCEMENT AGENCIES IN ENSURING MARITIME SECURITY

НАЦІОНАЛЬНА ПОЛІЦІЯ ЯК СУБ'ЄКТ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАТЕГІЇ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Албул Сергій Володимирович

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри оперативно-розшукової діяльності,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В Морській доктрині України на період до 2035 року справедливо наголошується, що на сучасному етапі становлення України особливого значення набуває фактор утвердження її як морської держави, виходячи з її просторових і геофізичних особливостей, місця та ролі у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин, що сприятиме прискоренню процесів її інтеграції у світовий та європейський економічний простір, зміцнення її міжнародного іміджу [4]. Про це, зокрема, зазначається і в Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [7].

Перспективи становлення України як сучасної морської держави обумовлюються тим, що наша держава 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. Крім цього, територією України проходить частина європейської мережі найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, розвиток яких є перспективним для економіки країн Балто-Чорноморського регіону [3]. Разом із тим, внаслідок тимчасової окупації Російською Федерацією Україна позбавлена можливості використовувати значну частину свого військово-морського потенціалу, національного майна, в тому числі інфраструктури морського транспорту та енергетики на шельфі Чорного і Азовського морів, системи морської освіти і науки, налагоджені економічні зв'язки між підприємствами, а також провадити морську діяльність у прилеглих до тимчасово окупованої території України водах. Враховуючи вищевикладене, можна стверджувати, що сучасні виклики, потенційні та реальні загрози висувають на порядок денний важливе комплексне питання – забезпечення морської безпеки.

На теперішній час морську безпеку визначають як 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. Але, за нашим переконанням, це визначенні є набагато ширшим, адже, безсумнівно, відносяться до категорії національної безпеки.

Відповідно до чинного законодавства національна безпека України визначається як захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз. У свою чергу, до національних інтересів України віднесено життєво важливі інтереси людини, суспільства і держави, реалізація яких забезпечує державний суверенітет України, її прогресивний демократичний розвиток, а також безпечні умови життєдіяльності і добробут її громадян [5]. На нашу думку, розвиток морської галузі, забезпечення морської безпеки у повній мірі можуть бути віднесені саме до категорій національних інтересів. Цей факт, зокрема, підтверджується і тим, що на сьогодні міжвідомчою робочою групою під головуванням Секретаря Ради національної безпеки і оборони України за ініціативою Президента України розроблено проєкт Стратегії морської безпеки України.

Як зазначається на офіційному сайті Ради національної безпеки і оборони України, морська безпека посідає важливе місце у системі національної безпеки держави. Разом із тим, проблеми, пов'язані з розвитком України як морської держави, не розв'язувалися комплексно через ряд зовнішніх та внутрішніх факторів.

Враховуючи, що на сьогодні однією з головних цілей держави є перетворення України на активного морського гравця на міжнародній арені, розроблення стратегічного документу у цій сфері є, безсумнівно, актуальним. Проєкт Стратегії розроблено з урахуванням сучасного досвіду провідних морських держав світу, позицій вчених з морського права, рекомендацій органів державної 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 [3].

Розробниками Стратегії визначені основні загрози для безпеки України на морі, а саме:

- агресія Російської Федерації проти України;
- терористичні акти;
- незаконна торгівля озброєнням і зброєю масового знищення;
- наркаторгівля;

- піратство;
- контрабанда;
- кіберзагрози;
- незаконна міграція та торгівля людьми;
- незаконне, непідзвітне та нерегульоване рибальство;
- заподіяння шкоди морському та річковому середовищу;
- недостатня ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки та відсутність належного рівня внутрішньодержавної координації;
- занепад морської індустрії і внутрішнього водного транспорту [1].

При цьому, як справедливо стверджують фахівці, морський сектор є вразливим для всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам [1]. Морська безпека України, безсумнівно, має будуватися на принципах внутрішньої інтегрованості та міжнародного співробітництва. Враховуючи, що агресивні дії Російської Федерації несуть загрозу безпеці не лише нашої держави, морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки [2].

За нашим переконанням, одним із суб'єктів реалізації Стратегії морської безпеки України має стати Національна поліція України. Відповідно до чинного законодавства, Національна поліція України являє собою центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримання публічної безпеки і порядку. При цьому, завданнями поліції є надання поліцейських послуг у сферах: 1) забезпечення публічної безпеки і порядку; 2) охорони прав і свобод людини, а також інтересів суспільства і держави; 3) протидії злочинності; 4) надання в межах, визначених законом, послуг з допомоги особам, які з особистих, економічних, соціальних причин або внаслідок надзвичайних ситуацій потребують такої допомоги [6]. Враховуючи визначений розробниками Стратегії перелік основних загроз для безпеки України на морі, можна з впевненістю відмітити, що протидія окремим з них відноситься саме до сфери діяльності підрозділів Національної поліції. Такими, зокрема, є протидія незаконному обігу зброї, бойових припасів або вибухових речовин; протидія незаконному обігу наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів; протидія торгівлі людьми; протидія кіберзлочинам тощо. Разом із тим, потенціал Національної поліції у сфері забезпечення морської безпеки у повній мірі не використовується. Ми впевнені, що створення в структурі Національної поліції України спеціалізованих підрозділів з обслуговування морського сектору у повній мірі сприяло би реалізації основних завдань та положень Стратегії морської безпеки України, її сталому розвитку та інтеграції в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір.

Література:

1. Міжвідомча робоча група завершила роботу над проєктом «Стратегії морської безпеки України» // Портал МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/mizvidomca-roboca-grupa-zaversila-robotu-nad-projektom-strategiyi-morskoyi-bezpeki-ukrayini> (дата звернення 12.12.2021).
2. Морська безпека України має розглядатися в контексті безпеки Балто-Чорноморського регіону. *Новинарня*. URL: <https://novynarnia.com/2021/09/09/morska-bezpeka-ukrayiny/> (дата звернення 12.12.2021).
3. Проєкт «Стратегії морської безпеки України» готується до винесення на засідання РНБО України // Рада національної безпеки і оборони України. Офіційний сайт. URL: <https://www.rnbo.gov.ua/ua/Diialnist/5176.html> (дата звернення 12.12.2021).
4. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 р. № 1307 // Верховна Рада України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF/print> (дата звернення 12.12.2021).
5. Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII // Верховна Рада України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19/print> (дата звернення 12.12.2021).
6. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 р. № 580-VIII // Верховна Рада України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text> (дата звернення 12.12.2021).
7. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 р. № 430-р // Верховна Рада України. Офіційний вебпортал парламенту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80/print> (дата звернення 12.12.2021).

СТВОРЕННЯ СИСТЕМИ ВІЙСЬКОВОЇ ЮСТИЦІЇ В УКРАЇНІ ЯК СУТТЄВИЙ ЧИННИК НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

Алябов Юрій Васильович

*керівник юридичної клініки,
Херсонський державний університет
м. Херсон, Україна*

Сьогодні в науковому середовищі України, серед спеціалістів у сфері адміністративного права, в спільноті військових юристів тривають дискусії з питань: якою має бути система військової юстиції в Україні і які державні органи повинні до неї входити? Яким чином потрібно реформувати діючі правоохоронні органи, що забезпечують безпеку життєдіяльності Збройних Сил України в цілому і Військово-Морських Сил, зокрема, і які нові структури необхідно створити для допомоги діяльності військової юстиції.

У зв'язку з цим, ми вважаємо слушною думку начальника Військово-юридичного інституту Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого Мельника Сергія Миколайовича, який у серпні 2020 року в інтерв'ю виданню «Українське право» висловився наступним чином: «Актуальним зараз є питання про створення цілісної системи військової юстиції, яка б включала в себе військову поліцію – як орган досудового розслідування військових злочинів, військову прокуратуру – як орган процесуального керівництва цим розслідуваннями та підтримання публічного обвинувачення по ним, а також військові суди, які б фахово і компетентно розглядали і вирішували ці справи» [1].

І бажано, щоб ця система військової юстиції залишалась в державі стабільною, не зважаючи на зміну політичних партій при владі, політичну боротьбу і виборні змагання. Якщо ж аналізувати стан цих трьох ланок цієї моделі системи військової юстиції, то можна констатувати сумний факт: відповідно до Указу Президента України В.Януковича №900/2010 від 14.09.2010 року «Про ліквідацію військових апеляційних та військових місцевих судів» [2] систему військових судів України протягом 2010-2011 років було ліквідовано. Після російської агресії щодо України, що відбулась в 2014 році стало зрозумілим, що дана дія В.Януковича, як і ряд інших ініціатив (відміна призову на строкову службу, ліквідація слідчого апарату військових прокуратур в 2011 році, віднесення всіх військових злочинів до підслідності органів внутрішніх справ у зв'язку з прийняттям у 2012 році Кримінального процесуального кодексу України) – всі ці дії та ініціативи готували сприятливе підґрунтя для російського вторгнення на Південь та Схід України.

На сьогодні можна констатувати факт, що питання створення військових судів в Україні відійшло чомусь на другий план, відкладено «до кращих

часів». Хоча ще не так давно, 1 червня 2018 року у Верховній Раді України було зареєстровано законопроект № 8392-1 «Про внесення змін до Закону України «Про судоустрій і статус суддів» щодо утворення військових судів» [3]. Автором цього законопроекту являється народний депутат Верховної Ради України Вінник Іван Юлійович. Але на жаль, після висновку Головного науково-експертного управління Верховної Ради України даний законопроект був повернений на доопрацювання.

На думку Каткової А.Г. «...при обговоренні законопроекту слід обов'язково звернути увагу на порівняльний аналіз військового правосуддя і урізних країнах світу, що дозволить більш об'єктивно оцінювати з точки зору забезпечення прав людини механізм реалізації адміністративної та кримінальної відповідальності військовослужбовців та військовозобов'язаних в Україні»[4, с.71].

Друга ланка системи військової юстиції – військова прокуратура. Історія розвитку цього державного інституту складна і багатоаспектна. В Україні військові прокурори (прокуратури) існували в період 1992-2012 рр. функціонували у статусі спеціальних прокуратур. Але, у зв'язку з прийняттям 13 квітня 2012 року Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України у зв'язку прийняттям Кримінального процесуального кодексу України» положення і норми, що стосувались військових прокуратур були виключені з Закону України «Про прокуратуру». Новим КПК України 2012 року майже всі військові злочини (після закінчення дії перехідних положень) були віднесені до підслідності органів внутрішніх справ. Таким чином, військові прокуратури, як державний інститут були скасовані. 11 липня 2012 року Головне управління військових прокуратур у складі Генеральної прокуратури України було ліквідовано, а на його базі утворено Головне управління нагляду за додержанням законів у военній сфері.

І знову, в результаті російської агресії щодо України виникає потреба в створенні системи військових прокуратур. Тому 14 серпня 2014 року народні депутати України одностайно підтримали законопроект №4446а «Про внесення змін до Закону України «Про прокуратуру» щодо створення військових прокуратур». Але вже через п'ять років, замість подальшої розбудови системи військових прокуратур, керівництвом держави було прийняте рішення про ліквідацію цієї системи.

19 вересня 2019 року Верховна Рада України ухвалила законопроект авторства Президента України за №1032 «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо першочергових заходів із реформи органів прокуратури». Цей закон передбачає ліквідацію військових прокуратур і посади головного військового прокурора. Однак, викликає сумнів достатня виваженість і аргументованість подібних змін.

Третьою ланкою у системі військової юстиції повинна бути Військова служба правопорядку у Збройних Силах України (ВСП у ЗСУ), яка була створена у 2002 році як спеціальне військове формування у складі Збройних Сил України. Стратегічним оборонним бюлетенем України 2016 року передбачено перетворення ВСП у ЗСУ на Військову поліцію.

Військові кримінальні правопорушення повинні розслідуватися, після проведення майбутньої реформи, слідчими Військової поліції, а оперативно-розшукові заходи при розслідуванні військових кримінальних правопорушень мають здійснюватись відповідними оперативними підрозділами.

Ще 21 січня 2015 року у Верховній раді України був зареєстрований законопроект №1805 за ініціативою народних депутатів Паламарчук М.П. та Короля В.М. «Про Військову поліцію», але він так і залишився не розглянутий.

В багатьох державах світу розслідування військових злочинів та злочинів, вчинених військовослужбовцями, здійснюються органами військової поліції. Підрозділи військової поліції діють у більш ніж сорока країнах: Великобританії, Сполучених Штатах Америки, Німеччині, Ізраїлі, Франції, Італії, КНР, Японії та інших. Світовий досвід підтверджує ефективність діяльності підрозділів військової поліції в галузі превенції кримінальних правопорушень, своєчасного реагування на інформацію про скоєння злочинів військовослужбовцями або злочинів на території військових частин, а також повного і всебічного розслідування обставин цих злочинів.

Створення дієвої системи військової юстиції в найближчому майбутньому, належна взаємодія органів військової поліції, військових прокуратур та військових судів, дозволить забезпечити ефективне функціонування Збройних Сил України: Сухопутних військ, Повітряних сил, Військово-морських сил та інших військових структур і підрозділів.

Література:

1. Мельник С.М. Військова юстиція – аналіз і перспективи реформування. URL: https://ukrainepravo.com/scientific-thought/legal_analyst/s-melnyk-viyskova-yustytsiya-analiz-i-perspektyvy-reformuvannya/ (дата звернення 08.12.2021)
2. Про ліквідацію військових апеляційних та військових місцевих судів: Указ Президента України від 14.09.2010 року №900/2010. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/900/2010#Text> (дата звернення 08.12.2021)
3. Про внесення змін до Закону України «Про судоустрій і статус судів» щодо утворення військових судів: законопроект від 01.06.2018 року

№83921.URL:http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64138
(дата звернення 08.12.2021)

4. Каткова А.Г. Застосування закордонного досвіду щодо відновлення системи військових судів в Україні. *Актуальні проблеми захисту прав та представництва законних інтересів військовослужбовців та військовозобов'язаних у кримінальному та адміністративному законодавстві України: сучасний стан та перспективи*: матеріали наук.-практ. конф., 11 грудня 2015 р..Харків: Право, 2015. 204 с.

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПІДРОЗДІЛАМИ ДЕРЖПРИКОРДОНСЛУЖБИ ОХОРОНИ СУВЕРЕННИХ ПРАВ УКРАЇНИ НА МОРСЬКІ ПРОСТОРИ

Баранов Сергій Олексійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу,
Одеський університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Рибаченко Сергій Пантелійович

*аспірант,
Міжнародний гуманітарний університет
м. Одеса, Україна*

Проблема стабільності державних кордонів на сьогодні є важливою проблемою для України, від успішного вирішення якої залежить нормальне функціонування держави і в цілому, подальше її існування [1, с. 45].

Сьогодні особливо актуальними постають питання, пов'язані з забезпеченням режиму морського кордону України, відновленням прав України як прибережної держави у значних за розмірами прибережних морських водах, адже анексія Кримського півострова, ускладнення у використанні Азовського моря та Керченської протоки, наявність неконтрольованих Україною частин морського узбережжя Донецької області значно ускладнюють процес підтримання встановлених прикордонних режимних правил.

Реалізація захисту морських територій здійснюється шляхом розробки та затвердження заходів в межах державної морської політики. Одним з основних завдань державної морської політики визначено розв'язання завдань, покладених на Військово-Морські Сили (далі – ВМС) ЗС України і

Морську охорону ДПС України, на рівні, достатньому для участі у забезпеченні територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності України, непорушності її державного кордону на морі та захисту інших національних інтересів у сфері морської і військово-морської діяльності держави [2].

Стаття 1 Закону «Про Державну прикордонну службу України» визначає її завданням «забезпечення недоторканності державного кордону та охорони суверенних прав України в її прилеглий зоні та виключній (морській) економічній зоні» [3].

Сьогодні підрозділи ДПС України забезпечують охорону 6.992.982 км. державного кордону, з яких 1355 км. – морські. Площа охорони водних просторів виключної морської (економічної) зони складає 72658 квадратних кілометрів [4].

Відповідно з ст. 9, наведеного Закону, забезпечення реалізації окресленого завдання на водних просторах покладаються на підрозділи Морської охорони ДПС України. Вона здійснює: охорону державного кордону на морі, річках, озерах та інших водоймах; контроль за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі та внутрішніх водах України, заходженням іноземних невійськових суден і військових кораблів у внутрішні води і порти України та перебуванням у них; охорону суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань у цій зоні інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій.

Враховуючи наявний стан неоголошеної війни з Росією (далі – РФ), з'явилася низка факторів, які обумовлюють особливості здійснення охорони державного кордону на морській ділянці, здійснення оперативно-службової діяльності морських прикордонних загонів.

Головним фактором виступає анексія РФ Кримського півострова, і як наслідок, наявність військової загрози. До інших можна віднести, незавершеність питань договірно-правового оформлення морської ділянки державного кордону, наявність конфліктів між окремими державами Чорноморського басейну, контрабанда, порушення правил судноплавства, порушення прикордонного режиму, нелегальна міграція, біотероризм, незаконний видобуток біологічних та мінеральних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні та на континентальному шельфі України.

Заходи із запобігання цим різноваріантним загрозам потребують комплексної інтегрованої діяльності всіх органів управління силами і за собами державної влади, збройних сил (насамперед ВМС), морської поліції, прикордонної, митної, міграційної служб, служби з надзвичайних ситуацій та ін.

Органи ДПС України при виконанні покладених на них завдань щодо іноземних і українських невійськових суден у територіальному морі України мають право здійснювати заходи адміністративного попередження, адміністративного припинення та застосовувати до правопорушників заходи адміністративної відповідальності.

Зокрема, відповідно до Закону, вони мають право: 1) запропонувати судну показати національний прапор, якщо його не піднято, провести опит про цілі заходження судна у води України; 2) запропонувати судну змінити курс, якщо він веде в закритий для плавання район; 3) зупинити судно і провести його огляд, якщо воно не відповідає на сигнал опиту, перебуває в закритому для плавання районі, порушує інші правила заходження у води України, плавання і перебування в них, а також займається промисловою та іншою діяльністю на порушення законодавства України, міжнародних договорів України; 4) поміщати на судно в необхідних випадках прикордонний наряд для супроводження судна в порт або з порту до державного кордону України; 5) знімати з судна і затримувати осіб, які вчинили злочин і підлягають кримінальній відповідальності за законодавством України, передавати цих осіб органам досудового розслідування, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України; 6) переслідувати і затримувати у відкритому морі судно, яке зайшло в територіальне море України з порушенням встановлених правил, або судно, яке порушило закони чи правила плавання і перебування у водах України, до заходження його в територіальне море своєї країни або третьої держави в разі, якщо переслідування почато в територіальному морі України і велося безперервно [5].

Рішення про затримання іноземного невійськового судна приймається ДПС України після його огляду. При цьому судно, яке допустило зазначені порушення, затримується органами ДПС України, якщо встановлено факт навмисного порушення або якщо судно завдає шкоди безпеці чи іншим інтересам України. Органи ДПС України мають право затримати і українське невійськове судно, яке допустило зазначені порушення і конвоювати його до найближчого порту або іншого відповідного пункту.

Іншою складовою призначення ДПС є охорона суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні. Охорону суверенних прав України у виключній (морській) економічній зоні та контроль за реалізацією прав і виконанням зобов'язань інших держав, українських та іноземних юридичних і фізичних осіб, міжнародних організацій у ній здійснюють крім ДПС, органи рибоохорони Державного агентства меліорації та рибного господарства України.

Так, протягом 2020 року підрозділами Морської охорони було виявлено 148 фактів незаконної діяльності в Чорному та Азовському морях, яка

завдала збитку державі на 7,7 млн грн. Припинено діяльність 47 груп у складі 112 осіб [4].

На наш погляд, основні проблеми захисту морських просторів та узбережжя полягають у необхідності організації ефективної взаємодії військових та правоохоронних структур, забезпечення їх оперативною і достовірною інформацією, скорочення часу реакції, узгодженого застосування сил і засобів, незалежно від їх відомчої належності.

Важливе місце для вирішення зазначених проблем має захист морського узбережжя. На думку М.П. Горбуліна, захист морського узбережжя – це узгоджена за завданнями, часом і простором діяльність органів державної влади, як правило, за провідної ролі Військово-Морських Сил, щодо створення та підтримання певного оперативного режиму інтегрованими силами, на які покладаються такі основні завдання: моніторинг наземної, надводної, підводної, навігаційно-гідрологічної, повітряної обстановки; недопущення порушень державного кордону, незаконної міграції; припинення контрабанди; недопущення незаконної промислової діяльності у виключній економічній зоні; надання допомоги, порятунк екіпажів суден, кораблів, літаків, що зазнають лиха; захист важливих державних об'єктів з морського напрямку та ін. [6].

Для забезпечення вирішення завдань безпеки морських і річкових кордонів ДМС необхідно здійснити низку заходів. А саме: 1) забезпечити розвиток системи базування угруповань Морської охорони на Азово-Чорноморському узбережжі. 2) Удосконалити: організаційну структуру та нормативну базу Морської охорони, сформувати сучасну систему управління її силами та засобами; інформаційну взаємодію про морську обстановку з органами центральної виконавчої влади, діяльність яких пов'язана з водними об'єктами, а також з береговими охоронами держав чорноморського регіону; механізм контролю за плаванням і перебуванням українських та іноземних невійськових суден і військових кораблів у територіальному морі, внутрішніх водах та під час стоянки суден на рейдах портів України, а також комплексне застосування сил і засобів з охорони морських просторів України з урахуванням актуальних загроз національній безпеці.

3) Організувати: поетапне оновлення корабельно-катерного складу Морської охорони, проведення його модернізації відповідно до положень державної цільової оборонної програми розвитку озброєння і військової техніки на період до 2022 року та міжнародних договорів України; підготовку екіпажів новостворених катерів морської безпеки та охорони морських кордонів спеціального призначення типу; закупівлю автоматичних артилерійських комплексів самооборони для катерів морської безпеки та охорони морських кордонів спеціального призначення.

На наш погляд, подальше удосконалення державного регулювання відносин у сфері захисту морських державних кордонів наведеними заходами, буде сприяти підвищенню ефективності діяльності Морської охорони ДМС України з усунення гібридних загроз національній безпеці України.

Література:

1. Рибаченко С.П., Баранов С.О. Кордон як об'єкт захисту суверенітету України Державною прикордонною службою. Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: юридичні науки. К.:, Видавничий дім «Гельветика», Т.32, № 5, 2021. С. 45-50.
2. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 р.: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 110. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show#Text>
3. Про Державну прикордонну службу України: Закон України від 03 квітня 2003 р. № 661 – IV. Відомості Верховної ради України. 2003. № 27.
4. Біла книга – 2020. Державна прикордонна служба України. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/1620985335-Bila-kniga-2020/>
5. Стець О.М. Правовий режим морського кордону України. URL: http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/10359/Stets_LP_3-2018.pdf
6. Горбулін М.П. Щодо захисту морського узбережжя України. URL: https://Admin/Desktop/Горбуліна%20Захист_морузбережжя.pdf#Text

ОСОБЛИВОСТІ КВАЛІФІКАЦІЇ СТВОРЕННЯ ТА КЕРІВНИЦТВА ЗЛОЧИННОЇ СПІЛЬНОТИ

Беніцький Андрій Сергійович

*кандидат юридичних наук, професор,
професор кафедри професійних та спеціальних дисциплін,
Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

У 2020 році внесли зміни до кримінального законодавства України, де в ч. 4 ст. 255 КК України була передбачена відповідальність за створення та керівництво злочинної спільноти. Злочинну спільноту слід розглядати як одну із найбільш небезпечних форм співучасті.

Законодавець України в загальній частині Кримінального кодексу не розкриває ознаки злочинної спільноти. В ст. 28 КК України співучасть поділяється на такі форми: вчинення кримінального правопорушення

групою осіб, групою осіб за попередньою змовою, організованою групою та злочинною організацією. Характеристика злочинної спільноти надається в Особливій частині Кримінального кодексу України. Згідно зі змістом ч. 4 ст. 255 КК України злочинна спільнота – це об'єднання двох чи більше злочинних організацій.

Діяльність злочинної спільноти здебільшого має транснаціональні взаємозв'язки. Учасники такого формування поширюють свій кримінальний бізнес у деяких країнах. Особлива загроза від злочинних об'єднань є для регіонів, що мають привабливе географічне розташування завдяки своїм сухопутним та морським кордонам. Тому країни Чорноморського регіону більш схильні до ризиків від кримінального впливу злочинних організацій, які іноді об'єднуються у транскордонні злочинні спільноти для реалізації свого кримінального бізнесу.

Шкода від таких злочинних об'єднань виникає для всіх ланок органів влади. Проникаючи до владних структур, представники злочинних спільнот створюють погрозу для національної безпеки країни, особливо із нестійкими громадянськими інституціями. В таких країнах нівелюються демократичні цінності, вони носять більш декларативний характер. Правовий нігілізм стає нормою в такому суспільстві.

Форма співучасті відбиває взаємозв'язок діяльності співучасників при спільному вчиненні кримінального правопорушення. Оцінюючи кримінально-правову діяльність стійких злочинних об'єднань, правоохоронні органи України повинні чітко розуміти, які саме ознаки притаманні створенню та керівництву злочинної спільноти, та відмежовувати її від інших форм співучасті. Правильне використання правового інструментарію допоможе правозастосовчим органам України ефективно протидіяти та запобігати поширенню діяльності злочинних об'єднань.

Відповідно до ч. 4 ст. 28 та ч. 4 ст. 255 КК України злочинна спільнота містить низку ознак, що її характеризують: 1) кількісний склад злочинної спільноти, 2) стійкість, 3) ієрархічність, 4) зорганізованість, 5) попередня змова, 6) мета спільної діяльності щодо вчинення тяжких або особливо тяжких злочинів, 7) керівництво чи координація кримінально протиправної діяльності інших осіб, 8) забезпечення функціонування як самої злочинної спільноти, так і злочинних організацій, які є її структурними частинами.

Кількісний склад злочинної спільноти передбачає, що в ній беруть участь як мінімум дві злочинної організації, кожна із яких повинна мати не менше п'яти суб'єктів кримінального правопорушення. У ч. 4 ст. 28 КК України законодавець вживає термін «структурні частини». Очевидно, що він мав на увазі специфічні риси злочинної організації як особливого роду стійкої форми злочинної діяльності. Під структурними частинами розуміються організовані злочинні групи, які утворюють злочинні організації, а ті, в свою чергу, – злочинну спільноту. Діяльність злочинних

організацій, як і самих груп, які є її частинами, повинна бути підпорядкована єдиному центру.

Такий центр може очолювати один або кілька суб'єктів, які є одночасно керівниками злочинних організацій, що складають єдину злочинну спільноту. Як правило такими стійкими злочинними об'єднаннями керують особи, які перебувають у статусі суб'єкта підвищеного злочинного впливу, у тому числі у статусі «вора в законі».

Ознака стійкості є характерною для організованих форм злочинної діяльності, тому законодавець України відмічає цю ознаку, характеризуючи злочинну організацію. На ознаки стійкості, характерні для злочинної організації, звертається увага в пункті 11 Постанови Пленуму Верховного Суду України від 23.12.2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями» (Далі – Постанова Пленуму ВСУ від 23.12.2005 р.) [1].

Злочинна спільнота повинна мати чітку ієрархічну структуру, під якою треба розуміти заснований на підпорядкуванні виконавців керівникам організованих форм злочинної діяльності, які є складовими злочинної спільноти, стійкий зв'язок між її учасниками, який обумовлений відповідним функціональним розподілом ролей між ними. Діяльність усіх організованих форм, які є структурними частинами злочинної спільноти, залежить від керівного центру й зосереджується на ньому. Вирішальна роль у злочинній спільноті належить її керівництву, яке забезпечує зв'язок усіх його стійких злочинних ланок. Узгодження вектору кримінально протиправної діяльності здійснюється, як правило, на кримінальних зібраннях (сходках) представників злочинних організацій або організованих груп, або осіб, які здійснюють злочинний вплив. На таких сходках здійснюється планування та розподіл сфер кримінального впливу, визначення схем відмивання злочинних доходів та їх використання для продовження та розширення кримінального бізнесу тощо.

Змова на участь у злочинній спільноті повинна бути до моменту її утворення. Члени злочинної організації, які є структурними частинами спільноти, мають усвідомлювати загальну мету спільної діяльності, а також свою належність до злочинного об'єднання.

Зорганізованість діяльності учасників злочинної спільноти виражається в наявності жорсткої дисципліни, яка ґрунтується на суворому підпорядкуванні учасників злочинного об'єднання єдиному центру, усталеній субкультури всередині спільноти, певних правил поведінки, конспірації діяльності, ретельно розробленого плану спільної кримінально протиправної діяльності, у чіткому виконанні її учасниками своїх ролей тощо. Метою здійснення діяльності злочинної спільноти є мета, яка характерна для злочинної організації, а саме: вчинення тяжких або особливо тяжких злочинів її учасниками.

Керівництво кримінально протиправної діяльності інших осіб полягає в управлінні вже утвореною злочинною спільнотою, доборі й розміщенні кадрів, розподілі й перерозподілі функціональних обов'язків між її учасниками, установленні правил поведінки всередині спільноти, розробленні планів проведення кримінально протиправних операцій, керуванні їх здійсненням, організації контролю над діяльністю учасників, які є членами структурних ланок злочинної спільноти, та ін.

Координація кримінально протиправної діяльності інших осіб полягає в прояві ініціативи суб'єкта, спрямованої на втягнення в злочинну спільноту нових стійких злочинних об'єднань, а саме: злочинних організацій та організованих груп. Забезпечення функціонування злочинної спільноти полягає в підтриманні матеріально-фінансової частини діяльності стійких злочинних об'єднань, які є складовими злочинної спільноти.

Злочинну спільноту слід вважати утвореною з моменту готовності керівництва злочинних організацій скоювати тяжкі або особливо тяжкі злочини, за умови, що вона відповідає всім ознакам, що характеризують її структурні ланки як злочинну організацію.

Слід відмітити, що в Особливій частині КК України відповідальність за створення та керівництво злочинними організаціями встановлена в статтях 255 та 258-3 КК України. Тому у випадку, коли злочинну спільноту будуть складати дві злочинні організації, які не пов'язані із терористичною діяльністю, відповідальність настає за ч. 4 ст. 255 КК України. Якщо злочинну спільноту будуть утворювати терористична організація та будь-яка злочинна організація, не пов'язана з тероризмом, то відповідальність повинна наставати за правилом сукупності кримінально-правових норм: ч. 4 ст. 255 та ч. 1 ст. 258-3 КК України.

Особа, яка створила злочинну спільноту або керувала нею, несе кримінальну відповідальність як організатор злочину. Згідно з положеннями ч. 1 ст. 30 КК України така особа підлягає відповідальності за всі злочини, вчинені злочинною організацією, за умови, що це охоплювалося його умислом. Отже, діяння організатора злочинної організації будуть кваліфікуватися за ч. 1 ст. 255 КК України, а злочинної спільноти – за ч. 4 ст. 255 КК України та за сукупністю з кримінально-правовою нормою, що передбачає відповідальність за діяння (наприклад, вбивство, викрадення людини, відмивання злочинних доходів та ін.), вчинені очолованою ним організацією чи спільнотою. Посилання на ч. 3 ст. 27 КК України не потрібне [2, с. 344].

Учасники злочинної організації підлягають кримінальній відповідальності за кримінальні правопорушення, у підготуванні або вчиненні яких вони брали участь, незалежно від тієї ролі, яку виконував у кримінальному правопорушенні кожний із них (ч. 2 ст. 30 КК України).

Наприклад, учасники терористичної організації, яка є частиною злочинної спільноти, можуть безпосередньо брати участь у скоєнні

терористичного акту, втягувати інших осіб у вчинення терористичного акту; публічно закликати до вчинення терористичного акту; здійснювати вербування, озброєння, навчання особи з метою вчинення терористичного акту, а також використання особи з цією метою. Кваліфікація діяльності керівників терористичної організації, яка є частиною злочинної спільноти, у даному випадку повинна здійснюватись за сукупністю ч. 4 ст. 255, ч. 1 ст. 258-3 та відповідними частинами кримінально-правових норм, які передбачають відповідальність за терористичну діяльність (ст.ст. 258, 258-1, 258-2 та ін. КК України).

Література:

1. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 року № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями». База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://surl.li/aytzhhttp://surl.li/aytzh> (дата звернення: 10.12.2021).
2. Беніцький А.С. Причетність до злочину: проблеми кримінальної відповідальності: монографія / МВС України, Луган. держ. ун-т внутр. справ ім. Е.О. Дідоренка. Луганськ : СПД Резников В.С., 2014. 552 с.

ПОРЯДОК НАДАННЯ ПОЛІЦЕЙСЬКИМИ ДОМЕДИЧНОЇ ДОПОМОГИ ПОТЕРПІЛІЙ ОСОБІ ПРИ УТОПЛЕННІ

Вайда Тарас Степанович

*кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки,
Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Голенко Ніна Миколаївна

*кандидат юридичних наук,
завідувач кафедри спеціальної фізичної та вогневої підготовки,
Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Актуальність проблеми. Під час несення служби з охорони громадського порядку працівники поліції стикаються з різними видами травм як в потерпілих чи правопорушників, так і серед поліцейських. У таких випадках правоохоронці зобов'язані вміти надавати домедичну допомогу (самопомогу) в залежності від фактору ураження. Приділення певної уваги вимагають і надзвичайні ситуації, котрі пов'язані з наданням

допомоги потерпілим внаслідок порушення ними заходів безпеки та поведінки на воді (під час відпочинку поблизу водних об'єктів, під час купання, експлуатації водного транспорту тощо) [1; 2].

ВООЗ визначає утоплення як «процес респіраторного порушення внаслідок занурення в рідину». Утоплення розділяється на такі дві категорії, як: а) нефатальне – особу було врятовано; б) фатальне – настання смерті (у будь-якій формі гострій чи підгострій) внаслідок утоплення [3]. При описі подій на воді термін «занурення» застосовується у ситуаціях знаходження дихальних шляхів особи під водою, а «винирювання» – в ситуаціях наявності тіла особи під водою з одночасним знаходженням дихальних шляхів над водою.

Метою надання домедичної допомоги особі при утопленні є швидкий огляд та ліквідація у потерпілого невідкладних станів, порятунок (витагування) з водного середовища та госпіталізація всіх потерпілих для обстеження. Критеріями, які передбачають включення правоохоронців (працівників бригади екстреної медичної допомоги, далі – ЕМД) для надання домедичної допомоги, є: 1) наявність осіб, які постраждали внаслідок утоплення; 2) події, які пов'язані з утопленням; 3) наявність чи відсутність симптомів [4, с. 683-691].

На особливу увагу поліцейських заслуговують профілактичні питання щодо дотримання безпечних умов купання (пірнання) представників такої категорії населення як діти з метою уникнення їх потенційного утоплення, враховуючи при цьому відповідні застереження: 1) утоплення є частою причиною смерті серед цієї вікової верстви; 2) можливості утоплення включають такі фактори ризику, як чоловіча стать, вік менше 14 років, вживання алкоголю, відсутність нагляду та небезпечна поведінка.

Правоохоронці та задіяні рятувальні служби під час порятунку і надання допомоги потерпілій особі повинні скоординувати зусилля для забезпечення швидкого доступу до людини та надання їй допомоги. Проведення підтримки життя на воді шляхом реанімаційної вентиляції можуть збільшити шанси на виживання, при цьому проведення непрямого масажу серця на воді є марним.

Європейська рада реанімації рекомендує первинне проведення 5 реанімаційних вдихів жертві утоплення, при цьому первинна вентиляція може ускладнюватись через наявність води у дихальних шляхах, яка перешкоджає альвеолярному розширенню. Після 5 первинних вдихів та 30 компресій потрібно застосовувати реанімаційну стратегію 2 вдиха до 30 компресій [3; 5, с. 7-9]. Активні спроби виведення води з організму (шляхом стискання живота або іншими методами) потрібно уникати, оскільки це відтерміновує початок проведення реанімації та збільшує ризик блювання і аспірації.

Рятівники завжди повинні підозрювати пошкодження шийного відділу хребта у кожній жертві утоплення, особливо якщо механізм травми, який вказує на високу вірогідність травми шийного відділу хребта, включає

пірнання, катання а водних лижах, серфінг або аварії на воді. У той же час нові положення в медичних протоколах стосовно особливих умов настання зупинки серця (авторство ААС, 2010 р.) стверджують про те, що застосування будь-яких методів контролю хребта не потрібні, якщо механізм або травма, анамнез або фізикальне обстеження не приводили до травми шийного відділу хребта.

Також існує невпевненість щодо можливості виживання після утоплення в холодній воді, проте, останні огляди літератури свідчать про наступне: а) якщо температура води нижче 6°C і особа має зупинку серця внаслідок занурення, то виживання можливе (якщо особа знаходився у стані занурення **не довше 90 хвилин**, тому реанімаційні заходи необхідно розпочати) або маловірогідне (при знаходженні під водою **довше 90 хвилин** і рятувальники можуть прийняти рішення не починати реанімацію на місці події); б) якщо температура води вище 6°C і особа має зупинку серця внаслідок занурення, то виживання можливе (якщо людина знаходилася у стані занурення **не довше 30 хвилин**, тому необхідно розпочинати реанімаційні заходи) або маловірогідне (при знаходженні під водою **довше 30 хвилин** і рятувальники можуть прийняти рішення не починати / припинити реанімацію на місці події).

У потерпілого можуть розвинутися гострі респіраторні ускладнення внаслідок утоплення, відповідно, всі особи мають госпіталізуватись для подальшого обстеження. При наданні допомоги потерпілій особі перш за все необхідно провести оцінку її стану: 1) діяти відповідно до настанови «Загальні правила надання допомоги» [3]; 2) анамнез повинен містити деталі подій, що передували зануренню, деталі щодо механізму пошкодження, часу знаходження під водою та температуру води (якщо відомо); 3) первинний огляд має включати активний контроль прохідності дихальних шляхів та відновлення адекватного дихання та оксигенації – на відміну від стандартного алгоритму С-А-В при зупинці серця, потерпілі з зупинкою серця внаслідок утоплення потребують застосування алгоритму А-В-С з правильним контролем дихальних шляхів і підтримуючою вентиляцією; 4) анамнез, механізм травми і огляд мають включати підозру на травму шийного відділу хребта, за її наявності – мінімізуйте рухи в шийному відділі хребта; 5) оцініть наявність інших пов'язаних травм, таких як ЧМТ або невідкладні стани, пов'язані з зануренням.

Безпосередня домедична допомога потерпілому на місці події передбачає застосування поліцейськими комплексу рятувальних дій, серед котрих: 1) забезпечення безпеки на місці події, витягування утопельника якомога швидше з води (застосовувати найбезпечнішу техніку порятунку витягування з води, враховуючи обставини події); 2) необхідно евакуювати особу якомога швидше на сушу або борт водного транспорту; у разі затримки евакуації потерпіло особи необхідно проводити базову підтримку життя на воді, яка включає лише вентиляцію легень; 3) контроль дихальних шляхів (див. настанову «Контроль дихальних шляхів» [3]); 4) здійснення дій

відповідно до настанови «Зупинка серця» [3], застосування алгоритму А-В-С (дихальні шляхи, дихання, циркуляція) при зупинці кровообігу і СЛР внаслідок утоплення (див. вище); 5) якщо механізм травми або деталі події вказують на травму шиї, то необхідно іммобілізувати шийний відділ хребта згідно з настановою «Допомога при травмі хребта» [3]); 6) слідкування за життєвими показниками, включно з сатурацією: якщо сатурація нижче 92 %, то потрібно забезпечити кисневу терапію для її підняття до 94-98 %. Далі необхідно проводити вентиляцію з позитивним тиском за наявності симптомів ускладнення дихання; 7) доцільно підозрювати наявність у потерпілого гіпотермії (необхідно надавати допомогу згідно з настановою «Гіпотермія/вплив холодного середовища») [3]; 8) у разі, якщо жертва приймала участь в глибоководному зануренні і є сумніви у тактиці домедичної допомоги (лікування), то слід запросити на консультацію інших медичних фахівців та обговорити необхідність гіпербаричної терапії (врахувати наступні аспекти: а) час занурення; б) найвища досягнута глибина під час занурення; в) швидкість підняття на поверхню; г) суміш газів); 9) за необхідності – забезпечити внутрішньовенний доступ для введення ліків та проведення інфузійної терапії (звільнення від болюса (кулеподібної суміші їжі та слини)); 10) доцільно застосовувати додаткові засоби забезпечення прохідності дихальних шляхів, за необхідності – проводити вентиляцію з налаштуванням постійного позитивного тиску в дихальних шляхах у потерпілого з дихальною недостатністю; 11) проведення кардіомоніторингу.

Забезпечення безпеки потерпілої особи передбачає перш за все уникнення гіпероксигенації утопельника та необхідність дотримання безпеки поліцейського (бригади ЕМД). Серед ключових елементів фіксації умов на місці події, на котрі необхідно звернути увагу рятувальникам, є наступні: 1) механізм травми або деталі події, що вказують на травму шийного відділу хребта; 2) час занурення; 3) уточнення температури води; 4) виявлення обставин подій, котрі передували утопленню; 5) застосування стандартизованих методів збору даних, наприклад формат Утштейна.

Висновки. Враховуючи сучасні підходи щодо надання домедичної допомоги потерпілим при утопленні, можемо визначити критерії її ефективності: 1) вчасне розпізнавання та правильна домедична допомога при проблемах дихання чи дихальній системі; 2) контроль шийного відділу хребта за наявності показань; 3) чітке слідування настанові «Зупинка серця» [3].

Література:

1. Про Національну поліцію : Закон України від 02 липня 2015 року № 580-VIII (із змінами в редакції від 08.08.2021). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/580-19> (дата звернення: 10.12.2021).

2. Про екстрену медичну допомогу: Закон України від 5 липня 2012 року № 5081-VI (із змінами станом на 16.10.2020). URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5081-17/page1#Text> (дата звернення: 10.12.2021).

3. Про затвердження та впровадження медико-технологічних документів зі стандартизації екстреної медичної допомоги : Наказ МОЗ України від 05.06.2019 № 1269. URL: <https://moz.gov.ua/article/ministry-mandates/nakaz-moz-ukraini-vid-05062019--1269-pro-zatverdzhennja-ta-vprovadzhenja-mediko-tehnologichnih-dokumentiv-zi-standartizacii-ekstrenoi-medichnoi-dopomogi> (дата звернення: 02.08.2020).

4. Вайда Т.С. Долікарська допомога : навч. посіб. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2019. 874 с.

5. Вайда Т.С. Пам'ятка працівникові Національної поліції з надання домедичної допомоги : практич. посіб. для курсантів, студентів, слухачів ЗВО МВС України та працівників підрозділів Національної поліції / Тарас Степанович Вайда. Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2020. 56 с.

PROCEDURAL ENSURING OF A PROPER INVESTIGATION OF CRIMINAL PROCEEDINGS BY THE FACTS OF VIOLATION OF CYBERSECURITY OF NAVIGATION IN THE WORLD AND ON INLAND WATER TRANSPORT

Voloshanivska Tetiana Volodymirivna

*Associate Professor, Department of Criminal Procedure
of the Faculty for the Training of Faculty Members for
of the bodies of judicial investigation,
Odesa State University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

Fedorov Ihor Vasylovych

*Associate Professor, Department of Criminal Procedure
of the Faculty for the Training of Faculty Members for
of the bodies of judicial investigation,
Odesa State University of Internal Affairs
Odesa, Ukraine*

On November 21, 2021, a session of the UNECE working group on ensuring the proper functioning of water transport took place. The session was traditionally opened by the Head of the UNECE Transport Networks and Logistics Section, Mr. Francesco Dionori. In his short welcome speech, he emphasized the crucial importance of maintaining the sustainability of transport by the time of quarantine restrictions in Europe which were caused by the global coronavirus pandemic. However, Mr Dionori also noted that all other challenges that the inland waterway

freight and passenger transport sector is facing in the European region should not be overlooked. This includes the urgent need to develop up-to-date strategies and new information technologies and digital applications that can adequately address cybersecurity threats in various aspects of inland waterway transport on Europe's waterways. That is why one of the key issues discussed at the session was a working meeting on "Cybersecurity in inland water transport". [1]

The following facts may indicate that the issue of cybersecurity of navigation should be under the constant supervision of world law enforcement agencies: in July 2017 in the Black Sea, the captains of 20 ships found that GPS navigators made a mistake in providing coordinates of more than 20 marine miles. According to shipping safety experts, this fact may indicate that there was a spoofing attack on the GPS system.

In addition to sea vessels, seaports are also subject to cyberattacks. For example, in the period from 2011 to 2013, the infrastructure of the seaport of Antwerp was broken in order to locate the goods, as well as attempts to smuggle. In 2017, 17 of the 76 cargo terminals of the world-famous Maersk company were infected with the NotPetya computer virus.

Thus, the issue of detecting and conducting pre-trial investigation into the facts of cybercrime in full and in the shortest possible time should be one of the priority areas in the law enforcement system of Ukraine.

In the scientific literature there are several definitions of the very concept of «cybercrime» and, from our point of view, the following definition is the most full: "Cybercrime is illegal actions that are performed by people who use information technology for malicious purposes. The main types of cybercrime are spreading malicious software, cracking passwords, stealing credit card numbers and other bank details, as well as spreading illegal information via the Internet. Cybercrime is defined as "criminally punishable actions involving unauthorized intrusion into the operation of computer networks, computer systems and programs in order to identify computer data. In this case, the computer appears as the subject of malice, and information security of the object. To the events associated with malice can include situations in which the computer is a tool for committing crimes with the purpose of violating copyright, public safety, property rights, morality". [2]

As a rule, the category of cybercrime includes criminal offences under Section 16 "Crimes in the Use of Electronic Calculating Machines (Computers), Computer Systems and Networks and Electric Communication Networks". At the same time, there is the following opinion that Ukrainian Criminal Code provides 4 articles for information crimes.

- Art. 361 – Unauthorized intrusion into the work of electronic processing machines (computers), automated systems, computer networks or electronic communication networks.
- Article 361-1 – Provides for punishment for the creation and dissemination of viruses, irrespective of the purpose of such activities.
- Article 362 – Unauthorized acts with information that is processed in electronic processing machines (computers), automated systems, computer

networks or stored on the carriers of such information, are committed by a person who has the right of access to it.

- Article 361-2 – Provides for sanctions for abuse of the right of access to information. When a company employee, using his or her official duties, granted access to the database of his or her company's clients to third parties or competing companies.» [3]

However, in our opinion, this list should be expanded by adding articles such as Article 200 of the CC of Ukraine "Illegal actions with documents for transfer, payment cards and other means of access to bank accounts, electronic money, equipment for their production» and Article 231 of the CC of Ukraine "Illegal collection for the purpose of use or use of the information that constitutes a commercial or bank secrecy". The above malpractices cannot be committed without the use of modern IT technologies and software.

Given the importance of identifying and investigating these crimes, there is no doubt that it is necessary to take all possible measures provided for by the current legislation of Ukraine, including the criminal procedure, including the use of unofficial (investigative) investigative actions.

At the same time, in accordance with paragraph 2 of Article 246 of the CPC of Ukraine "Informal investigative (search) activities shall be carried out in cases where the information about the criminal offence and the person who committed it is not possible to obtain by other means. Informal investigative activities, provided for in Articles 260, 261, 262, 263, 264 (in part of the actions carried out on the basis of a judge's order), 267, 269, 269-1, 270, 271, 272, 274 of the present Code shall be conducted exclusively in criminal proceedings for grave or particularly grave crimes». [4]

Thus, the investigator cannot appeal to the court to request that the NSDCS be conducted for almost all criminal offences committed with the use of so-called "high-tech" technologies.

Current Criminal Procedure Code provides for the possibility of covert investigative (search) activities without taking into account the gravity of the criminal offence: part 2. 264 of the CC of Ukraine "Withdrawal of information from electronic information systems".

"2. It shall not require the permission of the investigating magistrate to obtain information from electronic information systems or their parts, access to which is not restricted by its owner, occupant or custodian or is not related to the logical security system".

The article 268 of the CC of Ukraine "Establishment of the location of the radio-electronic device:

"1. Determination of location of radio-electronic device is an unobtrusive investigative activity, which consists in the use of technical means for localization of location of radio-electronic device, including mobile telecommunication system terminal, and other radio and video devices active at mobile operators' networks without disclosure of the content of messages transmitted, if the result

of its performance may determine circumstances that are relevant for criminal proceedings... " [4]

Thus, there is every reason to believe that there is a general need to expand the list of criminal offences during the pre-trial investigation of which it is possible to use unofficial (investigative) investigative actions and to introduce part 2 Article 246 of the CCP of Ukraine in this version:

"2. Informal investigative (search) actions shall be carried out in cases when it is impossible to obtain information about criminal offence and the person who committed it in any other way. Informal investigative activities provided for in Articles 260, 261, 262, 263, 264 (in part of the activities carried out on the basis of a judge's order), 267, 269, 269-1, 270, 271, 272, 274 of the Code are carried out in criminal proceedings for grave or particularly grave offences, as well as for criminal offences under Articles 200, 231 of the CC of Ukraine and Section XVI of the CC of Ukraine".

References:

1. 65 session of working group from internal water-carriage of UNECE: Cybersecurity of internal water-carriage and claim of six revision of CEEVNI, URL: <https://hydro.gov.ua/?p=4577>

2. Basic Concepts and Classification of Cybercrime. URL: http://dspace.kntu.kr.ua/jspui/bitstream/123456789/5119/1/AUConferenceCyberSecurity_November2016_p33.pdf.

3. In the last five years, the number of cybercrime cases in Ukraine has doubled. Opendatabot. URL: <https://opendatabot.ua/blog/374-hackers>.

4. Criminal Procedure Code of Ukraine from 13.04.2012 ¹ 4651-VI // Golos Ukrainy. – 19.05.2012. – № 90-91

ДО ПИТАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ПРИ РОЗСЛІДУВАННІ КРИМІНАЛЬНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ ВОДНИХ ОБ'ЄКТІВ

Галицька Ольга Костянтинівна

*кандидат юридичних наук,
старший викладач кафедри політичних наук і права
Південноукраїнський національний педагогічний університет
імені К. Д. Ушинського
м. Одеса, Україна*

Ефективність діяльності по розслідуванню кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, значною

мірою зумовлюється тим, наскільки вона відповідає сучасним організаційним вимогам і підпорядкована організаційним закономірностям.

Відповідно до різних видів діяльності посадових осіб, які здійснюють розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, у контексті організації їх діяльності, можна виділити наступні напрямки взаємодії між ними: організаційне забезпечення діяльності уповноважених осіб; організаційне забезпечення експертної діяльності; організаційне забезпечення оперативно-розшукової діяльності; організаційне забезпечення судової діяльності та ін.

Організація розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, має рівні та підрівні, на яких і між якими відбувається взаємодія. Системно-структурний аналіз рівнів взаємодії при розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, дає підстави представити їх наступним чином: рівень судової влади – слідчий суддя; рівень контролюючих органів – прокурор; рівень органів, що безпосередньо здійснюють розслідування кримінальні правопорушення, представлений, перш за все, слідчий та дізнавачем, які, своєю чергою, взаємодіють з оперативно-розшуковими підрозділами Національної поліції, експертами, криміналістами, окремими державними органами, діяльність яких пов'язана із використанням та охороною водних об'єктів, громадськості.

Принципами, на яких базується взаємодія при розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, є принципи: законності; поділу компетенції між учасниками взаємодії; самостійності співробітників оперативних підрозділів, слідчих і спеціалістів у виборі засобів при здійсненні узгоджених заходів; нерозголошення учасниками взаємодії відомостей процесуального, оперативно-розшукового та іншого характеру; узгодженості планування і виконання дій учасниками взаємодії, обміну інформацією між ними тощо.

На підставі аналізу нормативних актів, спеціальної літератури, виокремлюють такі найбільш розповсюджені форми взаємодії: «1) обмін інформацією; 2) спільне планування слідчих (розшукових) дій, негласних слідчих (розшукових) дій і їх проведення; 3) взаємне використання наявних сил і засобів взаємодіючих підрозділів тощо» [1, с. 245]. КПК України у ст. 41, ч. 1 ст. 37, ч. 2 ст. 38, ст. 571 передбачає такі форми взаємодії між органом досудового слідства й оперативними підрозділами, як виконання оперативними підрозділами доручення слідчого і створення слідчих груп [2].

Необхідно зазначити, що до 2012 року інституту слідчого судді у кримінальному процесі України не існувало. Його ввів КПК України 2012 року, відповідно до якого слідчий суддя є «суддею суду першої інстанції, до повноважень якого належить здійснення у порядку, передбаченому цим КПК України, судового контролю за дотриманням прав, свобод та інтересів

осіб у кримінальному провадженні» (п. 18 ч. 1 ст. 3 КПК України). Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 207 КПК України, без ухвали слідчого судді ніхто не може бути затриманий.

Характер взаємодії слідчого судді та прокурора при розслідуванні кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, обумовлений особливостями його процесуального статусу, до яких відноситься, зокрема, його «незалежність від усіх інших суб'єктів кримінального провадження, оскільки він є представником судової гілки влади; безініціативністю у здійсненні своїх повноважень, оскільки підставою для оцінки рішень, дій, бездіяльності слідчого або прокурора завжди є наявність скарги належного суб'єкта провадження» [3, с. 13].

Центральною процесуальною особою що здійснює розслідування кримінальних правопорушень на досудовому слідстві загалом, та пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, є слідчий. Згідно положенням п. 17 ч. 1 ст. 3, а також ч. 1 ст. 216 КПК України, органи Національної поліції здійснюють досудове розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів. Закон України «Про Національну поліцію» визначає її як центральний орган виконавчої влади, який служить суспільству шляхом забезпечення охорони прав і свобод людини, протидії злочинності, підтримки безпеки і порядку [4].

Взаємодія слідчого з оперативними підрозділами визначається як «спільна діяльність, яка узгоджена за часом, місцем, засобами і методами реалізації, для вирішення конкретних завдань, що обумовлюються характером слідчої ситуації, для вирішення якої вона здійснюється, з метою розкриття, розслідування та запобігання кримінальним правопорушенням, встановлення об'єктивної істини, відшкодування завданої кримінальним правопорушенням шкоди та виконання вироку в частині конфіскації, а також забезпечення правильного застосування закону» [5, с. 17].

Важливою умовою успішного виявлення і розкриття кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, є міжвідомча взаємодія органів слідства, природоохоронних установ і громадськості. Міжвідомча взаємодія при розслідуванні протиправних діянь, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів, здійснюється, переважно, у формі обміну інформацією, статистичними і довідковими матеріалами, методичними рекомендаціями, взаємного консультування тощо. Прикладом унормування механізму взаємодії між державними органами в особі Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та природоохоронних структур в особі Державної екологічної інспекції, у 2019 році, було розроблено відповідний «Порядок із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту» [6]. Положення цього

документу можуть стати у нагоді при складанні слідчим плану розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів.

Приймаючи до уваги трансграничний характер злочинів, пов'язаних із забрудненням водних об'єктів Чорноморського регіону, важливою є взаємодія із зарубіжними правоохоронними органами, яка розглядається як узгоджена діяльність різних держав в особі їхніх компетентних органів з надання допомоги в здійсненні кримінального переслідування, судового розгляду і вирішення кримінальних справ, а також допомоги при виконанні вироку. Міжнародну взаємодію, що складається в процесі розслідування екологічних кримінальних правопорушень, необхідно розглядати на основі аналізу його форм. При цьому необхідно зазначити, що спільна робота представників правоохоронних органів декількох країн в рамках розслідування екологічних кримінальних правопорушень пов'язана з певними складнощами, до яких, насамперед чергу, відносять недостатню правову регламентацію взаємодопомоги. Так, єдиною регламентованою у законі процесуальною формою такої взаємодії є складання посадовою особою письмового запиту, посвідченого гербовою печаткою направляючого органу.

Розглянувши форми міжнародної взаємодії, що складається при розслідуванні екологічних кримінальних правопорушень, можна зробити наступні узагальнюючі висновки. По-перше, найважливішим і необхідним фактором і умовою підвищення ефективності розслідування протиправних діянь даної категорії є укладення двосторонніх і багатосторонніх угод, що регламентують питання організації взаємодії російських і зарубіжних правоохоронних органів в рамках розслідування транскордонних екологічних кримінальних правопорушень. По-друге, в рамках даних угод передбачити організацію міжнародних слідчо-оперативних груп та проведення спільних міжнародних комплексних оперативно-профілактичних операцій.

Література:

1. Подобний О.О. Оперативно-розшукова діяльність органів внутрішніх справ у боротьбі з корисливо-насильницькою організованою злочинністю : монографія. Одеса : ОДУВС, 2012. 526 с.

2. Кримінальний процесуальний кодекс України : прийнятий Законом України від 13 квітня 2012 р. № 4651а-17. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua>

3. Крикливець Д. Є. Реалізація засади змагальності під час розгляду скарг слідчим суддею : автореф. дис. ... канд. юрид. наук за спец. : 12.00.09. Львів, 2016. 19 с.

4. Про Національну поліцію : Закон від 5 липня 2015 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19> (дата звернення: 12.01.2020).

5. Юрченко А. М., Гарбовський Л. А., Башта І. І. Взаємодія слідчого з оперативними підрозділами під час кримінального провадження: актуальні проблеми та шляхи їх вирішення : монографія. Ірпінь : [б.в.], 204 с. URL: http://ir.nusta.edu.ua/jspui/bitstream/doc/3800/1/4006_IR.pdf

6. Порядок взаємодії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту : затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 року № 670. *Офіційний вісник України*. 2019. № 61. Ст. 2130.

РОЛЬ ІНСТИТУТУ ВИКРИВАЧІВ У ПРОТИДІІ З КОРУПЦІЄЮ ДЕРЖАВНОЇ ПРИКОРДОННОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Гнатенко Валерія Сергіївна

кандидат юридичних наук,

*старший викладач кафедри кримінального процесу
та організації досудового слідства факультету № 1,*

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

Відповідно до Антикорупційної програми Державної прикордонної служби України, яку розроблено відповідно до статті 19 Закону України «Про запобігання корупції» з урахуванням розпоряджень Кабінету Міністрів України від 05 жовтня 2016 року № 803-р «Деякі питання запобігання корупції в міністерствах, інших центральних органах виконавчої влади», від 23 серпня 2017 року № 576-р «Про схвалення Стратегії комунікацій у сфері запобігання та протидії корупції», схваленої Кабінетом Міністрів України 15 листопада 2017 року Стратегії реформування системи МВС до 2020 року, а також положень Методології оцінювання корупційних ризиків у діяльності органів влади, затвердженої рішенням Національного агентства з питань запобігання корупції від 02 грудня 2016 року № 126, зареєстрованим у Мін'юсті 28 грудня 2016 року за № 1718/29848, Методичних рекомендацій щодо підготовки та реалізації антикорупційних програм юридичних осіб, затверджених рішенням Національного агентства з питань запобігання корупції від 22 вересня 2017 року № 734.

Інститут викривачів відіграє важливу роль у запобіганні виникненню та поширенню корупції у суспільстві. Корупціонер, отримуючи неправомірну вигоду, впливає на майбутнє країни та покладається на мовчання інших громадян. Якщо всі члени суспільства повідомлятимуть про можливі факти корупційних або пов'язаних з корупцією правопорушень, свідками яких вони стали – на роботі, під час волонтерства, навчання, господарської, громадської, професійної, наукової діяльності тощо, тоді потенційний корупціонер подумає тричі перед отриманням неправомірної вигоди чи вчиненням незаконних дій.

Так, за даними дослідження Global Business Ethics Survey (2018), 27 % робітників зазнали негативних наслідків після повідомлення про порушення закону в організації, в якій вони працюють, тому викривачі часто не повідомляють про порушення законодавства, побоюючись помсти з боку роботодавця. Однак захисту потребують не лише викривачі, а й ті особи, на яких спрямовано викривання. Означене обумовлює необхідність забезпечення належного законодавчого врегулювання правового статусу викривача, яке традиційно, а у нашому випадку – неодмінно, має охоплювати права, обов'язки, гарантії діяльності та відповідальність викривачів [3, с. 21].

Політика Державної прикордонної служби України щодо запобігання і протидії корупції в Адміністрації Держприкордонслужби та її розвідувальному органі, регіональних управліннях, загонах Морської охорони, органах охорони державного кордону, органах забезпечення, навчальних закладах, підрозділах спеціального призначення ґрунтується на принципах: верховенства права; доброчесності на публічній службі; формування негативного ставлення до корупції; невідворотності покарання за корупційні правопорушення; ефективності та законності використання бюджетних коштів; прозорості та відкритої діяльності; залучення громадськості до здійснення антикорупційних заходів; створення механізмів партнерства з інститутами громадянського суспільства [2].

Також політика Держприкордонслужби полягає у створенні ефективної системи запобігання, виявлення, протидії і припинення корупції, конфлікту інтересів в Адміністрації Державної прикордонної служби України, регіональних органах, установах, що належать до сфери управління Держприкордонслужби; подальшому впровадженні механізмів прозорості, доброчесності, зниження корупційних ризиків в діяльності Держприкордонслужби; залучення інститутів та організацій громадянського суспільства та підвищення рівня довіри громадян; формуванні нетолерантного ставлення військовослужбовців та працівників Держприкордонслужби до корупції.

У 2020 р. до Національного агентства з питань запобігання корупції надійшло 5095 повідомлень від викривачів, а до уповноважених

структурних підрозділів з питань запобігання корупції державних органів та за кримінальними правопорушеннями – близько 985 повідомлень. Крім того, у 2020 р. Національне агентство з питань запобігання корупції було залучено як сторона до 24 судових справ цивільної та адміністративної юрисдикції, які стосуються порушень трудових прав викривачів і розглядалися судами різних обласних центрів України. Статистика підкреслює активність громадськості у підтриманні законності, однак без належного врегулювання та контролю це може призвести до негативних наслідків (повідомлення з корисливих мотивів, наклеп, шкода діловій репутації, надмірне навантаження на правоохоронні органи тощо) [3, с. 22].

Згідно з Законом України «Про запобігання корупції» викривач – фізична особа, яка за наявності переконання, що інформація є достовірною, повідомила про можливі факти корупційних або пов'язаних з корупцією правопорушень, інших порушень цього Закону, вчинених іншою особою, якщо така інформація стала їй відома у зв'язку з її трудовою, професійною, господарською, громадською, науковою діяльністю, проходженням нею служби чи навчання або її участю у передбачених законодавством процедурах, які є обов'язковими для початку такої діяльності, проходження служби чи навчання [1].

Крім того, політика Держприкордонслужби включає забезпечення виконання рекомендацій міжнародних антикорупційних моніторингових механізмів, зокрема, у рамках моніторингового механізму Конвенції ООН проти корупції (резолюція Генеральної Асамблеї ООН № A/RES/58/4 від 21.11.2003 р.), Стамбульського плану дій Антикорупційної мережі Організації економічної співпраці та розвитку для Східної Європи та Центральної Азії, програм Консультативної місії Європейського Союзу в Україні, заходів Річної національної програми під егідою Комісії Україна – НАТО.

Робота викривачів має свою специфіку, адже вони працюють з різними категоріями осіб, які мають певний ступінь впливу на особу, а отже відтінок загрози нанесення шкоди їх життю, здоров'ю, майну та їх близьким є надзвичайно великим [5, с.12].

Здійснення системного підходу до проведення профілактичних заходів відобразились у свідомій відмові особового складу Державної прикордонної служби України від неправомірної вигоди. У 2018 році загальний грошовий еквівалент неправомірної вигоди, від отримання якої відмовився особовий склад служби, становить майже 1,5 мільйони гривень, що на 30% більше, ніж у 2017 році, з чого ми бачимо, що тенденції ведуть до збільшення відмови від отримання неправомірної вигоди.

Тому захист державою викривачів виражається через заборону на звільнення чи примушування до звільнення через викривання, притягнення

до дисциплінарної відповідальності чи застосування з боку керівника або роботодавця інших негативних заходів впливу.

Проблему зниження рівня корупції в органах Державної прикордонної служби України передбачається розв'язати шляхом об'єднання зусиль керівництва Адміністрації Держприкордонслужби, органів охорони державного кордону, відомчих навчальних закладів та громадських організацій, спрямованих на продовження здійснення заходів у сфері антикорупційної політики за такими пріоритетними напрямками: забезпечення системного підходу до запобігання і протидії корупції; реалізація антикорупційної політики в кадровому менеджменті, формування негативного ставлення до корупції, навчання та заходи з поширення інформації щодо програм антикорупційного спрямування; здійснення заходів щодо дотримання вимог фінансового контролю, запобігання та врегулювання конфлікту інтересів; запобігання корупції у сфері публічних закупівель, посилення ефективності управління фінансовими ресурсами, розвиток та підтримка системи внутрішнього аудиту; створення умов для повідомлень про факти порушення вимог антикорупційного законодавства, надання допомоги особам, які повідомляють про порушення вимог антикорупційного законодавства; забезпечення відкритості та прозорості, залучення громадськості до здійснення антикорупційних заходів, міжнародна діяльність [2].

Інститут викривачів у протидії з корупцією для забезпеченні морської безпеки, полягає у створенні ефективної системи запобігання, виявлення, протидії і припинення корупції. Цілі низька розроблених політичних напрямів для цього створена відповідно до Антикорупційної програми Державної прикордонної служби України. Проблему зниження рівня корупції в органах Державної прикордонної служби України передбачається розв'язати шляхом об'єднання зусиль керівництва Адміністрації Держприкордонслужби, органів охорони державного кордону, відомчих навчальних закладів та громадських організацій, спрямованих на продовження здійснення заходів у сфері антикорупційної політики.

Отже, підсумовуючи, треба зазначити що діяльність викривачів у сфері протидії корупції повинна реалізовуватися повною мірою, і для того потрібно розвивати нові ідеї у нашому суспільстві, впливати саме на менталітет громадян, займатися просвітницькою діяльністю, надавати безпосередньо особам, які можуть викривати злочини нові інструменти та заохочувати використовувати їх, а не лише вносити теоретичні зміни в діюче законодавство.

Література:

1. Про запобігання корупції : Закон України від 14 жовт. 2014 р. № 1700-VII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1700-18>.

2. Наказ Адміністрації Державної прикордонної служби України "06" травня 2019 №463 АГ. URL: <https://dpsu.gov.ua/ua/Antikorupciyna-programa-Derzhavnoi-prikordonnoi-sluzhbi-Ukraini-na-2019-rik/>

3. Косиця О. О. Адміністративно-правовий механізм забезпечення прав викривачів в Україні: дис. ... д-ра юр. наук :12.00.07 Сум. держ. ун-т. Суми, 2019. 391 с.

4. Кримінальний процесуальний кодекс України. Науково-практичний коментар / За загальною редакцією професорів В. Г. Гончаренка, В. Т. Нора, М. Є. Шумила. – К.: Юстініан, 2012 – 1224 с.

5. Роль інституту викривачів у запобіганні та протидії корупції [Текст] : матеріали круглого столу (Київ, 2 листоп. 2018 р.) / [редкол.: В. Черней, К. Ланчінскас, А. Фодчук та ін.]. – Київ : Нац. акад. внутр. справ, 2018. – 174 с.

6. Кримінальний процесуальний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

РОЗМЕЖУВАННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ ДЕРЖАВНОЇ СЛУЖБИ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ, ОРГАНІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У ЗАПОБІГАННІ ТА ПРОТИДІЇ АДМІНІСТРАТИВНИМ ПРАВОПОРУШЕННЯМ

Горбач-Кудря Іванна Анатоліївна
*викладач кафедри поліцейського права,
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Актуальність заявленої теми обумовлена одночасними процесами реформування Державної служби морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація), діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури [3], і створення у складі Національної поліції України (далі – поліції), діяльність якої спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра внутрішніх справ України [4], Управління авіації та поліції на воді. Поява двох структур з різною підвідомчістю та спільною сферою функціонування викликає неабиякий інтерес, зокрема, в частині розподілу юрисдикційних повноважень у справах про адміністративні правопорушення. Відповідно метою доповіді є дослідження питань адміністративної юрисдикції Морської адміністрації й поліції у виконанні завдань з охорони громадського порядку та публічної безпеки.

П.1 ч.3 Джерела 3 поміж основних завдань Морської адміністрації визначено виконання окремих функцій з реалізації державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [3]. Це означає, що адміністративно-юрисдикційна діяльність Морської адміністрації розповсюджується на усі окремі елементи водного транспорту, у т.ч. морські й річкові порти як частини транспортної і виробничої інфраструктури держави [5]. Ч.1 ст.23 Джерела 4 («Основні повноваження поліції») передбачено, що в морських та річкових портах поліція здійснює запобігання адміністративним правопорушенням, виявляє причини та умови, що сприяють їх вчиненню, вживає заходів для забезпечення публічної безпеки та порядку [4]. Попри широкий спектр повноважень, яким наділена поліція в охороні громадського порядку та публічної безпеки, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті їй відводиться місце додаткової допоміжної сили.

Наголошуючи на перевагах розвитку водного транспорту в Україні та включення його до системи мультимедійних перевезень, Фердман Г. П. вказує на цілковиту самостійність водного транспорту у забезпеченні власної безпеки через відповідні сили, засоби та керівні документи. Водночас відсутність підзаконних актів, що регулюють взаємодію органів у сфері водного транспорту з іншими суб'єктами владних повноважень, виявляється у неналежному рівні транспортної безпеки України порівняно із розвиненими країнами світу [4, с.239].

Отже, чинне нормативно-правове забезпечення передбачає, що на водному транспорті, за винятком територій морських та річкових портів, завдання з охорони громадського порядку та публічної безпеки виконуються виключно уповноваженими підрозділами Морської адміністрації. У морських та річкових портах запобігання та протидія адміністративним правопорушенням забезпечуються уповноваженими підрозділами Морської адміністрації та поліції.

Відповідно до ст.225 Джерела 2 до сфери розгляду Морської адміністрації належать справи про адміністративні правопорушення, передбачені ст.114 («Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті»), ст. 115 («Порушення правил користування засобами морського транспорту»), ст. 116 («Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах»), ст. 116¹ («Порушення правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа»), ст. 116² («Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах»), ст. 116³ («Порушення правил реєстрації торговельних суден»), ст.117 («Порушення правил користування річковими та маломірними суднами»), ст. 118 («Порушення правил утримання баз

(споруд) для стоянки маломірних суден»), ч.1 ст.120 («Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті»), ч.3 ст. 129 («Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), ч.2 ст.133 («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), ч.1 ст. 134 («Провезення ручної кладі понад установлені норми і неоплаченого багажу»), абз.10 ст. 135 («Безквитковий проїзд»), ст. 136 («Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті») та ст. 188¹⁵ («Невиконання законних вимог посадових осіб органів морського і річкового транспорту») [2]. Згідно із ст.222 Джерела 2 поліція у сфері безпеки на морському та річковому транспорті розглядає справи про адміністративні правопорушення, визначені ч.3 ст.114 («Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті»), ч.1 ст. 115 («Порушення правил користування засобами морського транспорту»), ст. 116² («Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах»), ч.2 ст.117 («Порушення правил користування річковими та маломірними суднами»), ч.3 ст. 129 («Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), ч.2 ст.133 («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), за винятком порушень на автомобільному транспорті ст. 136 («Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті») [2].

Отже, справи про адміністративні правопорушення, передбачені ч.3 ст.114 («Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті»), ч.1 ст. 115 («Порушення правил користування засобами морського транспорту»), ст. 116² («Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах»), ч.2 ст.117 («Порушення правил користування річковими та маломірними суднами»), ч.3 ст. 129 («Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом»), ч.2 ст.133 («Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті»), за винятком

порушень на автомобільному транспорті ст. 136 («Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті») Кодексу України про адміністративні правопорушення [2], розглядаються уповноваженими підрозділами Морської адміністрації та поліції за альтернативною підвідомчістю.

Ототожнювати адміністративну юрисдикції із підвідомчістю ознака спрощеного підходу у дослідженні, на що вказував Вовк П.В. у Джерелі 1 [1, с. 517]. На думку науковця, адміністративна юрисдикція – це законодавчо закріплена компетенція уповноважених органів влади розглядати та вирішувати справи про адміністративні правопорушення, притягувати винних до адміністративної відповідальності, а також використовувати інші повноваження з метою забезпечення справедливого судочинства, захисту та відновлення прав, свобод і законних інтересів осіб, суспільства та реалізації правоохоронних функцій держави [1, с.519]. Для своєчасності та правильності розгляду справ та виконання постанов по справах про адміністративні правопорушення на водному транспорті допускається адміністративне затримання особи, особистий огляд, огляд речей і вилучення речей та документів, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами, річковими і маломірними суднами та огляд на стан алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також щодо перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, але такі заходи можуть здійснюватися лише уповноваженими підрозділами поліції [2]. Уповноважені підрозділи Морської адміністрації таким правом не наділені, відповідно коло їх компетенції визначається розглядом, вирішенням справи про адміністративне правопорушення, встановленням та притягненням до адміністративної відповідальності особи.

Отже, виконання Морською адміністрацією та поліції завдань з охорони громадського порядку та публічної безпеки потребує налагодження спільної діяльності та нормативного врегулювання взаємодії між ними.

Література:

1. Вовк П.В. Поняття адміністративної юрисдикції в парадигмі правової держави. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2020. № 2. С.517-519. DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2020-2/135>
2. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон України від 07.12.1984 року № 8073-X / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
3. Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 №1095/

Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-p#Text>

4. Про Національну поліцію України: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/580-19#Text>

5. Фердман Г.П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України: державно-управлінський аспект. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Державне управління*. 2020. № 2. Т. 31 (70). С.236–240. DOI: <https://doi.org/10.32838/2663-6468/2020.2/39>

УЧАСТЬ ПІДРОЗДІЛІВ НАЦІОНАЛЬНОЇ ПОЛІЦІЇ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Єсімов Сергій Сергійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративно-правових дисциплін,
Львівський державного університету внутрішніх справ
м. Львів, Україна*

Стратегія національної безпеки України у розділі II «Поточні та прогнозовані загрози національній безпеці та національним інтересам України з урахуванням зовнішньополітичних та внутрішніх умов» визначає чинники, які безпосередньо впливають на стан морської безпеки України [1].

Питання безпеки відіграють важливу роль у життєдіяльності суспільства та держави. Безпека життєдіяльності як ключова соціальна цінність складається з різних складових, однією з яких є морська безпека, безпосередньо пов'язана з розвитком економіки та соціальної інфраструктури країни. Держава створює інституційну систему забезпечення морської безпеки, залучаючи до її супроводження різні органи державної влади. У справу забезпечення морської безпеки залучено підприємства, що експлуатують морський транспорт і інфраструктуру морського транспорту.

Забезпечення морської безпеки, перебуваючи у логічному взаємозв'язку з рештою проблем соціальної безпеки, не можуть бути виключені із загального контексту забезпечення національної безпеки. Серед суб'єктів, які забезпечують морську безпеку та безпечне функціонування транспортної інфраструктури, важливе місце займає поліція. Незважаючи на те, що поліція здійснює лише частину діяльності щодо забезпечення транспортної, у тому числі морської безпеки, від її роботи залежить

злагодженість та продуктивність роботи системи забезпечення транспортної безпеки.

Питання безпеки функціонування морського та річкового транспортного комплексу віднесено до пріоритетних напрямів розвитку через погіршення технічного стану об'єктів транспортної інфраструктури, транспортних засобів, пов'язаного з їх зносом. Це тягне зниження рівня безпеки при експлуатації, підвищення ризику виникнення надзвичайних ситуацій.

Морська безпека розглядається як один із видів транспортної безпеки, яка у свою чергу входить до громадської безпеки. Засоби забезпечення мають бути повністю узгоджені з більш широким комплексом засобів, що забезпечують громадську безпеку, вони повинні враховувати специфіку досліджуваного виду громадської (публічної) безпеки, що виражено у створенні спеціальних правових засобів. Однак, оскільки транспорт не можна розглядати у відриві від транспортної інфраструктури, безпека експлуатації безпосередньо залежить від якості супутніх об'єктів, матеріального, технічного, організаційного та кадрового забезпечення транспортного комплексу країни.

Необхідно наголосити, що морська безпека має бути безпосередньо пов'язана з питаннями охорони навколишнього середовища, із забезпеченням екологічної безпеки. Слід враховувати, що забезпечення морської безпеки виходить за межі національних кордонів держави, має міждержавне значення.

Вирішення проблеми забезпечення морської безпеки зв'язано з наявністю низки загроз. До них відносяться: неефективність контролю роботи морського транспорту та стану інфраструктури; неякісна підготовка кадрів, які здійснюють керування транспортом та інфраструктурою; несвоєчасне застосування заходів правового впливу при виявленні порушень у сфері експлуатації морського транспорту та транспортного комплексу; слабка координація та взаємодія різних органів державної влади та управління у сфері забезпечення транспортної безпеки з транспортними компаніями, що обумовлено комерціалізацією транспорту та децентралізацією управління у сфері функціонування транспортного комплексу, реорганізації правоохоронної системи (ліквідація транспортної міліції України).

До основних принципів забезпечення морської безпеки належить принцип пріоритету життя та здоров'я громадян над економічними результатами господарської діяльності та тісно пов'язаний із ним принцип пріоритету відповідальності держави за забезпечення морської безпеки. Вектор правового регулювання відносин, пов'язаних із забезпеченням морської безпеки, визначають норми міжнародного права, які встановлюють міжнародно-правові стандарти відповідних правових засобів.

Розуміння управлінської компетенції через призму сукупності повноважень органу дозволяє виділити різні види компетенції. Стосовно органів поліції територіальна компетенція виявляється у різному обсязі та

характері повноважень підрозділів різних рівнів. Предметна компетенція визначається за конкретними завданнями структурних підрозділів Національної поліції. Функціональна компетенція виходить із конкретних функцій поліцейських конкретних служб та підрозділів. Закон України «Про Національну поліцію» не виділяє права поліції щодо забезпечення транспортної, у тому числі морської безпеки.

Основними суб'єктами, що реалізують правові засоби забезпечення морської безпеки, є підрозділи охорони органу виконавчої влади у сфері морського транспорту [2].

У даний час до функцій поліції з безпеки на всіх видах транспорту допалається протидія тероризму, забезпечення нормального функціонування в особливий період, оскільки транспорт є об'єктом терористичних посягань.

Компетенція поліції у сфері забезпечення морської безпеки не зводиться до питань охорони громадського порядку. Але у заходах щодо забезпечення транспортної безпеки на об'єктах морського та водного транспорту роль поліції зводиться до сприяння відповідним підрозділам безпеки морських та річкових портів у виконанні покладених обов'язків. Поліція не є основним суб'єктом захисту об'єктів морської інфраструктури та транспортних засобів від актів незаконного втручання. На відносини, пов'язані із забезпеченням морської безпеки, негативний вплив надає відсутність належної взаємодії між суб'єктами господарювання та поліцією.

Потрібно наділити поліцію повноваженнями з забезпечення безпеки на об'єктах морської інфраструктури, компетенцією щодо здійснення контрольно-наглядової діяльності на об'єктах морського транспорту. Ці заходи дозволять сформувати цілісну поліцейську систему забезпечення морської безпеки та зміцнити антитерористичну захищеність транспортного комплексу.

Детермінуючим фактором, що викликає необхідність удосконалення діяльності поліції з забезпечення морської безпеки, стали вимоги міжнародно-правових стандартів, встановлених у даній сфері. Внутрішні загрози набули серйозної небезпеки, оскільки застаріле обладнання дає збої. Морську безпеку мають забезпечувати, окрім технічних фахівців, співробітники Державної служби морського та річкового транспорту України з якими поліція має взаємодіяти.

Важливим напрямом є вдосконалення чинного транспортного законодавства та законодавства, що регулює діяльність поліції щодо забезпечення транспортної безпеки на окремих видах транспорту. Ефективна діяльність поліції з забезпечення транспортної безпеки неможлива без удосконалення законодавства про поліцію.

Однак, значна кількість норм права, які містяться в законах та підзаконних актах, що регулюють відносини, пов'язані із забезпеченням транспортної безпеки, ще не є гарантією захисту транспорту та транспортної інфраструктури від різноманітних аварій та катастроф, злочинних дій.

Доцільно створити спеціалізований орган з координації сил і засобів забезпечення транспортної безпеки в системі Національної поліції, як це мало місце до 2015 року. Підрозділ повинен охопити усі види транспорту та координувати роботу підрозділів поліції, що набуває актуальності у контексті прийняття закону «Про мультимодальні перевезення» [3].

Доцільним є створення у структурі поліції спеціальних підрозділів із забезпечення безпеки на об'єктах морського транспорту.

У Стратегії забезпечення громадської безпеки та цивільного захисту доцільно відобразити загальні питання організації поліції на транспорті та особливості діяльності поліції на окремих видах транспорту, у тому числі на морському [4]. В окремому нормативному акті визначити порядок взаємодії поліції з іншими суб'єктами забезпечення транспортної безпеки, включаючи морську безпеку. Доцільне внесення доповнення до закону України «Про Національну поліцію» щодо визначення функції поліції по забезпеченню транспортної безпеки на всіх видах транспорту.

Такий підхід дозволить розкрити потенціал поліції у цьому напрямі, сконцентрувати увагу не лише на питаннях забезпечення морської безпеки, а й на проблемах забезпечення та безпечного функціонування морського транспорту країни. Проте відсутність фінансування не дає змоги створення підрозділів поліції на морському транспорті.

Досвід роботи водної поліції на Азовському морі (один патрульний катер) вказує на ефективність діяльності щодо забезпечення правопорядку у зоні оперативного обслуговування та вирішенні завдань у контексті забезпечення територіальної цілісності та суверенітету України [5].

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 р. № 392/2020. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text>

2. Про затвердження Порядку організації охорони морських та річкових портів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 р. № 198. URL. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0654-13>

3. Проект закону від 23.10.2020 р. № 4258 «Про мультимодальні перевезення». URL. http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=70239

4. МВС розробило проект Стратегії громадської безпеки та цивільного захисту України. URL. <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/mvs-rozrobilo-proekt-strategiyi-gromadskoyi-bezpeki-ta-civilnogo-zaxistu-ukrayini-arsen-avakov>

5. Водна поліція Донеччини заступила на патрулювання. 03.05.2021 р. URL. <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/vodna-policiya-doneccini-zastupila-na-patrulyuvannya>

**ДЕЯКІ БЕЗПЕКОВІ МОРСЬКІ ЗАХОДИ НАЦІОНАЛЬНОЇ
ПОЛІЦІЇ УКРАЇНИ ТА НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ
АЗОВСЬКО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ
ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Жильцов Олександр Леонідович

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри загальноправових
та соціально-гуманітарних дисциплін,
Херсонський факультет*

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

Новіков Микола Михайлович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри загальноправових
та соціально-гуманітарних дисциплін,
Херсонський факультет*

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

Загальновідомо, що Національна поліція України, особливо у прикордонних областях має разом з Державною прикордонною службою, військово-морськими силами України застосовувати і морські безпекові заходи з протидії насильницькому вторгненню на територію нашої держави будь-якого супротивника.

ЗМІ України з літа 2021 року постійно підтримують інтерес до проблеми можливого вторгнення в Україну зосереджених у вздовж кордонів військових сил Російської Федерації, де прогнозованими шляхами такого вторгнення можливо є: 1) сухопутна територія; 2) морська прикордонна зона, яка не в повній мірі має демаркаційну лінію розмежування країн, особливо в Азовсько-Чорноморському регіоні Херсонської області; 3) повітряний простір над сухопутною та морською територією; 4) космічне вторгнення з боку РФ також прогнозується, як випробування технічних та технологічних військових можливостей РФ з боку її космічних сил та засобів.

На наш погляд, саме готовність до протидії агресорові полягає у визначених державою безпекових, наприклад, морських заходів, які є актуальними і для Національної поліції, провідних навчальних ЗВО, а також всього Азовсько-Чорноморського регіону Херсонської області.

Отже, військово-морська наука, без сумніву, повинна підкріплюватися практикою щодо активної протидії російським морським силам. Цьому сприятиме проект Національної програми такої оборони та військово-морської протидії. Вона природно складається з наступних заходів (фінансування, кадрового забезпечення, матеріально-технічного забезпечення тощо). Якщо в ХНУВС готують поліцейських – пілотів для гелікоптерів, то чому неможна готувати в ОДУВС та ХФ ОДУВС морських

поліцейських за окресленою спеціальною програмою. Наприклад, в Херсоні є декілька цивільних закладів вищої освіти морського профілю: Херсонська державна морська академія, Херсонська філія національного університету кораблебудування ім. адмірала С.О. Макарова та Херсонський морський коледж рибної промисловості.

Отже, після закінчення ЗВО випускників цілеспрямоване можна перепрофілювати на морську поліцейську службу, за умовою корисності останньої для держави, наприклад, на кшталт колишньої водної міліції у колишньому СРСР. До того ж треба сформувавши морську та річкову поліцію для охорони і захисту водних ресурсів та державних кордонів, пристосовуючи до військової стратегії та сучасних умов, вимог та правил щодо здійснення гібридної війни в Україні.

Відомо, що 28 березня 2019 року делегація України, яка взяла участь в 16-му засіданні СРГ Україна – НАТО з питань науки та довкілля, а також засіданні Комісії Україна – НАТО на рівні Комітету НАТО з питань партнерства та колективної безпеки, в тому числі й реалізації військово-морських безпекових заходів. Природно, 2020 році було проведено у м. Києві чергове засідання СРГ Україна – НАТО з питань науки та довкілля, було доручено Місії України при НАТО на практиці реалізувати консультації щодо цього засідання (лист МОН від 26.06.2020 № 1/12-3120) [1].

Таким чином, організація Північноатлантичного договору представляє собою Альянс, як Міжнародну міжурядову організацію, військово-політичний союз з 30 держав, що входять в ЄС, а також США та Канада, які прагнуть забезпечення свободи і безпеки країн-членів, з використанням політичних і військових засобів сучасного військово-морського оборонного захисту щодо загальнолюдських цінностей: 1) означених держав; 2) демократії; 3) людських прав і свобод; 4) верховенства права та права, як комплексного інструмента керування державами: міжнародне право, право ЄС, національне право союзних країн, міжнародне морське право; 5) процесу мирного розв'язання суперечок між державами та в середині кожної держави, що корисно, наприклад, для України.

На наш погляд, новаціями стратегії РФ в сучасних умовах щодо України є терористичні акції: 1) прояв військово-морської загрози, агресії через південно-морські порти України; 2) деморалізації населення через ЗМІ, Інтернет, військово – морськими силовими засобами, демонстрацією передових морських технологій; 3) захоплення наших територій, морських баз на кшталт кримських; 4) скасування в 2015 році Державною Думою РФ примату міжнародного права та відтворення на міжнародній арені засад свавілля, ядерної всездозволеності; 5) впровадження приватних військових кампаній, наприклад, «Вагнер», військових формувань ОРДЛО; 6) створення ядерних військово-морських баз в Криму та розгорнутих ракетних майданів на військових кораблях [3; 4].

Для досягнення мети морських безпекових заходів в діяльності Національної поліції формуються наступні завдання:

- 1) визначити поняття та сутність морських безпекових заходів;

2) здійснити їх порівняння із морськими заходами інших правоохоронних структур та поліції;

3) схарактеризувати напрямки роботи поліції у сфері можливого функціонування морської поліції на перспективу;

4) висвітлити провідні морські заходи, за якими бере участь Національна поліція України та аналогічні служби закордоном.

Об'єктом є поліцейські відносини, що реалізують морські безпекові заходи з протидії агресії РФ. Предметом дослідження – є деякі безпекові морські заходи поліції та навчальних закладів Азовсько-Чорноморського регіону Херсонської області з протидії військової агресії РФ.

Загальновідомі принципи правоохоронної діяльності Національної поліції України щодо викриття та реалізації морських безпекових заходів, які подаємо у власній інтерпретації: 1) міжнародно-правова та колективна співпраця та співробітництво у сфері міжнародної морської регіональної безпеки; 2) міжнародно-правова координація військових, поліцейських сил та сил цивільної оборони щодо безпекових морських засобів України та країн – членів НАТО на підставі Південно-атлантичного договору та Угоди про асоціацію України та ЄС [5]; 3) об'єднання людських, кадрових, фінансових, технічних та технологічних ресурсів стосовно аналітично-стратегічних військово-морських програм та планів України – НАТО; 4) країни – члени НАТО з однаковими програмно-плановими та прагматичними підходами можуть ефективніше співпрацювати з Україною на засадах партнерства, продуктивної співпраці щодо зміцнення безпекових морських заходів; 5) збільшення військово-політичного потенціалу збройних та військово – морських сил України за рахунок внутрішніх резервів Національної поліції та Сил цивільної оборони, на кшталт країн – учасників НАТО; 6) формування іміджу військово-поліцейських сил України та зміцнення довіри до України та НАТО щодо військово-поліцейських морських безпекових заходів во внутрішній та зовнішній сферах співробітництва; 7) Розповсюдження передового досвіду НАТО щодо участі з Україною в світових масштабних військових, поліцейських операціях із залученням Сил цивільної оборони, провідних морських навчальних закладів освіти для зміцнення морської безпеки в Азовсько-Чорноморському регіоні Херсонської області з протидії військової агресії РФ.

Література:

1. Програма НАТО «Наука заради миру і безпеки» в Україні: партнерство та досягнення. URL.: <https://www.eurointegration.com.ua/rus/news/2020/05/11/7120994/> (Дата звернення: 29.08.2021)

2. Група Вагнера. Приватна військова компанія «Вагнера»: URL.: <https://www.ukrinform.ua/rubric-polytics/2107122-gibridna-vijna-rosii-proti-ukraini-uroki-ta-visnovki.html>(Дата звернення: 29.08.2021)

3. Незаконні збройні формування ОРДЛО продовжують збройні провокації: URL.:<https://www.mil.gov.ua/news/2017/02/26/nezakonni>

zbrojni-formuvannya– ordlo –prodovzhuyut-zbrojni-provokaczii/ (Дата звернення: 27.08.2021)

4. Гібридна війна Росії проти України: Уроки та висновки. URL.: <https://www.google.com/>(Дата звернення: 28.08.2021)

5. 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 (Дата звернення: 25.08.2021)

РОЛЬ ЗБРОЙНИХ СИЛ УКРАЇНИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ ОБОРОНИ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Карпенко Володимир Сергійович

*ад'юнкт наукового відділу
організації підготовки та атестації науково-педагогічних кадрів,
Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського
м. Київ, Україна*

Бондаренко Вадим Олександрович

*викладач кафедри розвідки,
Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського
м. Київ, Україна*

В умовах агресивного і в той же час гібридного характеру дій Російської Федерації виникає необхідність зосередити зусилля України на оновленій підготовці Збройних Сил України. Мається на увазі – виконання завдань щодо оборони морських портів враховуючи сучасні вимоги та тенденції розвитку обороноздатності держави.

Прикрим досвідом для України є 2014 рік, а саме анексія Російською Федерацією півострова Крим [1]. Тоді Україна зазнала нищівної поразки втративши найбільшу морську базу Чорноморського регіону. Враховуючи особливості покладених завдань та умов підготовки Військово-морських сил Збройних сил України керівництво держави сприйняло агресію Російської Федерації щодо України як дію до активних та рішучих кроків проти агресії з моря та на приморських напрямках [2].

Як зазначено на мультимедійній платформі іномовлення України Укрінформ: "Державне бюро розслідувань встановило причини та умови, що сприяли розвалу Збройних сил України та анексії Кримського півострова". Так, ми погоджуємося з п'ятьма основними причинами які призвели до окупації Кримського півострова:

1. злочинне скорочення ЗСУ;

2. підрив стану мобілізаційної готовності;
3. знищення систем протиповітряної оборони Криму;
4. незаконні організаційні зміни та нівелювання стратегічних оборонних документів;

5. невжиття заходів щодо реагування на зовнішні загрози [4].

Наразі ми спостерігаємо зі сторони керівництва України занепокоєння щодо подальшої агресії зі сторони Російської Федерації. Низка законодавчих документів, таких як: Воєнна доктрина України: Указ Президента України від 24.09.2015 р. №555/2015; Доктрина застосування сил оборони держави, затверджена наказом Верховного Головнокомандувача Збройних Сил України від 17 серпня 2018 року №20; Концепція розвитку сектору безпеки і оборони України, затверджена Указом Президента України від 14 березня 2016 року №92/2016; Морська доктрина України на період до 2035 року, затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307, у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108; Постанова Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 №1179-р “Про затвердження державної цільової правоохоронної програми “Облаштування та реконструкція державного кордону” на період до 2020 року”; Постанова Кабінету Міністрів України від 13.10.2015 №1168-р “Про затвердження плану першочергових заходів з облаштування державного кордону вздовж берегової лінії та забезпечення охорони територіального моря України в межах Донецької, Запорізької, Херсонської та Миколаївської областей”; Про національну безпеку України: Закон України від 21.06.2018 р. № 2469-VIII; Стратегічний оборонний бюлетень України, схвалений Указом Президента України 6 червня 2016 року № 240/2016, та ін., свідчать про удосконалення і впровадження певних кроків, щодо обороноздатності України та готовності до відсічі Збройної агресії від Російської Федерації.

Хронологічний аналіз щодо захоплення Російською Федерацією півострова Крим свідчить про сплановані дії силових структур та НЗФ щодо захоплення та утримання, в першу чергу, важливих об’єктів інфраструктури та силових відомств [5, с. 1, 2]. Робимо висновок, що з продовженням агресії в Україні з боку Російської Федерації необхідно передбачити та врахувати посилення, охорону, утримання та оборону морських портів Збройними силами України.

Слід зазначити, що впровадження у практичну підготовку підрозділів Збройних сил України нових тактичних маневрів та форм застосування щодо оборони морських портів неодмінно підвищить боєздатність, раптовість та позитивно вплине на виконання завдань щодо оборони важливих об’єктів Чорноморського регіону. Оновлення парку бойових машин та надводних суден Російської Федерації [6, с. 22] потребує у

відповідь оновлення сил і засобів берегової оборони ЗС України. Крім того, цього вимагають наслідки та умови після анексії Криму: відсутність належної кількості надводних суден та відсутність підводних суден, відсутність навчальної бази для підготовки ВМС ЗСУ.

Крім вище зазначеного, для підвищення рівня підготовки підрозділів Збройних сил України щодо оборони морських портів України необхідно врахувати організацію та виконання спільних дій під єдиним керівництвом за стандартами НАТО. Особливу увагу на це звертають Д. Вітер, В. Карпенко, О. Мітягін. Автори переконані, що розвиток системи професійної військової освіти повинен відбуватися у контексті набуття офіцерами навичок оперативного планування за стандартами НАТО [3, с. 64].

3 серпня 2021 року набув чинності закон України "Про основи національного спротиву" де основною метою національного спротиву є підвищення обороноздатності держави. Пунктом 6 статті 3 розділу 2 одним із завдань територіальної оборони визначено: "участь в охороні та обороні важливих об'єктів і комунікацій, інших критично важливих об'єктів інфраструктури, ..." [7]. На нашу думку, Сили територіальної оборони України областей прилеглих до узбережжя Чорного моря необхідно залучати до тактичних навчань та тренувань щодо утримання та ведення оборони морських портів України.

Вважаємо необхідним в обороні морських портів України підвищити роль Збройних сил України. Забезпечення своєчасної та надійної охорони морських портів вбачаємо в організації трьох компонентної складової: морський, повітряний, наземний. Враховуючи це – у процес підготовки підрозділів Збройних сил України, Національної гвардії України, Національної поліції України, прикордонної служби України є необхідність включити спільні дії по зайняттю, утриманню та оборони морських портів для відсічі збройної агресії зі сторони моря.

Література:

1. Від Тузли до анексії. Чому Росії вдалося захопити Крим у 2014-му? URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/chomu-rosiji-vdalosia-zaxoruty-krym/31106434.html> (дата звернення: 08.18.2021).

2. Військово-Морські Сили Збройних Сил України. URL: <https://www.zsu.gov.ua/menu/5fe440852f429b1f88ce9cc6> (дата звернення: 08.12.2021)

3. Вітер Д.В., Мітягін О.О., Карпенко В.С. Формування моделі професійної військової освіти в Україні з урахуванням процедур оперативного планування. Зб. наук. праць "Військова освіта". 2021. №1 (43). С. 64-78. DOI 10.33099/2617-1775/2021-01/64-78.

4. Державне бюро розслідувань встановило причини та умови, що сприяли розвалу Збройних сил України та анексії Кримського півострова.

URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-crimea/3100732-dbr-nazvalo-pat-pricin-aki-prizveli-do-okupacii-krimu.html> (дата звернення: 08.18.2021).

5. Інформаційно-довідкові матеріали щодо хронології подій 2014–2019 років, які відбулися в Автономній Республіці Крим та під час проведення антитерористичної операції / операції Об'єднаних сил на Сході України.

URL: <https://mon.gov.ua/storage/app/media/zagalna%20serednya/metodichni%20recomendazii/2019/06/materiali-inform-hromologia-2019.doc> (дата звернення: 08.12.2021).

6. Переозброєння збройних сил Російської Федерації – реалії, перестороги, виклики для України. URL: <http://old2.niss.gov.ua/content/articles/files/pereozbroennia-bc12a.pdf> (дата звернення 08.12.2021).

7. Про основи національного спротиву. Закон України від 16.07.2021 № 1702-IX. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T211702.html (дата звернення: 08.12.2021).

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ В БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ

Крут Катерина Олегівна

кандидат юридичних наук,

старший викладач кафедри правоохоронної діяльності та поліцейстики,

Харківський національний університет внутрішніх справ

м. Харків, Україна

За років незалежності, територію України омивали Азовське та Чорне моря. Це свідчило, по-перше про сприятливе географічне положення на міжнародній економічній арені, та по-друге вносило вагомий вплив на розвиток держави у геополітичному та воєнно-політичному міжнародному просторі.

Починаючи з 2014 року у наслідок військової інтервенції з боку Російської держави та бездіяльності посадових осіб територію Автономної Республіки Крим було анексовано, відповідно відбувся перерозподіл сфер контролю над акваторією Азовського і Чорного морів. Внаслідок окупації Україна втратила частину потужного потенціалу в морських просторах, та потребує належної охорони своїх кордонів та забезпеченні територіальної цілісності.

Забезпеченням морської безпеки в Україні займається Державна прикордонна служба України. Орган охорони державного кордону є основним органом у загальній структурі Держприкордонслужби, що

безпосередньо виконує поставлені перед Держприкордонслужбою завдання щодо забезпечення недоторканності державного кордону України та бере участь в охороні суверенних прав України в її виключній (морській) економічній зоні, а також здійснює інші повноваження, передбачені законодавством України [1].

Охорона державного контролю здійснюється прикордонним загінном (мобільний прикордонний загін), контрольно-пропускними пунктами та авіаційною частиною, які задля належної охорони та плідної роботи співпрацюють із з'єднаннями, військовими частинами (підрозділами) Збройних Сил України, Національної гвардії України, інших військових формувань, утворених відповідно до законів України, підрозділами правоохоронних органів, державних органів, що здійснюють різні види контролю при перетинанні державного кордону України та пропуску на тимчасово окуповану територію України і з неї або беруть участь у забезпеченні режиму державного кордону, прикордонного режиму і режиму в пунктах пропуску через державний кордон України та в контрольних пунктах в'їзду-виїзду, що виконують завдання на ділянці відповідальності органу охорони державного кордону [1]. Налагоджена робота вищезазначених органів свідчить про дієвий захист та забезпечує належну охорону морської частини України. Однак, сучасна військова інтервенція з боку Російської Федерації наполягає на закупівлі та оснащенні підрозділів охорони державного кордону засобами виявлення безпілотних літальних апаратів та засобами протидії безпілотним літальним апаратам [2].

Також треба зазначити, що співпраця України із міжнародними організаціями із захисту та безпеки морських кордонів, у тому числі у Балто-Чорноморському регіоні неможлива без залучення міжнародних та вітчизняних підприємств. Так, 19 листопада 2019 року був підписаний Рамковий договір між Урядом України та Урядом Французької Республіки «Щодо офіційної підтримки посилення морської безпеки та охорони України» [3].

Задля надійної охорони державного кордону та зручного сервісу, під час його перетинання була низка наступних дій, а саме:

- 22 липня 2020 року на підприємстві «Нібулон» у Миколаєві керівництвом МВС і Держприкордонслужби підписано угоду з французькою компанією OCEA про будівництво катерів для Державної прикордонної служби України;

- триває демаркація українсько-молдовського, українсько-білоруського та українсько-російського державних кордонів;

- виконано заходи з модернізації системи висвітлення надводної обстановки в акваторії Азовського моря;

– на 5 постах технічного спостереження Бердянського прикордонного загону введено в експлуатацію 5 стаціонарних радіолокаційних комплексів висвітлення надводної обстановки.

– підвищено бойовий потенціал підрозділів охорони державного кордону шляхом їх забезпечення, в межах виділеного бюджетного фінансування та за рахунок міжнародної технічної допомоги, сучасними зразками озброєння, автомобільної, бронетанкової та інженерної техніки, а також модернізації застарілих зразків;

– триває реалізація інвестиційного проєкту «Єдина система авіаційної безпеки та цивільного захисту», у межах якої до кінця 2021 року Держприкордонслужбою планується отримати 24 патрульні вертольоти. Два з них вже отримано у січні 2020 року;

– в рамках державного оборонного замовлення отримано та уведено в стрій 2 малих катери Морської охорони Держприкордонслужби (типу «Бриг № 730М»);

– створено систему фортифікаційного та інженерного облаштування місць постійної дислокації та несення служби підрозділами, які виконують завдання у смузі безпеки в районі Операції об'єднаних сил та адміністративної межі з Автономною Республікою Крим.

– напрямки протиправної діяльності на державному кордоні посилено загородженнями. Усього облаштовано 150 км інженерних загороджень, 398 км протитранспортних ровів, понад 316 км рокадних доріг, розроблено майже 70 км контрольних-слідових смуг, обладнано 14 опорних пунктів та інші захисні споруди.

– у повному обсязі виконано завдання щодо запровадження ЄС безвізового режиму для України, зокрема 157 (100%) пунктів пропуску через державний кордон обладнано автоматизованими робочими місцями з функцією біометричного контролю. Забезпечено виконання рішення Ради національної безпеки і оборони України щодо фіксації біометричних даних іноземців та осіб без громадянства в пунктах пропуску через державний кордон.

– запроваджено автоматизовану систему постановки на контроль та виявлення осіб, які тимчасово обмежуються у праві виїзду з України на підставі постанов державних виконавців (боржники, аліментники);

– введено в експлуатацію систему автоматичної перевірки наявності страхових сертифікатів на транспортні засоби, які перетинають державний кордон шляхом використання бази даних Моторно-транспортного страхового бюро України «Зелена картка» (для автомобільного сполучення).

Таким чином, економічна, оборонна та геополітична співпраця України (у тому числі в Балто-Чорноморському регіоні) із міжнародними та вітчизняними організаціями, належна охорона державного кордону надасть

зможу забезпечувати достойну, належну безпеку морських та прилеглих територій від інтервенції з боку сусідських держав.

Література:

1. Наказ Міністерства внутрішніх справ України «Про затвердження положення про орган охорони державного кордону Державної прикордонної служби України» від 26.12.2018р. № 1468/32920 [Електронний ресурс]: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1468-18#Text>.

2. Безпека для громадян [Електронний ресурс]: <https://www.kmu.gov.ua/diyalnist/reformi/bezpeka-ta-oborona/bezpeka-dlya-gromadyan>.

3. Ратифіковано Рамковий договір між Урядом України та Урядом Французької Республіки щодо офіційної підтримки посилення морської безпеки та охорони України (Закон України від 03.03.2020 № 523-IX) [Електронний ресурс]: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/250_001-19#Text.

ДОТРИМАННЯ ПРАВ ЛЮДИНИ В ДІЯЛЬНОСТІ СЛУЖБИ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ЯК ОДНОГО ІЗ СУБ'ЄКТІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Луценко Яна Леонідівна

*аспірантка відділу аспірантури і докторантури
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Україна, як і будь-яка інша сучасна демократична держава, надзвичайно чутливо реагує на надзвичайні ситуації і небезпеки техногенного, природного та іншого характеру. Збройна агресія, пандемія Covid-19, поширення тероризму, кіберзлочинності та деяких інших видів тяжких і особливо тяжких кримінальних правопорушень становлять реальну загрозу державній безпеці України та підвищують уразливість об'єктів її інфраструктури, зокрема, у морській галузі. Зазначене вимагає адекватного реагування з боку уповноважених державних правоохоронних органів і спеціальних служб, до компетенції яких відноситься запобігання, припинення та протидія таким негативним процесам і явищам.

Термін «морська безпека», відповідно до п. 1.7 Тимчасового типового положення про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу), затвердженого наказом Державного департаменту морського і річкового транспорту від 17 червня 2004 р. № 162, визначається як постійно підтримуваний стан захищеності інтересів особи, суспільства і держави від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання в

морську галузь, а також людські й матеріальні ресурси та заходи, які призначені та застосовуються для захисту суден, їх екіпажів, вантажу, портових засобів і інфраструктури морських торговельних портів [1]. Результати аналізу змісту цього визначення дозволяють дійти висновку, що морську безпеку слід розглядати як невід'ємну складову державної безпеки України, під якою розуміється захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших життєво важливих національних інтересів від реальних і потенційних загроз невоєнного характеру [2].

Зважаючи на викладене, важлива роль у забезпеченні окремих аспектів (лат. *aspectus* – точка зору, з якої суб'єкт сприймає або оцінює той чи інший об'єкт) морської безпеки, як однієї із складових державної безпеки України, належить Службі безпеки України (далі – СБ України), а її стан значною мірою залежить від економічної, екологічної, продовольчої, інформаційної, енергетичної та інших різновидів безпеки держав Балто-Чорноморського регіону.

У межах діяльності СБ України, як одного із суб'єктів забезпечення морської безпеки, проводяться передбачені чинним законодавством оперативно-розшукові, контррозвідувальні, пошукові, режимні, адміністративно-правові та інші заходів, спрямовані на пошук і фіксацію фактичних даних про протиправні діяння окремих осіб та груп, відповідальність за які передбачена Кримінальним кодексом України (тероризм, контрабанда, незаконний обіг наркотиків на морі тощо), попередження, своєчасне виявлення і запобігання зовнішнім та внутрішнім загрозам у сфері морської безпеки, розвідувальним, терористичним та іншим протиправним посяганням спеціальних служб іноземних держав, а також організацій, окремих груп та осіб на інтереси України в морській галузі.

Відповідно до ч. 1 ст. 19 Закону України «Про національну безпеку України», СБ України є державним органом спеціального призначення з правоохоронними функціями, що забезпечує державну безпеку, здійснюючи з неухильним дотриманням прав і свобод людини і громадянина: протидію розвідувально-підривній діяльності проти України; боротьбу з тероризмом; контррозвідувальний захист державного суверенітету, конституційного ладу і територіальної цілісності, оборонного і науково-технічного потенціалу, кібербезпеки, інформаційної безпеки держави, об'єктів критичної інфраструктури; охорону державної таємниці.

Одним із ключових виразів у цьому визначенні є вимога щодо неухильного дотримання в діяльності СБ України прав і свобод людини і громадянина (далі – дотримання прав людини). Тобто, жодні порушення законності у сфері дотримання прав людини в діяльності СБ України не можуть виправдовуватися необхідністю боротьби зі злочинністю,

тероризмом й іншими протиправними посяганнями у сфері забезпечення як державної, так і морської безпеки України.

Вимоги щодо гарантування дотримання прав людини в діяльності правоохоронних органів та спеціальних служб, а також можливість їх правомірного тимчасового обмеження у визначених законом випадках передбачена в міжнародних правових актах [3; 4], Конституції України [5] та відповідних законах України – «Про Службу безпеки України», «Про оперативно-розшукову діяльність», «Про контррозвідувальну діяльність» та інших [6; 7; 8].

Завдяки аналізу положень перелічених міжнародних та вітчизняних законодавчих правових актів з'ясовано зміст, сутність, призначення і особливості здійснення окремих видів діяльності СБ України, а звідси – встановлено обсяг прав людини, які можуть у визначених законом випадках обмежуватися під час їх проведення. Так, при проведенні окремих оперативно-розшукових та контррозвідувальних заходів, відповідно до визначених законом підстав і належної правової процедури, може відбуватися правомірне обмеження прав людини, що стосується недоторканності житла, втручання в особисте і сімейне життя та таємниці листування, телефонних розмов, телеграфної й іншої кореспонденції. У деяких випадках, наприклад, при проведенні операцій із захоплення осіб, які вчинили кримінальне правопорушення або затриманні підозрюваних у проведенні розвідувально-підривної чи терористичної діяльності, може тимчасово обмежуватися право на свободу та особисту недоторканність (п. 5 ч. 1 ст. 8 Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність», п. 7 ч. 2 ст. 7 Закону України «Про контррозвідувальну діяльність»).

Положення міжнародних правових актів та Конституції України щодо гарантування дотримання прав людини в діяльності СБ України конкретизовані в галузевому оперативно-розшуковому і контррозвідувальному законодавстві та зводяться до таких загальних вимог: відповідності ступеню оперативно-розшукових і контррозвідувальних заходів, що проводяться у межах цих видів діяльності, суспільній небезпеці злочинних посягань та загроз інтересам суспільства і держави в морській галузі; заборони їх проведення поза межами оперативно-розшукових і контррозвідувальних справ; дотримання вимог щодо підстав, правової процедури проведення, підконтрольності й підзвітності суб'єктів їх здійснення; цільового використання отриманої інформації та заборони розголошення відомостей щодо особистого життя, честі й гідності людини, яка стала відома під час проведення таких заходів; обов'язку надання письмових пояснень з приводу обмеження прав осіб та невідкладного поновлення порушених прав і відшкодування заподіяних матеріальних і моральних збитків в повному обсязі.

У підсумку зазначимо, що зважаючи на потребу в посиленні правових гарантій дотримання прав людини в діяльності вітчизняних правоохоронних органів і спеціальних служб, ризику непропорційного обмеження яких у кризових ситуаціях зазвичай лише зростають, в Україні затверджена Національна стратегія у сфері прав людини [9]. Ця Стратегія спрямована на розв'язання основних системних проблем у сфері забезпечення, реалізації та захисту прав людини в умовах нових викликів, що динамічно постають перед суспільством, та створення механізмів, спроможних мінімізувати можливості для зловживань в діяльності згаданих органів і служб. Очікується, що реалізація її положень призведе до формування дієвих механізмів захисту прав людини на приватність в усіх сферах її життєдіяльності, зокрема й під час проведення оперативнорозшукової і контррозвідувальної діяльності та відповідних заходів з метою забезпечення морської безпеки.

Література:

1. Тимчасове типове положення про службу морської безпеки морського торговельного порту, затверджене наказом Державного департаменту морського і річкового транспорту (портового засобу) від 17 червня 2004 р. № 162. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text> (дата звернення – 02.12.2021).
2. Закон України «Про національну безпеку України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення – 03.12.2021).
3. Загальна декларація прав людини. Прийнята і проголошена резолюцією 217 А (III) Генеральної Асамблеї ООН від 10 грудня 1948 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_015#Text (дата звернення: 04.12.2021 р.).
4. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод. Схвалена Урядами держав – членів Ради Європи 04 листопада 1950 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_004#Text (дата звернення: 04.12.2021 р.).
5. Конституція України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення – 03.12.2021).
6. Закон України «Про Службу безпеку України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2229-12#Text> (дата звернення – 03.12.2021).
7. Закон України «Про оперативнорозшукову діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2135-12#Text> (дата звернення – 03.12.2021).

8. Закон України «Про контррозвідувальну діяльність». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/374-15#Text> (дата звернення – 03.12.2021).

9. Національна стратегія у сфері прав людини, затверджена Указом Президента України від 24 березня 2021 р. № 119/2021. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/1192021-37537> (дата звернення: 05.12.2021).

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ПРАВООХОРОННИМИ ОРГАНАМИ США (НА ПРИКЛАДІ СЛУЖБИ КРИМІНАЛЬНИХ РОЗСЛІДУВАНЬ ВМС США)

Макаренко Вікторія Сергіївна

*кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри поліцейської діяльності та публічного адміністрування факультету № 3,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Служба кримінальних розслідувань ВМС США (тут і надалі – NCIS) є основним правоохоронним органом Військово-морського департаменту США. Його головна функція полягає в розслідуванні злочинів за участю службовців ВМС США та Корпусу морської піхоти США, хоча її повноваження охоплюють питання національної безпеки, контррозвідки, боротьби з тероризмом, кібервійни та захисту військово-морських активів США по всьому світу. NCIS є правонаступницею колишньої військово-морської слідчої служби (NIS), яка була створена Управлінням військово-морської розвідки після Другої світової війни.

NCIS, що складається з близько 2000 співробітників, з яких понад 1000 служать федеральними спеціальними агентами, є унікальним серед американських військових кримінальних розслідувальних організацій, оскільки це відомство, яке керується цивільними особами, і його очолює професіонал із цивільних правоохоронних органів, який підпорядковується безпосередньо секретарю флоту.

Станом на сьогодні NCIS діє приблизно в 191 місті в більш ніж 40 країнах. Враховуючи присутність організації в усьому світі, NCIS часто є першим федеральним правоохоронним органом на сцені, коли зачіпаються інтереси США за кордоном. На додаток до служби в основних військово-морських командуваннях у всьому світі, спеціальні агенти NCIS розміщуються на борту всіх авіаносців ВМС і в складі десантних груп. Агенти NCIS регулярно проводять попередню перевірку перед тим, як

кораблі ВМС США заходять у невійськові морські порти, співпрацюючи з вітчизняними та іноземними колегами, щоб виявити та пом'якшити загрози безпеці. NCIS також проводить операції із захисту вищих чиновників військово-морських сил і високопоставлених осіб [1].

Глобальний рівень діяльності агентства, не надто розгалужена структура сил і різноманіття юрисдикцій – NCIS часто діє в місцях, де місцеві, державні чи іноземні правоохоронні органи мають основну юрисдикцію – означає, що партнерство з іншими правоохоронними органами є важливим. Агенти NCIS регулярно співпрацюють з місцевими, державними, федеральними та іноземними правоохоронними органами та службами безпеки для вирішення кримінальних інцидентів, виявлення та пом'якшення загроз військово-морським силам і активам США, а також проведення спільних операцій [1]. У рамках своїх постійних зусиль по розширенню зв'язків з іншими агенціями NCIS часто проводить навчання правоохоронних органів, семінари з розв'язання справ тощо.

Підрозділам морської поліції підвідомчі такі типи правопорушень як розслідування кримінальних справ; контррозвідка; контртероризм; злочини у сфері кібербезпеки.

Розслідування злочинів є наріжним каменем місії NCIS, оскільки вона є слідчим органом у Департаменті ВМС, відповідальним за основні кримінальні розслідування, пов'язані з акціями ВМС і Корпусу морської піхоти США, військовослужбовцями та афілійованим цивільним персоналом. Агенти NCIS мають повноваження розслідувати злочини відповідно до Єдиного кодексу військової юстиції і Кодексу США, у випадках коли справи пов'язані з Департаментом ВМС.

Спеціальні агенти NCIS ініціюють та ведуть кримінальні розслідування, якщо покарання за злочин передбачає позбавлення волі на строк більше одного року; регулярне розслідування вбивств, зґвалтувань, домашнього насильства, фізичного та сексуального насильства над дітьми, крадіжки зі зломом та пограбування, крадіжки державного та особистого майна та нападу при обтяжуючих обставинах. NCIS також розслідує будь-яку небойову смерть за участю військовослужбовця ВМС або морпіха. Крім того, в 1996 році була створена Програма NCIS з питань домашнього насильства (F&SV) в рамках відділу боротьби з домашнім насильством у Норфолку, штат Вірджинія. Основною метою програми F&SV є запобігання та зменшення сексуального та домашнього насильства у ВМС. Загалом, спеціальні агенти в польових офісах NCIS по всьому світу ведуть розслідування випадках, пов'язаних з: жорстоким поведінням з дитиною; сексуальним насильством над дітьми; дитячою порнографією; домашнім насильством; сексуальне насильство; переслідування [1]. Департамент з розслідування економічних злочинів NCIS працює над програмами Департаменту військово-морського флоту, які підвищують готовність

флоту та реагують на звинувачення у корупції, фінансовому шахрайстві, тощо [1].

Щодо контррозвідувальної діяльності NCIS, то Інструкція міністра ВМС США 3850.2E визначає її як «збір інформація та дії, що реалізуються для виявлення обману, експлуатації, зриву чи захисту від шпигунства, іншої розвідувальної діяльності, диверсій, вбивств, здійснених для чи від імені іноземних держав, організацій, осіб чи їх агентів, або міжнародних терористичних організацій чи діяльності» [1].

NCIS є єдиною службою Військово-морського флоту, уповноваженою проводити розслідування фактичних, потенційних або підозрюваних актів шпигунства, саботажу та розвідувальної діяльності, що здійснюються від імені іноземних держав. NCIS також є провідним органом проведення наступальних операцій, спрямованих на нейтралізацію розвідувальних служб противника [2].

У сфері протидії тероризму NCIS відповідає за виявлення, стримування та припинення тероризму в усьому світі за допомогою широкого спектру слідчих та оперативних можливостей. Як основний правоохоронний і контррозвідувальний орган служб ВМС, NCIS зосереджена на протидії загрозам фізичній безпеці моряків, морської піхоти та цивільного персоналу Департаменту ВМС, а також на запобіганні терористичним атакам на об'єкти, кораблі та експедиційні сили [1].

У сфері кібербезпеки спеціальні агенти NCIS, спеціалісти з інформатики, спеціалісти з комп'ютерних розслідувань, спеціалісти з розвідки та підрядники використовують можливості NCIS Cyber для зриву, стримування та пом'якшення кримінальних, терористичних та іноземних розвідувальних загроз шляхом: забезпечення повного спектру слідчо-оперативної діяльності в кіберсфері; координації роботи з правоохоронними та розвідувальними органами США та за кордоном; проведення криміналістичної експертизи електронних медіа; відстеження шкідливих програм, фішингу тощо [3].

Визначено що правоохорона діяльність Служби кримінальних розслідувань ВМС США має багатоаспектний характер, а саме спрямована на протидію правопорушенням службовців ВМС США та Корпусу морської піхоти США у різних напрямках, що у свої сукупності становить забезпечення морської безпеки. Специфіка забезпечення морської безпеки, в свою чергу, полягає в активній взаємодії з правоохоронними органами різноманітних країн світу, на що, на нашу думку, варто звернути посилену увагу з метою розбудови системи органів забезпечення морської безпеки.

Література:

1. About NCIS. *Naval Criminal Investigative Service*. URL: <https://www.ncis.navy.mil/About-NCIS/>.

2. U.S. Naval Criminal Investigative Service – Charleston Training Academy. URL: <https://www.fletc.gov/us-naval-criminal-investigative-service-charleston-training-academy>.

3. Criminal Investigations. *Naval Criminal Investigative Service*. URL: <https://www.ncis.navy.mil/About-NCIS/Core-Mission-Areas/Criminal-Investigations/>.

4. Secretary of the Navy Instruction. Department of the Navy Instruction No. 3850.2E, January 3, 2017 URL: https://irp.fas.org/doddir/navy/secnavinst/3850_2e.pdf.

5. Counterintelligence. *Naval Criminal Investigative Service*. URL: <https://www.ncis.navy.mil/About-NCIS/Core-Mission-Areas/Counterintelligence/>.

6. Counterterrorism. *Naval Criminal Investigative Service*. URL: <https://www.ncis.navy.mil/About-NCIS/Core-Mission-Areas/Counterterrorism/>.

7. Core Mission Areas: Cyber. *Naval Criminal Investigative Service*. URL: <https://www.ncis.navy.mil/About-NCIS/Core-Mission-Areas/Cyber/>.

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ДОСУДОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Наливко Наталія Валеріївна

студентка 1 курсу магістратури

*Навчально-наукового морського гуманітарного інституту,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

У сучасний період розвитку суспільства проблеми активної протидії злочинності постали як першочергові. Успішна боротьба зі злочинністю залежить від багатьох факторів, зокрема від підвищення актуальності наукових досліджень, розвитку криміналістики, кримінального процесу, теорії оперативно-розшукової діяльності, запровадження їх результатів у практичну діяльність правоохоронних органів, підвищення наукового і професійного рівня органів досудового розслідування.

Серед недоліків кримінальної юстиції слід виділити недостатній рівень формальних і практичних каналів комунікації між органами досудового розслідування та прокуратурою, відсутність професійної кваліфікації органів досудового розслідування на морському транспорті під час перебування в далекому плаванні, відсутність відповідальності за порушення прав людини та ігнорування принципу змагальності в процесу досудового розслідування, розбіжності між процесуальними

повноваженнями та реальними інституційними функціями суб'єктів досудового розслідування невідповідність чинного кримінального процесуального законодавства міжнародно-правовим актам у сфері захисту прав і свобод людини; обмежені повноваження капітана судна, як органу досудового розслідування; обмежене використання запобіжних заходів, альтернативних утриманню під вартою; проблемні питання у визначенні часу затримання особи [1].

Наявність прокурора у досудовому розслідуванні, як процесуального керівника, який не лише спрямовує досудове слідство, а є також особою, яка в першу чергу зобов'язана забезпечити дотримання конституційних прав усіх учасників кримінального процесу, повноважень ініціювати питання щодо відповідальності органу досудового розслідування за порушення закону, їх усунення, вжиття заходів до недопущення в майбутньому, слід розглядати як один із заходів забезпечення професійної відповідальності за порушення прав людини [2].

Але ці положення вкрай складно пов'язати з капітаном судна, який виконує функцію органу досудового розслідування на морському транспорті, адже якщо в Інструкції, яка регулює повноваження капітана судна як органу досудового розслідування та КТМ України є положення щодо направлення матеріалів та підозрюваної особи до відповідних правоохоронних органів, то конкретного відсилання до якого підрозділу направляються матеріали по справі та підозрюваний не вказується [3, с. 87].

Тому, окрім капітана судна який виконує функції органу досудового розслідування на судні, в Україні спеціалізованого підрозділу органів на даний час в прокуратурі не існує. Спеціалізовані підрозділи транспортної прокуратури були ліквідовані на підставі Закону України «Про прокуратуру» від 14 листопада 2014 року № 3541 [4], при цьому даний закон був позитивно оцінений Венеціанською комісією, не дивлячись на те що у багатьох країнах ЄС, таких як Австрія, Велика Британія, Іспанія, Словаччина, Польща існують спеціалізовані підрозділи прокуратури [5].

Ще однією проблемою при розслідуванні злочинів на морському транспорті стосуються прав підозрюваного, які він не має можливості реалізувати в повному обсязі, і при цьому обмежуються його інтереси. Відповідно до норм КПК України право на захист включає в себе: право збирати і подавати докази (ч. 1, 3 ст. 93), використовувати правову допомогу захисника (ст. 45-54), право мати перекладача чи вимагати експертної оцінки. Ці всі права підозрюваного обмежуються при розслідуванні злочинів на морському транспорті у зв'язку з тим, що в деяких випадках не має можливості залучити захисника, так як судно знаходиться в далекому плаванні.

На сучасному етапі виникає багато проблемних питань, які пов'язані з законністю та умовами затримання особи на морському або річковому судні,

яке знаходиться за територією України. Відповідно до ст. 519 КПК капітан судна – це службова особа, уповноважується на вчинення процесуальних дій та законного затримання. Він також уповноважений відповідно до вимог ст. 520 КПК України на здійснення законного затримання особи в порядку, передбаченому чинним законодавством, на строк, визначений ч. 1 ст. 522 КПК України. Аналогічні повноваження капітана судна визначені також і в п. 1.3 Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, затвердженої, наказом Генерального прокурора України від 14 листопада 2012 р. Тобто капітан судна України має право затримати особу на строк, необхідний для доставлення її на територію України.

Провівши своє дослідження, В.І. Фрич та О.Б. Комарницька зазначають, що створюється низка суперечностей: з одного боку, законодавець не регламентує детального порядку затримання особи, хоча і наголошує на його застосуванні такою службовою особою, як капітан судна; з іншого – зазначає про важливість та специфічність цього запобіжного заходу, надавши право його застосовувати слідчому судді, суду, але не визначає спрощеної процедури його застосування при вчиненні злочину на судні [6, с. 114].

З моменту затримання особа в розумінні ст. 42 КПК України набуває статусу підозрюваного, що ставить його у нерівне становище із заявником, потерпілим та щодо реалізації своїх прав і призводить до порушення загальних засад кримінального провадження, оскільки потерпілий отримує у письмовій формі перелік своїх прав та обов'язків, а підозрюваний – тільки роз'яснення таких прав та обов'язків. КПК України не передбачає обов'язку капітана судна вручити підозрюваному пам'ятку про його процесуальні права та обов'язки, хоча ч. 8 ст. 42 КПК України гарантує підозрюваному таке право. Таким чином, на нашу думку, визначивши чіткий перелік процесуальних дій, які повинен провести капітан судна, законодавець у КПК України обмежує його права. При використанні капітаном судна наданого йому права на затримання особи потрібно враховувати, що такий захід у кримінальному провадженні обмежує права особи на свободу та особисту недоторканність, гарантовані ст. 5 Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод 1950 р. [7], а тому може бути застосований тільки за наявності законної мети та підстав, визначених КПК України з урахуванням відповідної практики Європейського суду з прав людини.

Відповідно до вимог ч. 3 ст. 5 Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод [7] після спливу певного проміжку часу навіть обґрунтована підозра у вчиненні злочину не може бути єдиним виправданням тримання під вартою підозрюваного. Крім того, загальне положення щодо розумних строків у таких випадках викладено у правовій

позиції ЄСПЛ, згідно з якою «розумність строку тримання під вартою в кожному конкретному випадку залежить від особливостей конкретної справи, причин, про які йдеться у рішеннях національних судів, переконливості аргументів заявника, викладених у його клопотанні про звільнення.

Продовження тримання під вартою може бути виправдано тільки за наявності конкретного суспільного інтересу, який, незважаючи на презумпцію невинуватості, перевалює над принципом поваги до свободи особистості. Проте строк законного затримання капітаном судна та тримання особи чітко не визначений часовими межами, а доставлення на територію України може відбуватися протягом тривалого часу – від кількох днів до кількох місяців [6, с. 116]. Такий особливий порядок кримінального провадження дещо не узгоджується з Основним Законом України – Конституцією України, яка відповідно має найвищу юридичну силу [8]. З огляду на це, надане капітану судна України відповідно до ст. 522 КПК України право затримати особу на строк, необхідний для її доставлення на територію України, без вмотивованого рішення суду суперечить вимогам ст. 29 Конституції України.

Таким чином, на нашу думку, для вдосконалення досудового розслідування злочинів на морському транспорті доцільно було б у КПК України передбачити транзитне перевезення територією інших держав законно затриманої особи на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні. Це положення доцільно було б відображати у двосторонніх та багатосторонніх договорах, які укладаються Україною з іншими державами.

Література:

1. Сокуренько В.В. Актуальні питання досудового розслідування на сучасному етапі застосування кримінального процесуального законодавства [Текст]. Теоретичні аспекти організації досудового розслідування: матеріали всеукраїнської науково-практичної конференції м. (Харків, 4 грудня 2015р.). Харків : ХНУВС, 2015. С. 16–20.
2. Данильченко Ю.М. Нагляд за досудовим розслідуванням: проблемні питання. *Вісник прокуратури*. 2015. № 12. С. 28–37.
3. Красюк К.О. До питання діяльності транспортних прокуратур в Україні. *Наше право*. 2014. № 4. С. 86–89.
4. Про прокуратуру: Закон України від 14.11.2014 р. № 3541 URL: zakon.rada.gov.ua.

5. Подкопаєв С.В. Організаційна структура системи органів прокуратури України. *Наукові записки Інституту законодавства Верховної Ради України*. 2014. № 4. С. 69–76.

6. Фрич В.І., Комарницька О.Б. Щодо законного затримання особи на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні. *Часопис цивільного і кримінального судочинства*. 2014. № 5. С. 111–120.

7. Конвенція про захист прав людини і основоположних свобод від 04.11.1950 р. URL: zakon.rada.gov.ua

8. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. №30. Ст. 141.

ОСОБА ПІДОЗРЮВАНОВОГО ЯК ЕЛЕМЕНТ КРИМІНАЛІСТИЧНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ КОНТРАБАНДИ НА МОРІ

Янковий Микола Олександрович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри криміналістики та психології
факультету підготовки фахівців
для органів досудового розслідування,*

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

Останніми роками в Україні відбувається збільшення соціально негативних явищ. З однієї сторони, ми бачимо зростання рівня насильства і жорстокості серед населення, та відсутність морального осуду громадськості щодо масової контрабанди з іншої сторони, в якій суспільство вбачає прагнення населення вижити в скрутний час. В результаті деформації суспільної моралі розповсюджуються види поведінки, що заподіюють шкоди правам і законним інтересам громадян, суспільству та державі. До подібних проявів кримінально-протиправної поведінки належить контрабанда.

Масовий характер вчинення цих кримінальних правопорушень свідчить про нагальну потребу винесення вказаної проблематики на рівень першочергового дослідження з визначенням ролі правоохоронних органів у забезпеченні морської безпеки шляхом об'єктивного і повного розслідування кримінальних правопорушень, пов'язаних з контрабандою на морі.

Як відомо, в структурі методики розслідування кримінальних правопорушень першим елементом є криміналістична характеристика. Введення самого поняття криміналістичної характеристики, як справедливо зазначається в криміналістичній літературі, дозволило систематизувати широке коло знань про спосіб скоєння кримінального правопорушення, предмет посягань, обставини, особливості, обстановку вчинення кримінального правопорушення, його причини, умови та наслідки, інші суттєві для протиправного діяння фактори у певну систему, що стала своєрідним підґрунтям розробки відповідної криміналістичної методики розслідування певних видів кримінальних правопорушень [1, с. 169]. Таким чином, криміналістична характеристика, в тому числі й контрабанди на морі, є відправною точкою в складному і тривалому процесі розслідування вчиненого кримінального правопорушення. Спробуємо проаналізувати особу злочинця – один із елементів криміналістичної характеристики контрабанди на морі.

Розглянемо окремі аспекти інформаційної моделі особи, яка займається такою кримінально-протиправною діяльністю як контрабанда на морі. Типовим віком для зазначених осіб є вік від 31 до 40 років (переважна більшість кримінальних правопорушень) і від 41 до 50 років. Цей вид кримінально-протиправної діяльності є переважно «жіночим», оскільки більшість протиправних діянь, пов'язаних з контрабандою на морі, вчиняється, як правило, особами жіночої статі. Здебільшого жінки вчиняють контрабандне переміщення через державний кордон валюти, ювелірних виробів, антикваріату або інших товарів так званої промислової групи. Більшість з них, маючи вищу освіту, ніде не працюють і раніше до кримінальної відповідальності не притягувались. Проте, способи приховування предметів контрабанди, наприклад, розміщення ювелірних виробів у банках з консервацією, валютних цінностей – у мотках пряжі тощо свідчать про наявність певного кримінального досвіду, що і насторожує.

Дещо іншою є характеристика осіб, які займаються контрабандою на морі в складі організованих злочинних груп. По-перше, предмет контрабанди набуває іншого формату, – це зброя, кольорові метали, автомобілі тощо, і займаються цим переважно чоловіки. По-друге, переміщення контрабанди морським шляхом в складі організованої групи накладає на суб'єкти певні вимоги, основними з яких є:

- висока конспіративність, сувора дисципліна та чітко регламентовані ієрархічні відносини в групі;
- детальне планування контрабанди на морі й ретельна підготовка до її вчинення;
- наявність корумпованих зв'язків з представниками правоохоронних органів та державних установ;

– тісний взаємозв'язок керівника організованої групи з кримінальним середовищем, представники якого виконують функції забезпечення її діяльності (наприклад, натиск на конкурентів, захист від рекету тощо);

– залучення до контрабандної групи нехарактерних для злочинного середовища представників суспільства, таких як фінансисти, банкіри, юристи, економісти, інженери, автотехніки, митні брокери, фахівці із оптової та роздрібною торгівлі, зовнішньоекономічної діяльності тощо;

– використання одержаних в результаті контрабандної діяльності коштів для організації протидії правоохоронним органам, проведення розвідувальних та контррозвідувальних заходів, недопущення можливості оперативного впровадження в організовану групу негласних працівників правоохоронних органів тощо.

Таким чином, розглянутий нами елемент криміналістичної характеристики контрабанди на морі є інформаційною моделлю особи підозрюваного і має своїм призначенням на підставі даних про типові елементи кримінально-протиправної діяльності певної категорії осіб оптимізувати процес висунення та перевірки версій з метою швидкого, повного та об'єктивного розслідування цієї категорії кримінальних правопорушень.

Безумовно, зазначений підхід до особи підозрюваного в контрабанді на морі не вважаємо остаточним і безспірним. Можливо серед фахівців виникне потреба в дискусії на запропоновану тематику, що, безперечно, принесе певну користь, адже зіставлення різних поглядів і позицій дозволить удосконалити існуючі науково-теоретичні положення, сприятиме поліпшенню викладання курсу криміналістики та спецкурсів криміналістичної спрямованості.

Література:

1. Іщенко А.В. Методологічні проблеми криміналістичних наукових досліджень : монографія / за ред. І.П. Красюка. Київ : НАВСУ, 2003. 359 с.

CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION

СУЧАСНИЙ СТАН ОБ'ЄКТІВ ГІДРОТЕХНІЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ПОРТІВ "ВЕЛИКОЇ ОДЕСИ"

Калюжна Валентина Євгенівна

*доцент кафедри морських і річкових портів, водних шляхів
та їх технічної експлуатації,*

*Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Дубровський Михайло Павлович

*доктор технічних наук, професор,
завідувач кафедри морських і річкових портів, водних шляхів
та їх технічної експлуатації,*

*Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Калюжний Олексій Вікторович

*кандидат технічних наук, заступник начальника,
Адміністрація Одеського морського порту по розвитку
портової інфраструктури
м. Одеса, Україна*

Актуальність теми обумовлена лідируючим положенням портів Одеського регіону, тобто найбільшою пропускною спроможністю, найкращими морськими підходами та можливістю приймати судна із збільшеною осадкою.

Морські торговельні порти та приватні термінали «Великої Одеси» переробляють розширену номенклатуру вантажів, тобто: генеральні, навалювальні, наливні, а головне у структурі вантажообігу є велика частина контейнерів. Отже, саме Одеський регіон є лідером вітчизняної портової галузі. Однак, сьогодні на роботу портів Великої Одеси також впливають різні загальнодержавні та локальні чинники, тобто, великий фізичний знос причальних споруд, недостатні глибини біля кордону причалів для прийому сучасних великотоннажних суден, низький рівень комп'ютеризації та автоматизації вантажних робіт; недостатнє забезпечення терміналів сучасною перевантажувальною технікою; відсутність необхідної кількості сортувальних ділянок для розміщення суднових партій контейнерів, що

прибувають у порт або відправляються з нього; відсутність належної взаємодії з суміжними видами транспорту (залізничним, автомобільним, річковим).

Особливо це торкається портів Чорноморськ та Одеського. Найбільш конкурентоспроможними з українських портів наразі є Чорноморськ, Одеса та Південний, або «порти Великої Одеси». Саме на їхній базі є можливість зміцнювати конкурентні переваги вітчизняного портового господарства.

Конкурентоспроможність українських портів, при постійному і цілеспрямованому розвитку зарубіжних портів, поступово знижувалася протягом останніх 5-10 років. Це не дозволило Україні зайняти відповідне їй географічним можливостям місце на світовому ринку з переробки вантажів у морських торговельних портах.

Метою представленої роботи є дослідження сучасного стану об'єктів гідротехнічної інфраструктури портів "Великої Одеси". В якості об'єктів розглядане: причал №1 в морському торговельному порту Чорноморськ, причал №7 в Одеському морському порту, причал №8 в морському порту Південний.

Ці об'єкти заслуговують особливої уваги, так як при їх реконструкції (причал 1 в порту Чорноморськ та причал 7 в Одеському порту), та будівництві причалу 8 в порту Південний були впроваджені цікаві інноваційні конструкторське-технологічні рішення.

Таким чином, у запропонованій роботі проблема, що вирішується, це удосконалення проектно-конструкторських рішень, спрямованих на прискорення та мінімальні витрати на будівництво / реконструкцію причалів на території портів «Великої Одеси».

Як свідчать плани розвитку морських портів, а також меморандуми, підписані Адміністрацією морських портів з потенційними інвесторами, будівництво (реконструкція) гідротехнічної інфраструктури портів Великої Одеси є необхідною передумовою реалізації практично кожного інвестиційного проекту. Однією з головних причин морального старіння причальних споруд є розвиток нових видів перевезень і, відповідно, поява нових типів суден. Слабкою ланкою в структурі глибин на найближчі роки являються глибини в інтервалі від 12 до 17 м.

На підставі отриманих розрахункових даних в роботі проведено дослідження із детальним аналізом конструкторське-технологічних рішень при реконструкції гідротехнічної частини причалу №1 в морському торговельному порту Чорноморськ. Новою реконструкцією передбачалося збільшення проектної глибини у кордону причалу №1 до 15 м. Стратегія розвитку порту Чорноморськ також передбачає реконструкцію причального фронту із збільшенням глибин в його акваторії. Йдеться річ про реконструкцію причалів № 11-17 зі збільшенням проектних глибин до 15 м.

В роботі також зроблено аналіз варіанту конструктивно – технологічного рішення реконструкції причалу №7 Одеського морського порту. *Щонайдовший причал порту після реконструкції, за рахунок зміни конфігурації причальної лінії Карантинної гавані збільшиться ще на 29 метрів. Його довжина складе 386 метрів. Передбачена проектом висока щільність пального поля розрахована на більші, чим раніше, навантаження. Глибина біля кордону буде доведена до 13,5 метрів.*

В роботі приведено варіант конструктивно – технологічного рішення будівництва глибоководного причалу №8 в морському порту Південний. Конструкція причалу №8 представляє больверк з розвантажувальною естакадою. Лицева стінка больверку виконана з металевого шпунту коритного профілю типу PU32, довжиною 27,2 м (сталь марки S430GP), яка занурена на відмітку мінус 24,70 м.

Таким чином можливо зробити наступні висновки:

- Температурний, вітровий і хвильовий режими в портах Великої Одеси створюють комфортні умови для прийому великотонажних суден типу Panamax і post – Panamax. Достатні глибини на водних підходах і в акваторії, відсутність складних підхідних каналів, вузьких місць і проток сприяє навігації великотоннажного флоту;

- Завдяки проведених заходів до реконструкції підхідних каналів та акваторії портів з'явилася можливість створення глибоководних причалів шляхом їх реконструкції в портах Чорноморськ та Одеса, будівництва нових причалів в морському порту Південний;

- В порту Чорноморськ з'явиться можливість приймати великотоннажні судна з осіданням до 14,5 м типу Panamax і post – Panamax до повної місткості дедвейтом до 75 000 тон і контейнеровози місткістю 8 000 TEU.

- В Одеському порту в результаті проведення реконструкції причалу №7 буде отримано самий найбільший за протяжністю причал – 386,41 м, глибиною біля кордону 13,5 м та з шириною маневрової смуги біля причалу 199 м. Це дасть можливість прийняти максимальне розрахункове судно типу СН-65 з параметрами: довжина 225 м, ширина 32,26 м, повне осідання у вантажу 12, 2 м.

- На сьогодні, морський порт Південний – єдиний порт в Чорноморському басейні, який в змозі приймати судна вантажопідйомністю більше 200 тис. тон і максимальним осіданням 18,9 м, що дозволяє портовим потужностям регулярно встановлювати рекордні показники.

Усе викладене дасть можливість підвищити конкурентоспроможність портів в Чорноморському басейні. Реалізація нових проектів в портах Великої Одеси позитивно вплине на перспективний розвиток стивідорів, працюючих в портах. Розвиток глибоководної портової інфраструктури

створить умови для залучення до портів «Великої Одеси» нових операторів, що збільшить вантажообіг.

В цілому слід відмітити, що Чорноморський регіон має в розпорядженні досить розвинені порти, які являються і надалі служитимуть сполучними ланками між сухопутними та морськими транспортними магістралями.

Література:

1. ДБН В.1.1-12:2006 «Будівництво в сейсмічних районах України»
2. ДБН В.2.6-198:2014. Норми проектування. Сталеві конструкції.
3. ДБН В. 2.4-3: 2010. Гідротехнічні споруди. Основні положення.
4. Положення про безпечну та надійну експлуатацію виробничих будівель і споруд (НПАОП 45.2-4.01-98) Держбуд України, Держнаглядохоронпраці; Положення від 27.11.1997 № 32/288.
5. ДБН В.1.2-2:2006. Система забезпечення надійності та безпеки будівельних об'єктів. Навантаження і впливи.
6. А.В. Слободяник . Инновационная конструкция глубоководного причального сооружения/ А.В. Слободяник //Вісник Одеського національного морського університету. № 1 (47), 2016.
7. Станков Ю. С глубиной 20 м и более / Ю. Станков // Порты Украины. – 2008. – № 2 (74). – С. 65-67.

ОРГАНІЗОВАНА ЗЛОЧИННІСТЬ ЯК ФАКТОР ВПЛИВУ НА БЕЗПЕКУ ПОРТІВ ЯК ОБ'ЄКТІВ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ДЕРЖАВИ

Рега Юрій Олексійович

*кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник,
директор Навчально-наукового гуманітарного інституту,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Щоголев Сергій Вікторович

*аспірант відділу аспірантури і докторантури,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Стратегією національної безпеки, введеною в дію Указом Президента України від 14.09.2020 № 392 (далі – Стратегія) для критичної інфраструктури держави основними загрозами визначені ті, що пов'язані з погіршенням її технічного стану, відсутністю інвестицій в її оновлення та

розвиток, несанкціонованим втручанням у її функціонування, зокрема фізичного і кіберхарактеру, триваючими бойовими діями, а також тимчасовою окупацією частини території України [1]. Цією ж Стратегією (пункт 19) визначено, що спеціальні служби іноземних держав, насамперед Російської Федерації, продовжують розвідувально-підривно діяльність проти України, намагаються підживлювати сепаратистські настрої, використовують організовані злочинні угруповання і корумпованих посадових осіб, прагнуть зміцнити інфраструктуру впливу.

Як бачимо, організована злочинність безпосередньо не відноситься суб'єктом формування Стратегії до загроз критичній інфраструктурі. Втім, на нашу думку, організована злочинність у всіх її проявах (національна чи транснаціональна) є загрозливим явищем для будь якої інфраструктурної одиниці.

Постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2020 № 1109 «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури» визначено поняття безпека об'єкта критичної інфраструктури як стан захищеності об'єкта критичної інфраструктури, за якого забезпечується функціональність і безперервність його роботи та/або можливість надання ним основних послуг [2]. Цією ж постановою встановлюються категорії критичності, а саме:

I категорія критичності – особливо важливі об'єкти, які мають загальнодержавне значення, значний вплив на інші об'єкти критичної інфраструктури та порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації національного значення;

II категорія критичності – життєво важливі об'єкти, порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації регіонального значення;

III категорія критичності – важливі об'єкти, порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації місцевого значення;

IV категорія критичності – необхідні об'єкти, порушення функціонування яких призведе до виникнення кризової ситуації локального значення.

Згідно з чинною методикою оцінювання, морські та річкові порти України присутні у всіх категоріях критичності – від IV до I.

В секторі (підсекторі) морського та річкового транспорту до об'єктів критичної інфраструктури можуть бути віднесені будь які об'єкти, які надають послуги з контролю і управлінням судноплавством, операцій на внутрішньому, морському або прибережному пасажирському та вантажному транспорті, функціонування керуючих органів портів або суб'єктів експлуатації портового обладнання, експлуатації та обслуговування інфраструктури (каналів, дамб, фарватерів тощо) [2].

Таким чином, організована злочинна діяльність що дотична до будь-якого з вказаних напрямів діяльності, незалежно від форми власності

об'єкта інфраструктури, в кінцевому рахунку спричиняє шкоду критичній інфраструктурі держави у секторі (підсекторі) морського та річкового транспорту.

Крім зазначеного, слід зауважити що крім фінансових втрат від злочинної діяльності на об'єктах морського та річкового транспорту, держава зазнає і значних репутаційних втрат на міжнародній економічній арені, які можуть мати також і політичні наслідки. На думку ряду вчених та фахівців «організована злочинність загрожує національній безпеці України, негативно впливає на формування і діяльність органів державної влади, підриваючи довіру громадян до них, ускладнює відносини України з іноземними державами» [3]. Отже, організована злочинна діяльність (незалежно від її національного чи транснаціонального характеру) що має стосунок (дотична) до будь-яких об'єктів критичної інфраструктури, в тому числі і морських та річкових портів спричиняють шкоду економічного, соціального та міжнародного характеру.

До економічної шкоди слід віднести прямі та непрямі збитки власника об'єкта критичної інфраструктури, держави – у вигляді недоотримання фінансових надходжень від оподаткування вказаного об'єкта. До соціальних наслідків – стан незахищеності населення (в першу чергу – працівників об'єкта критичної інфраструктури та жителів прилеглих територій) від злочинних посягань. До шкоди міжнародного характеру – падіння репутації України як надійного оператора морських та річкових портів.

Таким чином, незважаючи на те, що чинною Стратегією організована злочинність не визначена серед основних для критичної інфраструктури держави, вона має безпосередній негативний вплив на об'єкти критичної інфраструктури взагалі та морські і річкові порти зокрема, який виявляється у негативних економічних, соціальних проявах та може мати негативні наслідки міжнародного характеру.

Література:

1. Стратегія національної безпеки України: Указ Президента України 14.09.2020 № 392/2020. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/392/2020#Text> (дата звернення 13.12.2021).

2. Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.10.2020 № 1109/2020. URL <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1109-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення 13.12.2021).

3. Кулаковський Р.В. Сучасні проблеми боротьби з організованою злочинністю та корупцією. URL: https://minjust.gov.ua/m/str_5179 (дата звернення 13.12.2021).

ГІБРИДНІ ДІЇ РОСІЇ В КРИМУ 2003–2008 РР. ЯК ЗАГРОЗА БЕЗПЕЦІ В ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ ТА ПЕРЕДУВАННЯ ЗБРОЙНОЇ АГРЕСІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ 2014 Р.

Соколюк Сергій Михайлович

кандидат історичних наук, доцент,

професор кафедри Військово-Морських Сил,

*Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського
м. Київ, Україна*

Віроломна збройна агресія Російської Федерації проти України у лютому – серпні 2014 р., у результаті якої було анексовано Крим і тимчасово окуповано частину території Луганської та Донецької областей, загинуло понад 10 тис. цивільних осіб і близько 5 тис. захисників Батьківщини, а понад 1,5 млн. осіб стали тимчасово переміщеними особами, була наслідком низки суб'єктивних і об'єктивних чинників та дій, яким надана, надається і ще буде надана відповідна фахова оцінка. Хоча окремі аспекти цієї теми останнім часом були достатньо висвітлені багатьма фахівцями, а автору цих рядків, починаючи з 2015 р., неодноразово доводилося звертатися до цієї проблематики [18; 19; 20; 21], бачиться актуальним, з погляду часу, зробити певний аналіз подій, які передували і були передвісником, а по-суті, репетицією агресивних дій північно-східного сусіда проти України.

Саме ситуація в Криму, починаючи з перших днів проголошення Державної Незалежності України, стала тим лакмусовим папірцем, що відображав реальний стан справ з українською державністю та міг би, за принципового підходу, а не використання Криму в якості державної дачі з можливістю прогулянки по морю, не допустити ситуації, яка сформувалася на території півострова та призвела до результатів, про які зазначено вище, і наслідки яких доведеться усувати не один десяток років, ураховуючи майже 25-річний період наполегливого, так би мовити, «гібридного» впливу Московщини проти України [17, с.191].

На думку, Світлої Пам'яті видатного державного і військового діяча України Є. Марчука, одним з трьох найбільш критичних моментів у розвитку незалежної України був конфлікт навколо острова Коса Тузла [3; 20, с. 33], на який вже давно мали види чимало політичних і громадських діячів РФ та неодноразово порушували питання про історичну та законну належність острова Росії, результатом чого вже на початку вересня 2003 р. стали будівництво дамби від Таманського п-ва у бік Керчі (начебно для запобігання розмиванню берегової смуги) [6], яке тривало до 23 жовтня,

поки воно було зупинене за 102 м від лінії державного кордону [7; 21], та наміри розмістити на ньому російську заставу [7; 15].

Загалом, причиною цього конфлікту стали: імперіалістична політика керівництва Кремля і намагання його встановити контроль над Керченською протокою та акваторією Азовського моря, підсилені прагненням контролювати нафтогазові родовища під морським дном; бажання РФ апробувати нову воєнну доктрину, що передбачала завдання завчасного удару по районах загрози російським інтересам, та промоніторити реакцію світової співдружності на конфлікт з Україною. А головне, превалювали передвиборчі інтереси: з одного боку, В. Путіна, який був зацікавлений у зміцненні своєї влади та іміджу «собиранеля русских земель», а з іншого – Л. Кучма – у збереженні своєї влади будь-якою ціною [5].

Утім, навіть після зустрічі у грудні 2003 р. обох президентів та підписання ними Договору про співробітництво у використанні Азовського моря і Керченської протоки, який по-суті став «міною сповільненої дії», яка і спрацювала в 2014 р., питання про російсько-український кордон і про режим Азовського моря так і залишилися нерегульованими. І тільки 12–13 липня 2005 р. у результаті чергових міждержавних консультацій РФ визнала належність Україні о-ва Коса Тузла в Керченській протоці і «вод навколо нього» [6; 19, с. 144].

На початку 2005 р., після перемоги «Помаранчевої революції» РФ активізувала інформаційно-психологічну операцію проти України, створюючи та підтримуючи антиукраїнські за своєю суттю політичні партії та рухи, особливо в Криму та Севастополі, та всіляко перешкоджаючи руху України на шляху до євроінтеграції. Так, у травні – червні 2006 р., Росія через своє політичне лобі у Верховній Раді України, проросійські політичні партії, громадські організації та рухи зірвала міжнародні (україно-американські за участі інших держав, передусім, членів НАТО) військово-морські навчання «Сі Бриз – 2006» («Sea Breeze – 2006») [21, с.12]. Ці навчання мали розпочатися 17 червня 2006 р. і стати найважливішим для ВМС ЗС України головним практичним заходом їх підготовки до участі у антитерористичній операції НАТО в Середземному морі «Активні зусилля» та дозволили б адаптувати підготовку українських ВМС до міжнародних стандартів [12]. Українська сторона надавала інфраструктуру на чорноморському узбережжі, а США, у рамках технічності та фінансової підтримки, як це повелося з перших навчань у 1997 р., мали посприяти інженерному переобладнанню полігону в Старому Криму [16].

Натомість, противники цих навчань в українському парламенті – фракції ПР, ПСПУ, КПУ, СДПУ(о) [20, с.33], організувавши протягом травня – червня у Феодосії, Сімферополі та Старому Криму спільно з активістами проросійських організацій, зокрема: «Российской общины», «Союза советских офицеров», «Общественно-патриотического движения

«Родина», «Всеукраїнської організації Союзу робочих, крест'ян и трудовой интеллигенции», «Прорыв», а також членів російської ЛДПР (були згодом депортовані), донських та кубанських козаків (!?) [14; 23] блокування Феодосійського порту та місця перебування представників США [24], що й призвело до їх зриву. Особливу активність проявили лідер ПСПУ Н. Вітренко та лідер КПРФ В. Зюганов, який на той час мав статус члена ПАРС [9], під загальною координацією депутата Держдуми РФ Директора інституту СНД К. Затуліна [1]. Потужний інформаційний супровід здійснювали російські ЗМІ [9; 13]. Урешті-решт, після понад місячної облоги проросійськими силами Феодосійського порту довелося скасувати морську фазу навчань, яка мала розпочатися 19 липня 2006 р. у Чорному морі [2; 12; 23].

У підсумку, ці події стали можливими унаслідок саботажу навчань проросійськими політиками та бездіяльності кримських спецслужб і МВС [10; 11], за виключенням чіткої державницької позиції Представника Президента України в АРК Г. Москаля, який, вбачав у них бажання не тільки зашкодити міжнародному іміджу ЗС України, а й зірвати курортний сезон в Криму, щоб потім у цьому звинуватити київську владу [23].

Незавдово до агресії РФ проти Грузії, 5 липня 2008 р., у Севастополі, під час святкування Дня ВМС ЗС України, агресивно налаштований натовп на Графській пристані, запустивши попереду місцевих бабусь, атакував кордон українських моряків і зірвав пам'ятний знак на честь 90-річчя підняття Українського прапора на кораблях Чорноморського флоту 29 квітня 1918 р. і демонстративно потопив його у Севастопольській бухті [17, с.195]. Чітка злагодженість дій проросійських вандалів чітко засвідчила про присутність у їхніх лавах кадрових співробітників російських спецслужб [19, с.145]. Причому, все це відбувалося на очах севастопольської міліції, яке бездіяльно спостерігала за наругою над історичною пам'яткою України. Разом з тим, ці події засвідчили про розгортання якісно нового етапу українсько-російського протистояння [4; 8]. Аналізуючи бездіяльність місцевих офіційних властей у тих подіях, можна провести аналогію з подіями лютого – березня 2014 р., коли першими зрадили Україні саме працівники правоохоронних органів Криму і Севастополя на чолі зі своїм керівництвом.

«Гібридні» дії РФ яскраво були продемонстровані через декілька днів, коли у період із 14 по 26 липня 2008 р. в районі Одеси, Миколаєва та в Криму відбулися чергові американо-українські військово-морські навчання «Сі Бриз – 2008» із залученням флотів держав – членів НАТО та країн – учасників програми Альянсу «Партнерство заради миру» [17, с.196]. Цьому передувала надзвичайно активна та цілеспрямована тривала інформаційна акція російських та кримських проросійських ЗМІ, котрі всіляко прагнули роздмухати протестні антиНАТОВські настрої серед населення [13]. У

підсумку, згадані вище проросійські партії та громадські організації зірвали берегову фазу навчань у районі озера Донузлав, провокаційними діями захопивши українську військову техніку та спробувавши захопити польовий командний пункт [24]. Координатором цієї провокації в смт Новоозерне був екс-лідер кримських комуністів Л. Грач, який, користуючись своєю недоторканістю депутата Кримського парламенту, був присутній у районі проведення навчань і надавав цілевказівки членам ПСПУ, «Русского блока» із Сімферополя та Севастополя [4; 19, с.146]. Подібна тактика чітко повторилася навесні 2014 р. на Донбасі, коли цивільне населення спрямовувалося на захоплення військової техніки ЗС України, що прямувала на прикриття державного кордону.

Наступного, 2009 р., депутати від фракцій ПР, ПСПУ і КПУ у Верховній Раді України зірвали проведення чергового «Сі Бризу – 2009» та заборонили допуск підрозділів збройних сил інших держав на територію України у 2009 р. для участі у міжнародних навчаннях [2; 19, с. 146].

Отже, проведений аналіз подій початку 2000-х років засвідчив про те, що вони, стали, по-суті, репетицією «гібридних» дій Росії проти України. Ці та подібні акції засвідчили про тривалу цілеспрямовану систематичну діяльність Кремля та проросійські налаштованих політиків і ЗМІ в Україні щодо дестабілізації обстановки, зриву заходів міжнародного військового співробітництва ВМС ЗС України, і стали не тільки провокаціями, а й, загалом, предтечею «гібридної війни» РФ проти України, призвело до подій у Криму з подальшою збройною агресією РФ та анексією півострова і тимчасової окупації частини територій Луганської і Донецької областей – спроби знищення Української держави.

Це вимагає ретельного врахування уроків історії та недопущення сьогодні і в подальшому подібних трагічних помилок, потребує від України цілого комплексу узгоджених дій і заходів, а також розробки стратегії з нейтралізації та попередження цих негативних, а часом, і загрозливих явищ і процесів. Відповідно, безпековий компонент має бути одним із головних пріоритетів зовнішньої і внутрішньої політики української влади, справою всього українського суспільства, запорукою становлення української політичної нації.

Література:

1. Булава І. Геббельсятина. *Флот України*. № 23 від 09.06.2006. URL: <http://fleet.sebastopol.ua/articles/gebbelyatina>.
2. Військові навчання НАТО в Криму зірвано. URL: <http://tsn.ua/ukrayina/viiskovi-navchannya-nato-v-krimu-zirvano.html>.
3. Євген Марчук: «Проблема сучасної України – це ігнорування близького і далекого історичного досвіду». URL: <http://innovations.com.ua/ua/articles/op-manage/19536/jevgen-marchuk>.

4. Исповедь крымчанина. Часть 2. URL: <http://sevastopol.su/blog/read/id/1796>.
5. Карпенко В. Виклики XXI віку. Політичні хроніки пером публіциста. 1. Цупкі обійми «старшого брата». Проблема Тузлы законсервована, але не розв'язана. URL: <http://ukrlife.org/main/karp/vyukyky11.htm>.
6. Конфликт вокруг Тузлы (2003). URL: [http://krymology.info/index.php/%_\(2003\)](http://krymology.info/index.php/%_(2003)).
7. Конфлікт навколо о. Тузла (2003 р.). URL: <http://www.litopys.com.ua/encyclopedia>.
8. Крюгер Ф. Ворожі диверсійні групи в Криму слід негайно нейтралізувати. URL: <http://maidan.org.ua/arch/oldkrym/1215684969.html>.
9. Лосев И. Политическая мозаика. «Нетипичные» славяне. *Флот України*. 2006. №26. 17 липня. URL: http://fleet.sebastopol.ua/articles/politicheskaya_mozaika/.
10. Мамчак М. Військово-політична криза навколо острова Тузла у Керченській протоці 2003 року як перша практична спроба гібридної війни проти України. *Анексія Автономної Республіки Крим і війна на Донбасі. 2014–2015: Зб. наук. праць за матеріалами Всеукр. наук. військ.-іст. конф.*, 23 вересня 2015 / Нац. військово-історичний муз. України. Київ : 2015. С. 6–10.
11. Мезенцев О. Пікетуючи здоровий глузд. Підготовка до навчання «Сі бриз – 2006» триває в непростих умовах. *Флот України*. 2006. № 23. 9 червня. URL: http://fleet.sebastopol.ua/articles/piketuyuchi_zdoroviy_gluzd/.
12. Притула В. Міжнародні навчання “Сі Бриз-2006” не відбудуться. URL: <http://www.radiosvoboda.org/content/article/948552.html>.
13. Россия подает «Си Бриз» в антироссийском ключе. URL: <http://www.ya2004.com.ua/2008/07/18/1158/>.
14. Силкін Є. Коли приїдять сорок народних депутатів з Києва, в мене виникає питання – невже не можна прислати одного розумного?” *Флот України*. 2015. № 26. 3 липня. URL: http://fleet.sebastopol.ua/articles/koli_priyizdyat_sorok_narodnih_deputativ_z_kieva.
15. Сид И. Остров (коса) Тузла: война мифов или новая талассократия? *Сообщение*. 2003. № 12. URL: http://liter.net/=/Sid/article/sid_soob2003-12_tuzla.htm.
16. Сі Бриз. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D1%96_%D0%91%D1%80%D0%B8%D0%B7.
17. Соколюк С. Активізація гібридної війни Росії проти України в Криму (2003–2008 рр.). Крим у координатах історії: збірник матеріалів другого наукового семінару / Упорядники: І. Степанець, О. Машевський, О. Купчик. Київ : ВПЦ «Київський університет», 2021. 262 с. С. 190–198.

18. Соколюк С. Зрив антиукраїнськими силами міжнародних військово-морських навчань «Сі бриз – 2006» – передвісник збройної агресії Росії проти України. Анексія Автономної Республіки Крим і війна на Донбасі. 2014–2015: 36. наук. праць за матеріалами Всеукр. наук. військ.-іст. конф., 23 вересня 2015 / Нац. військово-історичний муз. України. Київ : 2015. С. 11–21.

19. Соколюк С. Криза навколо Острова Тузла та зрив міжнародних військово-морських навчань – репетиції «гібридної війни» Росії проти України. Міжнародна науково-практична конференція «Чорноморське регіональне співробітництво в контексті процесів європейської інтеграції» (22 квітня 2016). Збірник праць. Херсон : Грінь Д.С., 2016. С. 143–148.

20. Соколюк С. Репетиції «гібридної» війни Росії проти України. International scientific-practical conference «Actual Questions and Problems of Development of Social Sciences» (28-30 June 2016). Kielce, 2016. С. 32–36.

21. Соколюк С. Срыв учений «Си Бриз-2006» – репетиция «гибридной» войны России против Украины. URL: <http://qha.com.ua/ru/politika>.

22. Украина против строительства Россией дамбы в Керченском проливе. URL: www.utro.ru/news/2005/03/14/417358.shtml.

23. Хоменко В. Палять американські прапори й... курортний сезон. *Кримська світлиця*. 2006. № 23. 2 червня. URL: <http://svitlytsia.crimea.ua/index.php?section=article&artID=3876>.

24. Шудря А. Але ж дійсно свято! *Флот України*. 2006. № 27. 10 липня. URL: <http://fleet.sebastopol.ua>.

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЯК ПРІОРИТЕТ ДЕРЖАВНОЇ МОРСЬКОЇ ПОЛІТИКИ УКРАЇНИ

Костова Наталія Іванівна

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

Сучасні загрози українській державності значно актуалізували проблематику оновлення правового забезпечення військово-морської діяльності. Цей напрям державної морської політики України на тепер є чи не найголовнішим. Адже 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 завдання забезпечення боєздатності, ефективності та спроможності військово-морських сил кожної держави протистояти їм. Наявність морського узбережжя – великого та потужного економічного і політичного важеля держави – зумовлює необхідність його захисту, що є непорушною істиною з давніх часів. А теперішній час та триваюча агресія щодо України не лише на суходолі, а й на морі – зайвий раз підтверджує слушність тези про необхідність підтримання в дієвому стані власних військово-морських сил, що здатні оперативно реагувати на ворожі дії. Моря й океани є просторами не лише економічної, а й військової експансії всіх держав світу, що перетворило їх на театри військових дій. Їхня роль у збройній боротьбі постійно зростає. Військові флоти стали універсальним видом збройних сил. Це дозволяє їм діяти на суші, на воді, під водою й у повітрі. Морські носії зброї приховані й тривалий час можуть створювати велику загрозу, а з початком бойових дій здатні поразити на всю глибину території супротивника, порушити його господарську діяльність на суші, у морях і океанах. Світовий океан акумулює як загрози, так і захист від них. Завдання, що стоять перед флотами, діляться на завдання мирного та військового часу, у ближній морській зоні й у віддалених районах Світового океану. Пріоритетність флоту серед інших видів збройних сил визначається його високою

мобільністю, автономністю, великою вогневою міццю, здатністю тривалий час діяти поза межами своїх державних кордонів і навіть у мирний час здійснювати силові зовнішньополітичні акції уряду, гарантувати військову й економічну безпеку [1]. Морська доктрина України на період до 2035 р. [2]. визначає військово-морську діяльність як складову частину морської діяльності, спрямовану 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. Основними принципами реалізації державної морської політики визначено, зокрема, пріоритет відродження військово-морського потенціалу країни, підвищення його рівня до рівня держав Європейського Союзу (далі – ЄС) і НАТО. А одним зі складників поліпшення стану морської діяльності означено покращення стану Військово-Морських сил Збройних сил для належного виконання завдань із забезпечення захисту національних інтересів на морі щодо реагування на загрози з моря. Така підвищена увага, що приділяється в Доктрині напряду військово-морської діяльності, не є випадковою через значну актуалізацію викликів та загроз українській державності із 2014 р. І підсилення військово-морської могутності нині є одним з актуальних і найважливіших питань сучасного державотворення. Звісно, ці процеси не можуть відбуватися без оновленого правового базису, створення реальної можливості та здатності підтримання й охорони встановлених Україною правових режимів прибережних морських просторів: внутрішніх морських вод, територіального моря, прилеглої та виключної (морської) економічної зони, континентального шельфу. Етапами реформування ВМС Збройних сил України визначено такі: перший етап – до 2025 р. – спрямований на розвиток спроможностей для встановлення контролю над територіальним морем та поза його межами. Орієнтовно – 40 миль від узбережжя України. Контроль над територіальним морем передбачає ведення спостереження та проведення активних дій поза межами 12-мильної зони. Другий етап – до 2030 р. – спрямований на забезпечення відновлення, розвитку спроможності для захисту національних інтересів на морі в межах виключної морської економічної зони України. Отже, завдання щодо розбудови як правового, так і організаційного характеру, що визначені чинними програмними документами морської сфери, є вагомими для обороноздатності нашої держави, проте важливо не лише їх задекларувати, а й визначити більш конкретно. Крім того, на наше переконання, необхідно розробити план заходів із реалізації таких завдань. Він має бути організаційно та фінансово підтриманий державою і мати на меті комплекс дій, що нарешті повернуть Україні звання потужної морської держави з ефективним та здатним на підтримання і захист власних прав у прибережних морських просторах та інших районах Світового океану військово-морським флотом.

Література:

1. Безкоровайний В.Г. ВМСУ та проблеми національної безпеки України. ZN.UA. URL: https://dt.ua/POLITICS/vmsu_ta_problemi_natsionalnoyi_bezpeki_ukrayini.html.

2. Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 р. : постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108. Офіційний вісник України. 2019. № 2. Ст. 53.

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

ЗАПОБІГАННЯ ТА ПРОТИДІЯ КОНТРАБАНДИ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ ТА ТЕРОРИЗМУ НА МОРІ

Александрова Олена Русланівна

*курсантка 2 курсу факультету підготовки
фахівців для підрозділів превентивної діяльності,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Коломієць Юрій Миколайович

*старший викладач кафедри спеціальної та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Карапет'янц Святослав Ігорович

*викладач кафедри спеціальної та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Незаконний обіг наркотичних засобів та тероризм на морі становить все більшу небезпеку для міжнародних відносин, економічного та соціального розвитку держав та їх національної безпеки. Торгівля наркотиками та зловживання ними є найбільшим із соціальних проблем нашого часу. Це великий незаконний бізнес, з величезним обігом грошей та складною злочинною міжнародною мережею. Величезний прибуток, одержуваний злочинцями внаслідок контрабандного ввезення наркотиків, як така становить загрозу міжнародної стабільності. Частина цього прибутку нерідко йде на фінансування терористичних груп та підрив законної державної влади.

Гостро стоїть ця проблема і в межах такого географічного середовища, яким є море. Морські простори, як найбільш зручне середовище для транспортування вантажів, нерідко використовують злочинні елементи як канал поширення наркотиків по всьому світу. Найбільше наркотиків у світі перевозиться саме через море. Морський транспорт у цьому відношенні має низку переваг перед іншими видами транспорту, а саме це є : відносна легкість приховування наркотиків в упаковках та контейнерах з вантажами, судових приміщеннях; наявність у членів екіпажів суднів значної кількості контактів із іноземцями в портах перебування й складність виявлення серед

них зв'язків злочинного характеру. На морський транспорт припадає 37, 6% від загальної кількості вилучених наркотиків, що незаконно перевозяться. Для порівняння на наземний транспорт припадає – 25, 4%, на повітряний – 5, 4%, на пошту – 0,7%, інші способи контрабанди наркотиків – 30, 9% . На превеликий жаль, розмір незаконних перевезень наркотиків торговими суднами продовжує зростати [1, с. 17].

В даний час немає жодних обнадійливих ознак, що незаконний ринок наркотиків насичений або що їх перевізники стикаються з непереборними труднощами в освоєнні нових та розширення старих каналів постачання. Навіть широкомасштабні конфіскації наркотиків останніх років не змогли зменшити кількість наркотиків, що незаконно перевозилися. В результаті проведення цих заходів підвищилася ціна на наркотики на "чорному" ринку, а рівень незаконного обігу залишився тим самим. Слід зазначити, що методи контрабанди наркотиків та торгівлі ними останнім часом стали значно витонченішими. Поряд із цим все більше моряків самі стають споживачами наркотиків. Ця проблема, крім моральних міркувань, має серйозні наслідки, оскільки торкається безпеки мореплавства [2, с. 67].

Міжнародний тероризм сьогодні – це геополітичний виклик усьому світовому співтовариству. Він спирається на підтримку різного рівня екстремістських організацій, одержуючи від них усі необхідні засоби для терористичної діяльності. Аналітики відзначають масштабність та скоординованість дій міжнародних терористів, їх транскордонний характер.

Міжнародний тероризм на морі, так само як і міжнародний тероризм на суші та у повітрі, спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, які є громадянами іноземних держав, та їхньої власності. Головною його небезпекою є те, що несе загрозу безпеці мореплавання, ігнорує загальновизнаний принцип свободи морів й зазвичай створює загрозу миру, і тому є одним з найтяжчих злочинів міжнародного характеру. Виявлено, що тероризм є злочином міжнародного характеру, боротьбою з цим явищем зацікавлені всі держави, але кримінальна відповідальність за тероризм на морі настає за внутрішньодержавним кримінальним законодавством [3, с. 55]. Терористичний прояв на військовому кораблі (морському чи повітряному) тягне відповідальність винних за законами його прапора. Акт тероризму на торговельному судні (пасажирському, суховантажному, контейнерному та іншого призначення), за умови якщо воно знаходиться у відкритому морі чи у власних територіальних водах, зумовлює відповідальність щодо законів країни прапора судна [3, с. 60].

Наприклад, в Австралію основне ввезення наркотиків морем здійснюється шляхом:

- приховування в корпусі контейнерів для морських перевезень;
- приховування в товарах, що у контейнерах;
- приховування в корпусі суден;

- приховування в вантажі траулерів;
- приховування в прибережних торгових судах чи яхтах;
- перевантаження у море з плавучих баз на траулери чи яхти;
- використання знімних контейнерів, що буксируються суднами або прикріплені до корпусу;
 - використання екіпажу чи спільників, що приносять товари споживання з берега;
 - викидання наркотиків за борт для подальшого піднесення інших суднів.

Способи доставки наркотиків на борт суден у Філіппінах, як правило, такі:

- моряк, використовуючи можливість сховати наркотики у важкодоступних місцях судна, надає послуги наркоділку;
 - повії в порту, де наркотики найпоширеніші доставляють їх своєму спільнику на борту судна;
 - передача вантажу або пакетів, що містять наркотики, з дрібних човнів або суден;
 - передача вантажу або пакетів, що містять наркотики, з невеликих літаків на судна [4, с. 227].

Можна навести інші приклади незаконного обороту наркотиків на морі. Їх аналіз дозволяє сформулювати його модель, що є наступною сукупністю способів і прийомів:

1. Доставка наркотиків на судна чи їх розвантаження поза портами, біля узбережжя (внутрішні води, територіальне море):

- за допомогою несамохідних суден та маломірних самохідних;
- шляхом скидання контейнерів з наркотиками на судна із малих літальних апаратів;
- шляхом підняття на борт контейнерів, заздалегідь притоплених в обумовлених місцях або з метою швидкого виявлення радіоідею.

2. Переміщення наркотиків, яке здійснюється між суднами далеко від узбережжя (у територіальному морі, відкритому морі) шляхом швартування один до одного або шляхом використання притоплених контейнерів.

3. Транспортування наркотиків у межах моря без перевантаження між пунктами, що є як усередині держав, і у різних державах.

Боротьба з тероризмом, контрабандою та незаконним обігом наркотичних засобів займає важливе місце у діяльності багатьох країн і є найскладнішою з вирішуваних ними завдань. Світова спільнота вважає, що подібний незаконний оборот є міжнародною злочинною діяльністю, припинення якої потребує невідкладної і першочергової уваги [5, с. 78].

У цілому нині протидія тероризму, контрабанді й незаконному обороту наркотиків включає у собі здійснення спеціальних внутрішньодержавних заходів кримінально-правового, медичного і адміністративного характеру, і

навіть міжнародних заходів, які включають укладання міжнародних договорів та співробітництво уповноважених державами органів . [5, с.81]

Основні причини, що породжують незаконний оборот наркотиків на морі, фактори та умови, що сприяють йому, знаходяться на березі та визначаються внутрішніми соціально-економічними, політичними умовами конкретних держав. А море – це те середовище, яке використовується злочинними особами для найефективнішого поширення наркотиків, є сполучною ланкою у їхній злочинній діяльності. Іншими словами, море, як уже зазначалося, є тією транспортною артерією, через яку наркотики можуть незаконно поставлятися до різних регіонів світу. В результаті прибережні держави або самі є об'єктом поставок, або через їхню територію наркотики надходять транзитом до континентальних держав. Все це свідчить про те, що боротьба з цією злочинною діяльністю на морі є невід'ємною складовою загальних заходів, що вживаються світовою спільнотою у боротьбі з цією злочинною діяльністю. Воно має бути спрямоване на попередження, виявлення та припинення незаконного обігу наркотиків, контрабанди та тероризму у портах та на морському узбережжі, у різних межах морських просторів, на здійснення заходів щодо контрольованого постачання.

Міжнародне право в галузі боротьби з незаконним обігом наркотиків на морі у своєму розвитку має враховувати особливості цієї боротьби в різних межах морських просторів і має бути спрямоване на вироблення єдиного порядку процедур, що виконуються щодо та на борту іноземних суден, що беруть участь у незаконному обігу наркотиків.

Дуже актуальним є вдосконалення механізму проведення державами спільних операцій із припинення незаконного обігу наркотиків, контрабанди та тероризму у різних регіонах Світового океану. Потрібна розробка міжнародно-правових норм, що передбачають основні засади їхнього здійснення.

Поряд з розвитком міжнародного права в галузі боротьби з незаконним обігом наркотиків на морі на міжнародному рівні необхідно, щоб воно отримало подальший розвиток на регіональному та двосторонньому рівнях. Воно має конкретизувати норми універсальних міжнародних договорів, врахувати специфічні особливості здійснення цієї боротьби у різних регіонах Світового океану.

Положення норм міжнародного права у сфері боротьби з незаконним обігом наркотиків на морі вимагають своєї реалізації та конкретизації у законодавстві прибережних держав. Його розвиток має бути спрямований на посилення режимних заходів у своїх внутрішніх водах та територіальному морі, в межах території портів, при обслуговуванні суден та пасажирів, а також безпосередньо на борту суден. Правові акти, що розробляються на державному рівні, повинні враховувати рекомендації,

керівництва та інші документи Міжнародної морської організації та інших міжнародних міжурядових організацій у галузі протидії незаконному обігу наркотиків.

Література:

1. Актуальные проблемы Европы. Проблемы терроризма. Проблемно-тематический сборник. М.: РАН, Институт научной информации по общественным наукам. 1997. Вып. 4. 208 с.
2. Бараболя П.Д., Лазарев М.И., Иващенко Л.А. и др. Современное международное право. Режим вод и дна Мирового океана. М., 1978. Кн.1. 307 с.
3. Балобанов А. О. Терроризм и безопасность морского судоходства. Актуальні проблеми держави і права. 2000. Вип. 8: Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом. С. 83–86.
4. Лобер О.О. Контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин та прекурсорів / О.О. Лобер // Боротьба з контрабандою: проблеми та шляхи їх вирішення: аналітичні розробки, пропозиції наукових і практичних працівників / керівники авт. колективу А.І. Комарова, О.О. Кри–кун. – К., 1998. – Т. 10. – 647 с
5. Бульба В. Стан боротьби з незаконним обігом наркотиків в Україні / В. Бульба // Підприємництво. Господарство і право. – 2004. – No 6. – С. 121–123.

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ТЕРОРИЗМ У ПРОЄКТІ КРИМІНАЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ

Балобанова Дар'я Олександрівна

*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри кримінального права і кримінології,
Львівський державний університет внутрішніх справ
м. Львів, Україна*

Конопельський Віктор Ярославович

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

Робочою групою з реформування кримінального права, яка діє в межах Комісії з питань правової реформи, утвореної Указом Президента України від 07.08.2019 р., на розгляд професійної спільноти постійно вноситься

проект Кримінального кодексу України. Остання редакція була запропонована станом на 12.12.2021 р.¹. Повністю підтримуючи роботу цієї групи та висловлюючи їм вдячність за їх титанічну працю, враховуючи тематичну спрямованість наукового заходу, вважаємо за потрібне зупинитися на баченні положень, що стосуються протидії тероризму.

Відповідальність за діяння, пов'язані з тероризмом, в проекті КК передбачена в Книзі 5 Особливої частини «Злочини та проступки проти суспільства», а саме у Розділі 5.2 «Злочини проти безпеки суспільства від тероризму». Враховуючи правила побудови проекту, вже з назви розділу можемо зробити висновок про те, що всі діяння терористичної спрямованості будуть визнаватися злочинами. Підвищувати тяжкість участі у діяльності терористичної групи мають вчинення відповідного злочину: 1) якщо хоча б один учасник терористичної групи володіє вогнепальною чи артилерійською ствольною зброєю, ракетною чи торпедою, вибуховим пристроєм, радіоактивним матеріалом чи бойовою отруйною речовиною (на 1 ступінь); 2) якщо учасники терористичної групи володіють вогнепальною чи артилерійською ствольною зброєю, ракетами, торпедами чи вибуховими пристроями у кількості 10 чи більше одиниць (на 2 ступені).

До злочинів проти безпеки суспільства від тероризму належать:

– ст. 5.2.4 «Терористичне діяння»: особа, яка з метою залякати населення або дестабілізувати діяльність публічної влади чи міжнародної організації, або примусити їх вчинити яку-небудь дію чи утриматися від її вчинення: 1) захопила людину, 2) застосувала зброю чи інший предмет, яким може бути заподіяна шкода життю чи тяжка шкода здоров'ю людини, 3) захопила, утримувала, знищила або пошкодила об'єкт критичної інфраструктури чи його устаткування, необхідне для діяльності цього об'єкта, або вивела його з ладу, 4) **захопила** повітряне, **морське судно** або інший засіб пасажирського чи вантажного транспорту, 5) **влаштувала перешкоду для руху на вулиці, дорозі, іншому шляху сполучення, заблокувала транспортну комунікацію, роботу морського, річкового порту** чи аеропорту, трубопроводного транспорту, 6) виготовила, придбала, перевезла, поставила, використала вогнепальну зброю, вибуховий пристрій, ядерний, біологічний чи хімічний боєприпас або заволоділа такою зброєю чи таким боєприпасом, 7) вивільнила у навколишнє середовище небезпечну речовину або здійснила небезпечну для життя людей пожежу, повінь чи вибух, або 8) припинила постачання води, електроенергії чи іншого природного ресурсу, що має життєво важливе значення для людей, – вчинила злочин 5 ступеня;

– ст. 5.2.5 «Погроза терористичним діянням»: особа, яка погрозувала: 1) вчинити одне із діянь, передбачених у статті 5.2.4 цього Кодексу,

¹ <https://newcriminalcode.org.ua/upload/media/2021/12/13/kontrolnyj-proekt-kk-12-12-2021.pdf>

2) використати ядерний матеріал з метою спричинення смерті людини, тяжкої шкоди здоров'ю чи тяжкої майнової шкоди або 3) заволодіти ядерним матеріалом з метою змусити фізичну чи юридичну особу, міжнародну організацію або державу вчинити яку-небудь дію чи утриматись від її вчинення, – вчинила злочин 3 ступеня;

– ст. 5.2.6 «Публічні заклики до тероризму»: особа, яка публічно закликала до: 1) вчинення терористичного діяння, передбаченого статтею 5.2.4 цього Кодексу, 2) підтримки діяльності терористичної групи, 3) дій, метою яких є поширення тероризму, або 4) протидії антитерористичній діяльності, – вчинила злочин 3 ступеня;

– ст. 5.2.7 «Участь у діяльності терористичної групи»: особа, яка: 1) створила терористичну групу або керувала її діяльністю, 2) була учасником такої групи, 3) брала участь у злочині, вчиненому учасниками терористичної групи, чи іншою особою на виконання завдання терористичної групи, 4) сприяла такій групі або вчиненню злочину її учасниками або іншою особою на виконання завдання терористичної групи, 5) приховала діяльність такої групи чи злочин, вчинений її учасниками або іншою особою на виконання завдання терористичної групи, 6) не повідомила орган влади про достовірно відомий факт, пов'язаний з існуванням та діяльністю терористичної групи, чи про злочин, підготовлюваний чи вчинений її учасниками або іншою особою на виконання завдання терористичної групи, – вчинила злочин 5 ступеня;

– ст. 5.2.8 «Фінансування тероризму»: особа, яка надала кошти чи матеріальні засоби або зібрала їх завідомо для: 1) вчинення злочину, передбаченого цим розділом, 2) створення або діяльності терористичної групи, 3) приховування діяльності терористичної групи або злочину, вчиненого її учасником чи на виконання завдання терористичної групи, 4) поширення тероризму або 6) протидії антитерористичної діяльності, – вчинила злочин 5 ступеня;

– ст. 5.2.9 «Потурання діяльності терористичної групи»: службова особа, яка не виконала покладеного на неї обов'язку щодо припинення діяльності терористичної групи, – вчинила злочин 5 ступеня.

Порівняння з відповідними положеннями чинного КК України дозволяє зробити наступні висновки:

1) використання у проєкті словосполучення «терористичне діяння» замість «терористичний акт»;

2) більш широкий перелік форм терористичного діяння, в тому числі вказівка на деякі, що безпосередньо пов'язані з морською безпекою (захоплення морського судна; влаштування перешкоди для руху на іншому (крім дороги – прим. авт.) шляху сполучення, блокування транспортної комунікації, роботи морського порту);

3) відсутність кримінальної відповідальності за втягнення у вчинення терористичного акту (ст. 258¹ КК України) та сприяння вчиненню терористичного акту (ст. 258⁴ КК України);

4) наявність в проєкті окремої спеціальної норми, яка передбачає відповідальність службової особи за потурання діяльності терористичної групи;

5) передбаченість відповідальності за вчинене терористичне діяння та погрозу його вчинення в окремих статтях, на відміну від чинної ст. 258 КК. Це обґрунтовано не тільки тим, що погроза та фактичне діяння є різними за своїм змістом, а й тим, що вони мають тягнути за собою різні кримінально-правові наслідки, тоді як передбаченість їх в одній статті припускає застосування однакового покарання як за погроза, так й за фактичне діяння;

6) «Терористичне діяння» 5-10, «Участь у діяльності терористичної групи» 8-15, «Фінансування тероризму» 5-8, «Потурання діяльності терористичної групи» є злочинами 5 ступеня, тобто за відсутності ознак, які підвищують чи знижують їх тяжкість, за їх вчинення має бути призначене покарання у виді ув'язнення на строк від 6 до 8 років. За чинним КК санкції відповідних статей, окрім фінансування тероризму, є більш суворими: терористичний акт (ст. 258 КК) – позбавлення волі на строк від 5 до 10 років; створення терористичної групи чи терористичної організації (ст. 258³ КК) – позбавлення волі на строк від 8 до 15 років; фінансування тероризму (ст. 258⁵ КК) – позбавлення волі на строк від 5 до 8 років.

«Погроза терористичним діянням», «Публічні заклики до тероризму» є злочинами 3 ступеня, тобто за відсутності ознак, які підвищують чи знижують їх тяжкість, за їх вчинення має бути призначене покарання у виді штрафу в розмірі від 1000 до 2000 розрахункових одиниць або ув'язнення на строк від 3 до 4 років. За чинним КК санкція статті, яка передбачає відповідальність за погрозу терористичним актом (ст. 258 КК), є значно суворішою, саме через те, що відповідні дії передбачені в одній статті з фактичними діями по вчиненню терористичного акту (позбавлення волі на строк від 5 до 10 років). Санкція статті про відповідальність за публічні заклики до вчинення терористичного акту (ст. 258² КК) є більш альтернативною – виправні роботи на строк до 2 років або арешт на строк до 6 місяців, або обмеженням волі на строк до 3 років, або позбавленням волі на той самий строк.

Аналізувати додаткові покарання, які передбачені чинним КК за деякі з аналізованих діянь, видається недоцільним через суттєву зміну підходу до їх призначення у проєкті КК.

**АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ПІДГОТОВКИ ПОЛІЦЕЙСЬКИХ
ДО ВИКОНАННЯ СЛУЖБОВИХ ОBOB'ЯЗКІВ
ІЗ ВИКОРИСТАННЯМ ПЛАЗАСОБІВ**

Бахчеван Євген Федорович

*т. в. о. завідувача кафедри тактико-спеціальної,
вогневої та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Мосузенко Володимир Юрійович

*викладач кафедри тактико-спеціальної,
вогневої та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Головацький Олександр Олександрович

*викладач кафедри тактико-спеціальної,
вогневої та фізичної підготовки,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Одним із структурних підрозділів центрального органу управління поліції є – Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України, який координує діяльність підрозділів поліції на воді та застосування авіації у всіх органах та підрозділах поліції.

Основною метою 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. Працівники поліції на воді кожного дня вживають заходів щодо порятунку громадян, попередження, виявлення, протидії та розкриття злочинів проти довкілля, проти життя та здоров'я людини, у сфері обігу наркотичних речовин та майнових злочинів, що скоюються на акваторії нашої держави. Також водні ресурси України швидко забруднюються як промисловими так і комунальними зливами відходів, які є небезпечними для навколишнього середовища.

Поліція на воді вживає досить багато заходів для протидії та попередження таким фактам, до яких можна віднести – впровадження використання газоаналізаторів та знімків супутникового моніторингу, що значно спрощує збір допустимої доказової бази в окремих кримінальних провадженнях.

Для досягнення значного ефекту під час виконання поставлених перед управлінням завдань, крім сучасної техніки та спорядження, велике значення має професійна підготовка поліцейських, й підготовка до виконання службових завдань із використанням плавзасобів. На нашу думку саме ця складова підготовки є однією з найважливіших проблем і одним з пріоритетних напрямів діяльності поліції на воді. Керування катером в акваторіях річок, заток та інших водних ресурсів, вимагають нових професійних знань, умінь та навичок від поліцейських.

У рішеннях Національної поліції України неодноразово підіймалися питання, щодо необхідності підвищення рівня професійного навчання особового складу поліції і безпосередньо поліції на воді. Наростаюча складність та об'єм завдань, і збільшені вимоги ефективності діяльності настійно вимагають підвищення, рівня професіоналізму поліцейських, вдосконалення процесів їх підготовки, з метою досягнення рівня готовності який відповідатиме сучасним вимогам та викликам піл час несення служби у тому числі з використанням плавзасобів.

Аналіз професійної підготовки поліцейських до виконання таких завдань як: патрулювання з використанням катера; переслідування правопорушника та надання невідкладної допомоги на воді, тощо..., свідчить про те, що рівень підготовки за визначеним напрямом є досить невисоким.

На практиці в процесі службової діяльності перед працівниками поліції на воді постійно виникають завдання, рішення яких відбувається в умовах гострого дефіциту часу, коли потрібне в короткий проміжок часу розпізнати характер назріваючої або вже такої, що відбувається події, об'єктивно його оцінити і прийняти правильне рішення, прийняття якого багато в чому обумовлюється наявністю і сформованістю у поліцейського необхідного рівня професійних якостей, практичних навичок та фахових компетенцій.

Якісна підготовка поліцейських, уперше прийнятих на службу до лав Національної поліції України, побудована у вигляді єдиної цілісної системи, що послідовно охоплює етапи усього періоду навчання і враховує при цьому рівень професійно-педагогічної підготовленості науково-педагогічного та інструкторського складу, задіяних в навчанні під час первинної професійної підготовки, володінні ними передовими технологіями і методиками навчання, спрямованими на розвиток професійних якостей поліцейського-професіонала.

В рамках підготовки поліцейських, які будуть виконувати завдання з використанням плавзасобів, потрібно не лише знання предмета з боку науково-педагогічного і інструкторського складу і уміння викладати його, але також і сучасна матеріально-технічна база що дозволить проводити якісну підготовку поліцейських з використанням тренажерів та також відпрацьовувати тактику дій поліції на воді на практичних заняттях, з

використанням плавзасобів які використовуються Національною поліцією України сьогодні.

Разом з цим необхідно зазначити про важливість не тільки первинної професійної підготовки поліцейських які будуть нести службу на воді, але й специфічну систему перепідготовки, підвищення кваліфікації та спеціалізації зазначеної категорії працівників, яка повинна відбуватися в умовах діяльності річкового і морського транспорту та іншої інфраструктури пов'язаної з використанням водних ресурсів та плавзасобів.

Для досягнення зазначеної мети на нашу думку може бути використана матеріальна база Одеського державного університету внутрішніх справ, враховуючи географічне розташування, наявність значної кількості водних ресурсів, наявність науково-педагогічного та інструкторського складу, а також можливість залучення до навчального процесу кадрових фахівців з судноводіння та інших фахівців за цим напрямом.

Література:

1. Про Національну поліцію: Закон України від 02 липня 2015 р. // Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 40-41, ст.379.
2. Положення про організацію службової підготовки працівників Національної поліції України: Наказ МВС України від 26 січня 2016 року № 50.
3. Інструкція 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 квітня 2020 року № 357.

КРИМІНАЛІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРОТИДІЇ КОНТРАБАНДИ НАРКОТИКІВ, ЩО ВЧИНЯЄТЬСЯ НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Гора Ірина Віталіївна

*доктор юридичних наук, професор,
провідний науковий співробітник наукової лабораторії № 1
науково-організаційного центру,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Країни Чорноморського регіону, до яких відноситься й наша держава, є лідерами за обсягом перевезення контрабанди наркотиків, про що свідчать багаточисельні публікації у зарубіжній та вітчизняній пресі. І навіть якщо

238

наркотики провозять через нашу країну транзитом, значна частина вантажу залишається в країні й розповсюджується на внутрішньому ринку. Розповсюдженню контрабанди наркотиків певною мірою сприяє дуже вигідне географічне розташування України, розгалужена мережа автомобільних та залізничних шляхів, великі можливості морських та річкових портів, неконтрольований кордон на сході країни тощо.

Своєрідним «лідером» за шляхами контрабанди наркотиків у всьому світі є морський транспорт. За даними Міжнародної палати судноплавства, одним з основних методів незаконного перевезення наркотиків залишається комерційне судноплавство. У звіті цієї палати, який опубліковано у квітні 2020 р., зазначено, що майже 90% всього кокаїну, 45% канабісу та 30% амфетамінних стимуляторів, вилучених у всьому світі у період з січня 2017 по квітень 2020 року, перевозилися торговим флотом. За даними Управління ООН з наркотиків й злочинності, найбільша частина кокаїну, який є на європейських ринках наркотиків, переправляється до Європи морським шляхом, в основному – у морських контейнерах, які потрапляють здебільшого у порти Антверпену, Роттердаму, Гамбурга та Валенсії [1].

Проте і наша країна вирізняється тим, що через її митні кордони як сухопутні, так і морські переправляється значна за обсягом кількість наркотичних засобів і психотропних речовин. Так, у 2018 р. митницями ДФС виявлено 371 факт переміщення через митний кордон України наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів та прекурсорів з порушенням митного законодавства [2]. Упродовж 2020 року митницями Держмитслужби виявлено 303 факти незаконного переміщення через митний кордон України наркотичних засобів. Найбільшою партією став викритий випадок незаконного переміщення наркотичних засобів у морському порту «Південний», де виявили 31,5 кг кокаїну. Вартість цього наркотику на чорному ринку складає понад 100 млн. грн. [3].

Безумовно, що співробітники митної служби спрямовують свої значні зусилля на виявлення контрабанди наркотичних засобів і психотропних речовин. Проте необхідно зазначити, що є велика ймовірність того, що контрабандні партії наркотичної речовини чи хімічних прекурсорів, опинившись на морському транспорті, не будуть виявлені. Це зумовлене тим, що державам важко здійснювати моніторинг та контролювати великі об'єми безтарного вантажу, котрі регулярно перевозяться за різними міжнародними напрямками. Ще однією з проблем, яка значно утруднює виявлення наркотичних засобів на морських суднах, є те, що будь-яке судно, стосовно якого є підозра в перевезенні незаконного вантажу, не може піддаватися огляду, а вантаж не може вилучатися без попередньої згоди держави, під прапором котрої йде дане судно. Відповідальність за комерційні поставки у міжнародних водах покладається на «державу прапору». Більша частина морського транспорту, яким здійснюють

контрабанду наркотиків, ходить під так званими «зручними прапорами» й зареєстрована в державах з обмеженими вимогами й слабким контролем над торгівельним флотом. Найчастіше з метою організації контрабанди застосовують судна, котрі провозять змішаний вантаж та контейнери [1].

При організації боротьби з контрабандою наркотиків необхідно виходити з усвідомлення тих причин і умов її появи у нашому суспільстві, на ліквідації котрих треба зосередити зусилля або брати в цьому участь у межах вирішення поставлених завдань боротьби із злочинністю. Для успіху цієї боротьби вкрай необхідно створити налагоджений механізм, який забезпечував би надійне перекриття усіх джерел і каналів незаконного виготовлення, постачання та розповсюдження наркотиків, у тому числі їх проникнення в Україну з-за кордону, безперервність, єдність і узгодженість низки правових, оперативно-розшукових та криміналістичних заходів.

Окремим напрямом комплексної протидії контрабанді наркотиків є криміналістичне забезпечення боротьби з цими злочинами, що вчиняються на морському транспорті. Сучасні досягнення науки й техніки знаходять широке застосування і у діяльності митних органів. Результативність їх роботи багато в чому залежить від обсягу і якості використання ними знань природничих і технічних наук. До даної категорії завдань можна віднести і розробку комплексу криміналістичних засобів виявлення наркотичних засобів на морських суднах. За комплексом експлуатаційних і технічних вимог, що висувають до чисельних видів апаратури для виявлення й діагностики наркотичних засобів, техніко-криміналістичні засоби можна поділити на три основні групи. До *першої* групи можна віднести стаціонарну апаратуру для проведення огляду вантажів, принцип дії якої заснований на використанні різних видів проникаючих випромінювань. Зазвичай в приладах цього типу реалізовано один з сучасних варіантів компонентного локально-розподільного аналізу. Прикладами можуть бути рентгенівська апаратура, нейтронна томографія та ін. Важливими характеристиками цих приладів є швидкість обробки аналітичної інформації в її загальному потоці. Зазвичай апаратура цієї групи частіше за все призначена для контролю крупногабаритних вантажів.

До *другої* групи варто віднести стаціонарну апаратуру високочутливого й експресного аналізу та попередньої ідентифікації наркотичних препаратів, дія якої заснована на використанні сучасних фізико-хімічних методів – дрейф спектrometerії іонів, поверхневої іонізації, резонансного лазерного поглинання тощо. Призначенням цієї апаратури є розв'язання завдань компонентного і почасти структурного аналізу в комплексі з апаратурою першої групи, а також для розв'язання самостійних завдань за межами лабораторних умов.

До *третьої* групи доцільно віднести імунохімічні та хімічні тести і діагностикуми, а також малогабаритні переносні прилади на їх основі, що

призначені для індивідуального використання з метою виявлення й попередньої ідентифікації наркотичних препаратів безпосередньо в умовах проведення митного огляду. Хімічні діагностикуми характеризує достатня чутливість на рівні кольорових крапельних реакцій і застосовують їх в основному для попереднього встановлення природи наркотику. Для перевірки великотоннажних багажів, в яких може перевозитися наркотична речовина, застосовують рентгенівські прилади, засновані на реєстрації зміни інтенсивності рентгенівського випромінювання після проходження крізь об'єкт перевірки. Такі установки можуть бути як стаціонарними, так і пересувними і мають можливості комп'ютерної обробки сигналу, що дає змогу оператору з високим рівнем вірогідності розпізнавати наркотики в різноманітних предметах та речовинах. Фірмою QUANTUM MAGNETICA (США) розроблено прилад для пошуку наркотиків, в основі якого лежить використання методу ядерно-квадрупольного резонансу. Фізичні методи рентгеноскопії та ядерно-квадрупольного резонансу призначені для виявлення зосереджених мас наркотичних речовин. Зазначені методи, що використовуються у пошукових приладах, призначені для виявлення зосереджених мас наркотичних речовин і навіть в кращих зразках мають межу виявлення наркотиків на рівні десятка грамів. До недоліків цих фізичних методів відносять екранування сигналу металевою тарою (пакуванням) і, як наслідок, неможливість виявлення наркотичних речовин в металевих контейнерах. Для іншої ж тари ці методи є доволі високоєфективними [4].

Техніко-криміналістичні засоби виявлення наркотиків без використання лабораторних умов призначені для розв'язання низки завдань, зокрема: пошуку наркотиків під час огляду вантажу на морських засобах; пошук наркотиків на пунктах контролю на митниці; пошук наркотиків на пунктах огляду вантажного морського транспорту та ін.

Література:

1. Злоупотребление легальной торговлей в целях организации незаконного оборота опиатов в Западной и Центральной Азии. UNODC (Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности. Октябрь 2012. с. 110 URL:https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Studies/Opiate_Trafficking_and_Trade_Agreements_russian_web.pdf.

2. Інформація щодо стану боротьби з митними правопорушеннями упродовж 6 місяців 2018 року. URL: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/borotba-z-ekonomichnoyu-zlochinnistyu-ta/informatsiya-pro-vjittya-zahodiv-schodobo/print-346-195.html>.

3. За участі МВС розроблена методологія SOCTA – Україна. URL: https://mvs.gov.ua/ua/news/14206_Za_uchasti_MVS_rozroblena_metodologiya_SOCTA_Ukraina_FOTO_.htm.

4. Гора І.В., Колесник В.А. Криміналістика в протидії незаконному використанню вибухових пристроїв, вогнепальної зброї та обігу наркотиків: Навч. посібник. Київ: Юіркком Інтер, 2017.

НЕГЛАСНІ СЛІДЧІ (РОЗШУКОВІ) ДІЇ ЯК ФАКТОР ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Денисенко Микола Миколайович

*кандидат юридичних наук, докторант
відділу аспірантури і докторантури,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Одним з головних чинників забезпечення морської безпеки є своєчасне виявлення, припинення та розслідування таких небезпечних та особливо небезпечних злочинів, як торгівля людьми або інша незаконна угода щодо людини (ст. 149 КК України), контрабанда (ст. 201 КК України), терористичний акт (ст. 258 КК України), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України), Незаконне виробництво, виготовлення, придбання, зберігання, перевезення, пересилання чи збут наркотичних засобів, психотропних речовин або їх аналогів (ст. 307 КК України), піратство (ст. 446 КК України) та інших. Боротьба з вказаними кримінальними правопорушеннями можлива лише за умови ефективного використання такого інструменту, як негласні слідчі (розшукові) дії (НСРД). Як свідчить практика, найбільше проблем у слідчих та оперативних підрозділів виникає на етапі процесуального закріплення результатів НСРД.

Організаційно правові засади документування негласних слідчих (розшукових) дій закріплені в таких підзаконних нормативних актах, як Інструкція про організацію проведення негласних слідчих (розшукових) дій та використання їх результатів у кримінальному провадженні, затверджена спільним Наказом Генеральної прокуратури України, Міністерства внутрішніх справ України, Служби безпеки України, Адміністрації Державної прикордонної служби України, Міністерства фінансів України, Міністерства юстиції України від 16 листопада 2012 року (далі – Інструкція) та постанова Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 № 169. Вказані документи також визначають порядок фіксації негласних слідчих

(розшукових) дій достатньо стисло, для найбільш типових ситуацій, і також не позбавлені недоліків.

По-перше, вказані нормативні документи не дають загальних підходів і принципів документування результатів НСРД. В наукових та методичних розробках головним призначенням документування результатів НСРД визнається фіксація, збереження та використання фактичних даних про злочинні дії з метою своєчасного розслідування злочинів та для використання цих даних як доказів у кримінальному провадженні, а також інформації про місцеперебування осіб, які переховуються від органів слідства, суду [3]. Однак фіксація, збереження та використання фактичних даних про злочинні дії не є виключною ознакою документування результатів НСРД. Така фіксація відбувається, наприклад, при отриманні та реєстрації заяви про вчинення злочину, рапортів оперативних співробітників, документуванні результатів оперативно-розшукової діяльності тощо. З огляду на це, вбачається за доцільне визначити головною метою (призначенням) документування результатів НСРД процесуальне закріплення отриманої в ході їх проведення доказової інформації.

Таке розуміння є не тільки теоретично обґрунтованим, але й важливим з практичної точки зору. Слідчий або оперативний працівник повинен розуміти, що документальне закріплення ним результатів НСРД має на меті не просто фіксацію певних фактів, але й підготовку процесуально допустимого джерела доказів у кримінальному провадженні в суді. Враховуючи кількість протоколів, які визнаються судами недопустимими з огляду на порушення при їх складанні вимог КПК, вказана мета документування результатів НСРД повинна постійно доводитися до осіб, які таке документування проводять [1, с. 353-363]. Наведене вище розуміння мети документування результатів НСРД важливе й з огляду на уникнення порушень прав і свобод людини в ході проведення досудового розслідування, оскільки процесуальні форми фіксації слідчих дій, передбачені КПК, спрямовані на недопущення фальсифікації доказів, їх одностороннього висвітлення у протоколах тощо [2, с. 183-189].

По-друге, процесуальна форма провадження негласних слідчих (розшукових) дій є недосконалою, що створює проблеми під час використання результатів НСРД у кримінальному судочинстві. Так, наприклад, контроль за вчиненням злочину (ст. 271 КПК України) може проводитися в чотирьох формах, якими є контрольована поставка, контрольована та оперативна закупка, імітування обстановки злочину, спеціальний слідчий експеримент. Інструкція містить норми, які розкривають сутність дій з контролю щодо вчинення злочину, проте не вказує, які саме додатки можуть формуватися за результатами проведення кожної з них, що у правозастосовній діяльності створює певні складнощі.

Відповідно до досвіду оперативної практики щодо проведення аналогічних за змістом ОРЗ, додатками до протоколів про результати їх проведення можуть бути предмети, документи, товари, речовини, гроші, вилучені під час їх здійснення; аудіо-, відеозаписи, що посвідчують відкриту фіксацію їх ходу та результатів тощо [5, с. 270-277].

Отже, враховуючи те, що Інструкція не усуває прогалини КПК України щодо процесуальної форми провадження негласних слідчих (розшукових) дій, до розроблення такої процесуальної форми та внесення відповідних змін і доповнень до чинного КПК України, доцільно прийняти міжвідомчі правові акти, які б докладніше врегулювали питання провадження окремих НСРД.

Крім того, більшість негласних слідчих (розшукових) дій проводяться підрозділами і службовими особами, які, згідно п. 1 ст. 84 КПК України, не наділені повноваженнями для визнання отриманих результатів доказами. Також, у протоколах про проведення НСРД може міститися інформаційна основа для одночасного отримання інших видів доказів (речових доказів, показань, висновків експертів). Тобто протокол у цьому випадку не буде повною мірою відображати доказове значення ходу і результатів проведення негласних слідчих (розшукових) дій [4, с. 334-341].

Одним з дискусійних питань серед науковців залишається обсяг відомостей, що мають закріплюватися у протоколі негласних слідчих (розшукових) дій. Конструктивними вважаються пропозиції щодо закріплення лише тих відомостей, отриманих під час здійснення такої дії, які мають відношення до досліджуваних в рамках кримінального провадження фактів. Складання протоколу, який характеризується описом усього змісту отриманої фонограми або іншого носія, не тільки потребує значних часових витрат, але й ускладнює наступне вивчення матеріалів кримінального провадження судом, прокурором, захисником, спричиняє зайві труднощі виділення у ньому головних моментів проведених НСРД та може негативно позначитися на оцінці доказів. Крім того, таке відтворення матиме наслідком помилки та невідповідність тексту протоколу додаткам. Тому слід визнати обгрунтованою позицію авторів, які зазначають, що мета складання протоколу негласної слідчої (розшукової) дії полягає у відображенні в протоколі всіх істотних з погляду завдань розслідування фактів, уникаючи зайвої інформації.

В науковій літературі дискутується питання щодо порядку та процесуальної форми закріплення такої процесуальної дії, як обстеження публічно недоступних місць, житла чи іншого володіння особи (ст. 267 КПК України). Зокрема, дослідники вказують на невідповідність вказаної негласної слідчої (розшукової) дії, яка фактично є розвідувальним та контррозвідувальним заходом, загальним вимогам до процесу доказування у кримінальному судочинстві [6, с. 117].

На наш погляд, вказані сумніви не є безпідставними. Дійсно, якщо належним чином задокументовані результати проведення інших негласних слідчих (розшукових) дій надають суду можливість для об'єктивної оцінки їх доказового значення, цього не можна сказати про результати обстеження публічно не доступних місць, житла чи іншого володіння особи, навіть якщо ці результати закріплені у передбаченій КПК процесуальній формі. Наявність протоколу обстеження приміщення із доданим предметом, наприклад, зброєю, ще не доводить, що ця зброя потрапила до обстежуваного приміщення з волі його власника. В даному випадку суд, оцінюючи такий доказ, цілком змушений покладатися на добросовісність осіб, які проводили НСРД.

Водночас, зважаючи на негласний характер обстеження, достатньо важко запропонувати таку форму документального закріплення, яка б гарантувала добросовісність проведення цього заходу (як, наприклад, участь понятих при проведенні обшуку). Тому, на думку ряду фахівців, таємний характер провадження указанного заходу робить неможливим використання результатів такого заходу в доказуванні [7, с. 266-270.].

Література:

1. Денисенко М. М. Питання щодо інституту негласних слідчих (розшукових) дій та напрямів їх вирішення. Науковий вісник НАВС України. 2017. № 3 (104). С. 353-363.
2. Денисенко М. М. Проблемні питання використання результатів негласних слідчих (розшукових) дій у кримінальному судочинстві. *Науковий вісник Академії муніципального управління: Збірник наукових праць*. Серія "Право". Випуск 1-2. 2013. С. 183-189.
3. Методичні рекомендації щодо організації проведення негласних слідчих (розшукових) дій у провадженнях про кримінальні правопорушення, вчинені організованими злочинними угрупованнями, та використання їх результатів у кримінальному судочинстві / Шморгун О. С., Шеремет Ю. В., Ковтун Ю. С., Удовиченко М. Ф., Геселев О. В. К.: Ген. прокурат. України, Нац. акад. прокурат. України, 2013. 55 с.
4. Небобор І. В. Використання оперативно-розшукової інформації в процесі доказування за новим Кримінально-процесуальним Кодексом України. *Ученые записки Таврического национального университета им. В.И.Вернадского. Серия "Юридические науки"*. Том 26 (65). 2013. № 2. 1 (Ч. 2). С. 334-341.
5. Погорецький М. А. Негласні слідчі (розшукові) дії: проблеми провадження та використання результатів у доказуванні. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. К., 2013. № 1. С. 270-277.

6. Тертишник В. М. Верховенство права та забезпечення встановлення істини в кримінальному процесі України: моногр. Дніпропетровськ: Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ; Ліра ЛТД, 2009. 404 с.

7. Уваров В. Г. Інститут негласних слідчих (розшукових) дій. *Юридичний часопис Національної академії внутрішніх справ*. 2013. № 2. С. 266-270.

**ПРОТИДІЯ ОРГАНІЗОВАНИМ ЗЛОЧИННИМ
УГРУПОВАННЯМ, ЩО ВЧИНЯЮТЬ ЗЛОЧИНИ,
ПОВ'ЯЗАНІ З НЕЗАКОННИМ ОБІГОМ НАРКОТИКІВ
У ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ**

Сгоров Сергій Олександрович

*кандидат юридичних наук,
завідувач кафедри оперативно-розшукової діяльності,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Байов Віктор Олександрович

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

За ініціативою Президента України міжвідомча робоча група завершила роботу над проєктом «Стратегії морської безпеки України». Серед значної кількості реальних та потенційних загроз морській безпеці нашої держави розробниками Стратегії виокремлено і злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків, що вчинюються у морських регіонах [4]. Не виключенням є і Чорноморський регіон. У зв'язку з цим, актуалізується питання щодо організації протидії організованим злочинним угрупованням, що вчиняють злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків у Чорноморському регіоні.

На сьогодні проблеми боротьби з організованими злочинними угрупованнями, що вчинюють наркозлочини, постійно притягує увагу суспільства, засобів масової інформації, правоохоронних та інших державних інститутів, учених-правознавців. Існує багато точок зору на визначення організованої злочинності, в яких нерідко змішуються поняття організованої злочинності, організованої злочинної діяльності та організованого злочинного формування. Узагальнення наявних в юридичній літературі знань із цієї проблеми дозволяє зробити висновок, що

під організованою злочинністю в найбільш концентрованому сенсі розуміється сукупність організованих злочинних формувань, організаторів і учасників, а також учинених ними злочинних діянь у певний проміжок часу. Організоване злочинне формування – це стійке об'єднання групи осіб, які гуртуються на основі чіткого підпорядкування, розподілу ролей та конспірації, створене для вчинення злочинів у вигляді промислу з метою отримання прибутку, здебільшого з використанням насильства, погроз, усунення конкурентів, шахрайства і корупції [5, с. 73].

Аналіз наукових джерел та практики правоохоронних органів дає підстави стверджувати, що у системі характерологічних ознак, які розкривають оперативно-розшукову характеристику організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, слід виділити: структуру організованого злочинного угруповання як специфічного кримінального організму; тип організованих злочинних угруповань; рівень кримінального розвитку; особливості формування; систему функцій; сферу кримінальної активності; систему організації захисту від викриття; напрям використання грошових коштів; озброєність; корумпованість тощо [1, с. 6; 2, с. 6].

Важливим показником є внутрішня організація злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, яка складається з розкриття основних її ланок. До інших показників належить ступінь складності внутрішньої структури, що виражається в характеристиці укрупнених ланок кримінального утворення і методах управління ними [2, с. 7]. Рівень кримінального розвитку організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, складається з показників, що відображають колективність вирішення кримінальних завдань, якісний зміст кримінальних зв'язків, зумовленість реалізації цілей ОЗУ, їх фінансову спроможність і територіальну поширеність [5, с. 102].

При аналізі тенденцій і процесів, що характеризують систему та ієрархію організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, виділяються наступні моменти: активізація розпорядження своїм капіталом з метою вдосконалення злочинної діяльності та організація легального бізнесу; динаміка перерахування грошових коштів з використанням системи розрахункових банківських операцій; переорієнтація в зонах кримінальної відповідальності на контроль за територіями і остаточне формування регіональної і галузевої їх компетенцій; розвиток ділових контактів з представниками фінансово-промислових груп, олігархами, великими бізнесменами і депутатами, активізація ОЗУ по виходу на міжнародний рівень.

До особливостей формування організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, належать: інформація

про етап розвитку ОЗУ, система характеристик і показників, які розкривають корисливі цілі протиправної діяльності, її предметну і морально-психологічну основу і спосіб об'єднання, а також наявність та стійкість зв'язків у морській галузі, які вони, як правило, використовують для транспортування наркотиків.

Характеристика системи, функцій організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, включає сукупність засобів і способів інформаційного забезпечення, види злочинної діяльності, систему характеристик і показників, які розкривають механізм функціонування, ступінь легальності ОЗУ, рівень кримінальної мобільності [3, с. 631].

Система функцій організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, становить сукупність характеристик і показників, що відображають через її типологію і злочинну орієнтацію рівень функціональної активності організаторської ланки і групи безпеки, «елітарної групи», тобто осіб, які вирішують виключно управлінські завдання й не афішують свою причетність до злочинної діяльності. Зона кримінальної активності організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, утворюється за рахунок визначення сфери організованої злочинної діяльності, що є стрижневою ланкою функціонування формування, установлення окремих секторів морської галузі, найбільш привабливих для ОЗУ.

Організація захисту організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, від викриття виступає в сучасних умовах розвитку організованої злочинної діяльності ключовим чинником протидії правоохоронним органам. Тому визначення такої ознаки як відомості про систему, ієрархію організованих злочинних угруповань має важливе організаційне значення. Захист організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, від викриття складається з характеристик і показників, що відбивають форми її існування після викриття, ступінь доступності (відкритості) лідерів, конспіративності, методи обороту грошових коштів, заходи, що вживаються для безпосереднього захисту (ключовий момент), способи поведінки на досудовому слідстві, методи впливу на свідків і тиску на працівників правоохоронних органів. Організація може складатися з окремих блоків і ланок; лідери вживають заходів до конспірації та контррозвідувальної роботи серед своїх членів з метою недопущення в організацію осіб, пов'язаних з правоохоронними органами.

Корумпованість організованих злочинних угруповань, що вчинюють наркозлочини у Чорноморському регіоні, є досить відносною ознакою. В їх структурі нерідко є «блоки захисту», що складаються з корумпованих працівників державних та правоохоронних органів, які використовуються тільки тоді, коли злочинній організації загрожує небезпека викриття [2, с. 7].

Завдяки «блокам захисту» злочинні організації мають можливість тривалий час безкарно вчиняти злочини, зосередивши у своїх руках величезні кошти.

Підсумовуючи викладене, слід зазначити, що врахування вищевказаних характерологічних ознак є обов'язковим під час організації протидії діяльності організованих злочинних угруповань, що вчиняють наркозлочини у Чорноморському регіоні. У свою чергу, належна організація протидії організованим злочинним угрупованням, що вчиняють злочини, пов'язані з незаконним обігом наркотиків у Чорноморському регіоні, сприятиме реалізації основних завдань Стратегії морської безпеки України.

Література:

1. Албул С. В. Кримінально-правові та оперативно-розшукові ознаки організованої злочинної діяльності. *Кримінально-правові та кримінологічні аспекти протидії злочинності*: матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції (24 листопада 2017 р., м. Одеса). Одеса: ОДУВС, 2017. С. 5–7.

2. Албул С.В. Оперативно-розшукова нейтралізація кримінальної активності: теоретичні аспекти організації і тактики. *Правові та організаційно-тактичні засади оперативно-розшукової діяльності Національної поліції України: Матеріали II Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції (м. Одеса, 29 жовтня 2021 р.)*. Одеса: ОДУВС, 2021. С. 5–8.

3. Албул С.В. Оперативно-розшукова характеристика злочинів, пов'язаних з незаконним обігом наркотичних засобів, психотропних речовин і прекурсорів та її значення у протидії злочинності. *Актуальні проблеми держави і права*: Зб. наук. праць. Вип. 55. Одеса: Юридична л-ра, 2010. С. 628-633.

4. Міжвідомча робоча група завершила роботу над проектом «Стратегії морської безпеки України» // Портал МВС України. URL: <https://mvs.gov.ua/uk/press-center/news/mizvidomca-roboca-grupa-zaversila-robotu-nad-projektom-strategiyi-morskoyi-bezpeki-ukrayini> (дата звернення 13.12.2021).

5. Никифорчук Д.Й. Оперативно-розшукові засади боротьби з незаконним обігом наркотичних засобів : монографія. К. : Нац. акад. внутр. справ України, 2005. 300 с.

ПИТАННЯ ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ СТОСОВНО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА СТВОРЕННЯ ТЕРОРИСТИЧНОЇ ГРУПИ ЧИ ТЕРОРИСТИЧНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Ємельянов Вячеслав Павлович

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри кримінального права та кримінології
факультету № 6,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Відповідальність за створення терористичної групи чи терористичної організації, керівництво такою групою чи організацією або участь у ній, а так само організаційне чи інше сприяння їх створенню або діяльності встановлюється у ст. 258-3 КК України.

При цьому буквальний текст статті не дає відповіді на питання про те, а якій зміст має тут поняття «терористична група», тобто які само з перелічених у частинах 1, 2 чи 3 ст. 28 КК груп тут маються на увазі. Якщо буквально тлумачити положення диспозиції статті, то виходить, що будь-яка з вказаних у ст. 28 КК груп підпадає під ознаки ст. 258-3 КК. Однак така ситуація протирічить усій системі КК України, оскільки згідно з його положеннями окремі криміналізації можуть підлягати лише організовані стійкі злочинні об'єднання. На це вказують положення статей 255, 257, 260 КК, а також використане у диспозиції ст. 258-5 КК словосполучення «терористичної групи (організації)». Тобто у ст. 258-5 КК йдеться про фінансування такої терористичної групи, яка рівноцінна терористичній організації. На це вказується і в п. 1 постанови Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 13 «Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями», згідно з яким під стійкими злочинними об'єднаннями розуміються організовані групи (ч. 3 ст. 28 КК) чи злочинні організації (ч. 4 ст. 28 КК), та спеціальні види таких груп чи організацій, що передбачені статтями 257, 258, 260 КК [1] (на момент прийняття цієї постанови ПВСУ положення щодо створення терористичної групи чи терористичної організації містилися у частинах 4 і 5 ст. 258 КК). Про це ж свідчить і міжнародний досвід. Зокрема, Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 р. у п. «а» ст. 2 вказує, що організована злочинна група означає структурно оформлену групу у складі трьох або більше осіб, що існує протягом визначеного періоду часу і діє узгоджено з метою здійснення одного або декількох серйозних злочинів, а в ст. 5 вказує про умови окремої криміналізації участі у такій групі [2]. Тобто ніякі інші групи, крім стійких злочинних об'єднань не можуть бути піддані

окремій криміналізації, тому використане у ст. 258-3 КК поняття «терористична група» підлягає обмежувальному тлумаченню, згідно з яким під такою групою слід розуміти організовану групу, яка відповідає положенням ч. 3 ст. 28 КК. Якщо ж тлумачення буде іншим, то виникне зовсім незрозуміла ситуація, коли вчинення терористичного акту за попередньою змовою групою осіб згідно з санкцією ч. 2 ст. 258 КК буде тягнути покарання строком від семи до дванадцяти років позбавлення волі з конфіскацією майна або без такої, а лише створення за попередньою змовою групи осіб з метою вчинення у майбутньому терористичного акту відповідно до санкції ст. 258-3 КК буде тягнути покарання строком від восьми до п'ятнадцяти строків позбавлення волі з конфіскацією майна або без такої. Отже, викладене свідчить про те, що ст. 258-3 КК потребує законодавчого вдосконалення, згідно з яким слова «терористичної групи» слід замінити на слова «організованої терористичної групи». Відповідних уточнень потребує також визначення терористичної групи у ст. 1 Закону України «Про боротьбу з тероризмом» від 20 березня 2003 р. № 638-IV [3], яке містить лише загальне поняття терористичної групи без розподілу їх на ті ознаки, що передбачені частинами 1, 2 та 3 ст. 28 КК України.

Водночас в літературі існують неоднакові тлумачення стосовно кількісного складу терористичної організації. Одні автори, посилаючись на чинну редакцію ч. 4 ст. 28 КК, стверджують, що терористична організація – це стійке ієрархічне об'єднання у кількості п'яťох і більше осіб, а інші автори, посилаючись на незмінену редакцію визначення терористичної організації, що міститься у ст. 1 Закону України «Про боротьбу з тероризмом», стверджують, що терористична організація – це стійке ієрархічне об'єднання у кількості трьох і більше осіб. Останню позицію слід вважати неточною. Справа в тому, що положення Закону України «Про боротьбу з тероризмом» на момент його прийняття цілком відповідали чинним на той час положенням ч. 4 ст. 28 КК. Однак, Законом України від 15 квітня 2008 р. № 270-VI була змінена редакція ч. 4 ст. 28 КК, на підставі чого кількісний склад злочинної організації замість «трьох і більше осіб» був визначений у кількості «п'ять і більше осіб» [4]. Але в Закон України «Про боротьбу з тероризмом» відповідні зміни досі не внесені, що породило колізію норм у праві. А при таких обставинах необхідно керуватися визначеними в юридичній науці правилами подолання колізії. Згідно з цими правилами, якщо про злочинність діяння неоднаковим чином вказується в КК України і в законодавстві інших галузей, то воно кваліфікується у відповідності з положеннями КК, при колізії між статтями Загальної та Особливої частини КК України застосовуються положення Загальної частини, а при колізії норм рівнозначних законів діють положення того закону, який прийнятий останнім. До того ж положення щодо кількісного складу терористичної організації не повинні суперечити положенням

ст. 255 КК щодо кількісного складу злочинної організації. Таким чином, під терористичною організацією слід розуміти стійке ієрархічне об'єднання декількох осіб (п'ять і більше), загальні ознаки якого передбачені у ч. 4 ст. 28 КК України. А з метою остаточного подолання зазначеної колізії норм у праві положення Закону України «Про боротьбу з тероризмом» стосовно визначення ознак терористичних груп і терористичних організацій необхідно привести у відповідність з положеннями ст. 28 КК України.

Також вважається невірним передбачати у ст. 258-3 КК в якості ознаки цього складу злочину «а так само організаційне чи інше сприяння створенню або діяльності терористичної групи чи терористичної організації», оскільки суспільна небезпечність сприяння значно нижча за створення, керування чи участь, а тому сприяння не повинне охоплюватися ознаками цього складу злочину. Тим більше, що в Кодексі вже є стаття, яка встановлює відповідальність за сприяння терористичним злочинам (ст. 258-4 КК), і яку лише потрібно вдосконалити таким чином, щоб охоплювати її ознаками будь-які види сприяння терористичним злочинам. Також тут слід врахувати й положення статей 255 і 256 КК щодо роздільного встановлення відповідальності за створення злочинної організації і за сприяння цьому. Отже, вважаємо за доцільне викласти ч. 1 ст. 258-3 КК у наступній редакції: *«Створення організованої терористичної групи чи терористичної організації, керівництво такою групою чи організацією, а також участь у ній».*

Що ж стосується ст. 258-4 КК, яка має назву «Сприяння вчиненню терористичного акту», то назва статті не відповідає змісту її диспозиції, котра містить не ознаки сприяння якимось терористичним діянням, а, навпаки, ознаки самостійних терористичних діянь. До того ж треба мати на увазі, що навчання терористичній діяльності у ст. 7 Конвенції пропонується передбачити як самостійний склад злочину. Також положення ст. 258-4 КК необхідно привести у відповідність з положеннями ст. 256 КК, яка встановлює відповідальність за заздалегідь не обіцяне сприяння учасникам злочинних організацій та укриття їх злочинної діяльності, і отже викласти диспозицію ст. 258-4 КК у такій редакції: *«Заздалегідь не обіцяне сприяння терористичному злочину».*

Також слід зауважити, що невдалим є використання у статтях 258-1, 258-2 і 258-4 вузького поняття «терористичний акт», оскільки під цим поняттям у чинному законодавстві України розуміються лише ті дії, що передбачені у ст. 258 КК. Тому одразу ж виникає питання про те, а що робити у тих випадках, коли вказані у цих статтях дії будуть спрямовані на вчинення інших терористичних злочинів (захоплення заручників, літаків, радіоактивних матеріалів тощо). До того ж використання у зазначених статтях цього терміну, по-перше, суперечить термінам статей 258-3 і 258-5 КК, оскільки зі змісту останніх статей неможливо уявити, що тут йдеться

лише про діяльність, спрямовану на підтримку вчинення лише терористичного акту, а по-друге, не відповідає тій термінології, яка є у тексті статей 5, 6 і 7 Конвенції Ради Європи про запобігання тероризму від 16 травня 2005р. [5]. Тому у статтях 258-1, 258-2 і 258-4 КК України поняття «терористичний акт» слід змінити на поняття «терористичний злочин».

Література:

1. Про практику розгляду судами кримінальних справ про злочини, вчинені стійкими злочинними об'єднаннями : постанова Пленуму Верховного Суду України від 23 грудня 2005 р. № 13. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

2. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності від 15 листопада 2000 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

3. Про боротьбу з тероризмом : Закон України від 20 березня 2003 р. № 638-IV. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>.

4. Про внесення змін до Кримінального та Кримінально-процесуального кодексів України щодо гуманізації кримінальної відповідальності : Закон України від 15 квітня 2008 р. № 270-VI. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

5. Конвенції Ради Європи про запобігання тероризму від 16 травня 2005 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>

ТРАНСНАЦІОНАЛЬНА ЕКОНОМІЧНА ЗЛОЧИННІСТЬ НА МОРІ

Завидняк Ірина Олександрівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
докторант кафедри кримінальної юстиції,
Державний податковий університет
м. Ірпінь, Україна*

Боротьба зі злочинністю відноситься до внутрішньої компетенції держави, а ґрунтується, перш за все, на нормах та принципах національного законодавства. Але, існують міжнародні злочини, які становлять загрозу не лише безпеці окремої держави, але й всьому міжнародному співтовариству. Відповідно до прийнятої у науці міжнародного права дефініції, міжнародне співробітництво у боротьбі зі злочинністю – це співпраця різних держав у боротьбі зі злочинними діяннями, суспільна небезпека яких вимагає об'єднання зусиль декількох держав. До таких злочинних діянь відносять міжнародні злочини та кримінальні злочини міжнародного характеру або так звані транснаціональні злочини [1, с. 198].

Починаючи з 90-х років ХХ століття безпрецедентно зросла активність міжнародної злочинності, небезпека якої посилилась розмиванням кордонів держав і безперервним процесом посилення їх прозорості, розширенням та взаємопроникненням економічних ринків та інтересів, які раніше були закриті або жорстко контролювалися державами. Цей процес створив умови для виникнення нових, раніше невідомих, форм злочинності, поглиблення її професіоналізму. Зміни у структурі торгівлі, фінансів та інформації призвели до того, що злочинність стала не пов'язана національними кордонами. Таким чином, організовані злочини стали небезпечним явищем у державах із ринковою конкурентною економікою, яке наприкінці ХХ ст. перетворилося на транснаціональне [1, с. 199].

На нашу думку, транснаціональні злочини доцільно розуміти, як передбачені міжнародними договорами протиправні карані діяння, які зазіхають на нормальні стабільні відносини між державами, завдають шкоди мирному співробітництву різних сфер діяльності (економічній, соціально-культурній, майновій тощо), організацій та громадян [2, с. 112].

Транснаціональні злочини можна умовно поділити на декілька груп.

До першої відносяться злочини, що завдають шкоди мирним й стабільним міжнародним відносинам. До таких злочинів віднесено найманство, захоплення та викрадення повітряних суден (хоча це і акт тероризму, але він передбачений у якості самостійного злочину), незаконне радіомовлення, як засіб ідеологічних диверсій.

До другої групи транснаціональних злочинів можна віднести злочини, що завдають шкоди економічному та соціально-культурному розвитку держав, а саме: злочини проти навколишнього середовища (у формі геноциду, екоциду й біоциду) та злочини проти національно-культурної спадщини народів (наприклад, масове розграбування історичних пам'яток древніх культур). До цієї ж групи злочинів відносяться контрабанда, фальшивомонетництво, незаконний обіг наркотичних засобів, ухилення від оподаткування, легалізація (відмивання) доходів, отриманих злочинним шляхом. З одного боку, це є загально-кримінальні злочини, але, з іншого, вони виходять за межі однієї держави та є засобом підризу економіки будь-якої країни.

До третьої групи транснаціональних злочинів належать злочини, які завдають шкоди особистості, моральним цінностям, приватному, державному або громадському майну. До них можна віднести торгівлю людьми, поширення порнографії, піратство. До цієї групи входять й усі інші злочини, за якими є міжнародні угоди, наприклад, зіткнення суден на морі, ненадання допомоги на морі, розрив або пошкодження підводного кабелю.

Зрозуміло, що у процесі розвитку інформаційних технологій, економічних відносин та міжнародного співробітництва в цілому, можуть з'являтися і, безумовно, будуть з'являтися, нові види й групи злочинів транснаціонального характеру.

Хочемо безпосередньо зупинитись на транснаціональній економічній злочинності на морі, а саме торгівлі наркотиками й контрабанді, які не лише перешкоджають свободі судноплавства, а й підривають економічну безпеку у світі в цілому. Ці та інші проблеми в акваторіях світових океанів, Середземного та Чорного морів й Аденської затоки у наш час є глобальними й набули загрозливих масштабів. Проблематикою також є те, що дві третини поверхні Землі – це океани, більша частина яких знаходиться за межами територіальних вод країн й практично не підпадає під національну кримінальну юрисдикцію. Тому, доволі часто, морські економічні розбійники діють безкарно. У зв'язку з цим, необхідним є не лише зміцнення взаємної правової допомоги, а й технічної допомоги у боротьбі, виявленні та розслідуванні транснаціональних економічних злочинів на морі.

У вік глобалізації, судноплавство має найважливіше значення для розвитку міжнародної торгівлі та економічного співробітництва, налагодження контактів між народами та відповідального використання природних ресурсів, однак злочинні угруповання активно використовують свободу навігації у своїх цілях. Транснаціональна економічна злочинність на морі з кожним роком стає все більш витонченою, охоплює нові простори та набуває нових форм [3].

Нажаль, глобалізаційні процеси у наш час, зокрема, зростання масштабів пересування товарів та капіталу призвели до того, що транснаціональна економічна злочинність на морі помітно еволюціонувала та переплелась з іншими видами злочинної діяльності. При цьому, у багатьох держав немає можливості забезпечити правопорядок у величезних морських просторах. Вони сьогодні як ніколи потребують підтримки всієї міжнародної спільноти.

Як бачимо, транснаціональні економічні злочини на морі є серйозною загрозою для економіки усіх країни світу й життя та безпеки населення. Злочини даної категорії призводять до порушення прав людини, підривають зусилля щодо просування сталого економічного розвитку й становлять небезпеку для міжнародної спільноти в цілому.

Література:

1. Завидняк І.О. Фактори, що зумовлюють необхідність міжнародного співробітництва у процесі розслідування економічних злочинів транснаціонального характеру. *Ірпінський юридичний часопис*. Серія: Право. 2021. № 1(5). С. 198 – 203.

2. Завидняк І.О. Правове регулювання міжнародного співробітництва під час кримінального провадження. *Юридичний вісник*. 2021. № 5. С. 110 – 115.

3. Організація Об'єднаних Націй. URL: <https://news.un.org/ru/story/2019/02/1348521>

УСВІДОМЛЕННЯ ПРИРОДИ ТЕРОРИЗМУ ЯК КЛЮЧ ДО КОНТРОЛЮ НАД НИМ

Калуга Володимир Федорович

*професор кафедри міжнародних відносин і суспільних наук
Національний університет біоресурсів і природокористування України
м. Київ, Україна*

Сучасний світ, окрім низки інших ознак, відзначається симптоматичністю. Тобто для сучасної людини, точніше представника маси або заклопотаної істоти, доміантним, якщо практично не єдиним способом підтримання активності є суєта – діяльність заради самої діяльності, змістовність якої розкривається у виправданнях та поясненнях, важливо не дійсні причини, ключові обставини та умови прояву чого б то було, а самі, по-суті, поверхневі прояви, себто симптоми. До питання тероризму заклопотана істота застосовує той же підхід, розглядаючи згадане явище через призму симптоматики. Йдеться про те, що сучасні соціально-політичні інституції, зокрема держава, установи, в обов'язок яких входить антитерористична діяльність зосереджені, як правило, умовно кажучи, на гасінні осередків полум'я. Тоді як поза їхньої увагою залишаються дійсні причини загорання, себто тероризму, а тим більше сама суть тероризму, точніше – функціональне навантаження тероризму у світі людини.

Відтак проблема боротьби з тероризмом набирає ознак, так би мовити, «вічно граючої платівки» – боротьба за ради боротьби, без жодного прицілу на пошуки ефективних шляхів приборкання згаданого явища «на корінні». Подібна ситуація, цілком ймовірно, породжена інтуїтивним схопленням непереборного факту того, що тероризм як різновид соціальних потрясінь є невід'ємним елементом сучасної світобудови. Тобто такий світ, яким кожна конкретна людина відкриває його для себе принципово не можливий без явища тероризму. А якщо так, то насправді питання стоїть не про боротьбу з тероризмом, що передбачає або остаточне викорінення тероризму, або переростання тероризму в легітимний інструмент здійснення соціального управління, а про встановлення стійкого контролю над терористичними організаціями та терористичними актами.

Отже щодо питання боротьби з тероризмом, як, до речі, щодо будь-яких значимих, а тим більше системоутворюючих питань існує щонайменше два підходи: тлумачення для мас та інтерпретація для кола обраних або представників світових центрів впливу.

Очевидно, для мас тероризм тлумачиться як практично стихійне негативне явище, породжене чи спровоковане людьми зі зміщеною ієрархією цінностей, суттєвими психічними розладами абощо. Тоді як представники закритих кіл схильні бачити в тероризмі засіб чи інструмент

досягнення певних цілей, спосіб ведення системної гри на «світовій шахівниці». Яскравим прикладом може послугувати цілком легально здійснювана політика червоного терору на теренах укорінення комуністичної ідеї в 30-х роках минулого століття. Щодо нелегальних прикладів вдавання до терористичних актів як засобів проведення певної політики, то їх величезна кількість. Взяти хоча б до прикладу низку терактів в Росії в кінці 90-х початку 2000-х років. Вдавання до тактики використання терористичних актів на морі також давно відомий факт. Наприклад, історія з піратством, використовуваним англійською короною у боротьбі з Іспанією за контроль над Новим світом.

Тож терористичні акти з більшою чи меншою інтенсивністю притаманні поступу людства впродовж його вікопам'ятної історії. Будучи різновидом «війни» як одного з «чотирьох факторів поступу сучасної цивілізації. Мова йде про війну, торгівлю, технології (і техніку), релігію» [3, с. 65], тероризм забезпечує підтримання функції змішування, приводячи «... у рух елементи культури, спонукаючи до розвитку або занепаду як самих елементів, так і їх носіїв» [3, с. 66]. Відтак чи не єдиний шлях викорінення тероризму як і будь-яких інших варіантів «війни», – це прибирання потреби у змішуванні, зокрема або шляхом формування гетерогенної соціальної маси, або встановлення жорсткої соціальної ієрархії із закріпленням її визнання на рівні світогляду, щось на кшталт консервативного брахманізму, або зведення до рівня критичної маси локалізованої групи, зокрема людства загалом.

Література:

1. Біленчук П.Д. Міжнародний тероризм: консолідований аналіз забезпечення безпеки. – Навчальний посібник / П.Д. Біленчук, А.В. Кофанов, О.Л. Кобилянський. – Київ: ННПСК КНУВС, 2009. – 72 с.
2. Калуга В.Ф. Функціональний підхід до розуміння суті світової політики та її ключових факторів як механізм поглибленого освоєння предмету дослідницької цікавості / В.Ф. Калуга // Університет і лідерство. – 2021. – № 2 (12). – С. 64-69.
3. Калуга В.Ф. Основи світової політики: навчальний посібник / В.Ф. Калуга. – К. : Редакційно-видавничий відділ НУБіП України. – 2018. – 132 с. ISBN 978-617-7630-48-6

ЗНАЧЕННЯ АНАЛІТИЧНОГО ПОШУКУ ПРИ ВИЯВЛЕННІ ОЗНАК КОНТРАБАНДИ НА МОРСЬКОМУ КОРДОНІ

Калугін Володимир Юрійович

кандидат юридичних наук, доцент,

*в.о. професора кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення
Одеський державний університет внутрішніх справ*

м. Одеса, Україна

Успішна боротьба з контрабандою на морському кордоні потребує, щоб правоохоронні органи мали вірогідну інформацію про об'єкти, які потрапили у сферу кримінальної процесуальної діяльності. Чим більше інформації має у своєму розпорядженні слідство про особу, об'єкти та обставини вчиненого злочину, тим швидше його можна розкрити.

Від якісної та своєчасної інформації залежить і точність оперативної обстановки, спрямованість спрямування ОРЗ, і чіткість постановки завдань виконавцям. [1, с. 351]

Вважається, що основними етапами процесу аналітичного пошуку при виявленні ознак контрабанди на морському кордоні є :

1. Збір інформації. Відкритим шляхом інформація може бути виявлена за трьома напрямками: фізичні особи, оперативники та матеріали підготовлених ними звітів за результатами проведених ОРЗ на території порту, серед представників митних органів, екіпажу суден; загальнодоступні носії інформації, з яких можливо почерпнути свідчення, які представляють оперативний інтерес (газети, телебачення, журнали, офіційні повідомлення про контрабандистів, документи установ та служб про надання дозволу на заняття зовнішньоекономічною діяльністю, рекламні та виставочні матеріали та інш.)

Якщо зібрані відкритими способами дані свідчать про підготовку чи вчинення контрабанди на морському кордоні конкретною особою чи групою осіб, то для одержання більш конкретної інформації про характер злочинної діяльності оперативні підрозділи правоохоронних органів, бюро економічної безпеки можуть використовувати таємний збір значимих відомостей за умови, що працівники установ, підприємств, організацій різних відомств, розташованих в порту можуть надати інформацію, яка є в їх розпорядженні, за умови, що співробітництво з оперативним підрозділом не буде розголошено.

Одним з найефективніших видів аналітичного пошуку осіб, які перемістили контрабанду морським шляхом, є пошук «від особи» [2, с. 328]: він здійснюється шляхом постійного збору інформації про відомих контрабандистів і їх злочинну діяльність на визначеній території. Тому у

сфері цього пошуку потрапляють, насамперед, громадяни що перемістили контрабанду морем.

До категорії осіб, які становлять оперативний інтерес у справах про контрабанду на морському кордоні відносяться: 1. особи причетні до підготовки чи вчинення цього злочину – організатори, безпосередня виконавці, співучасники; 2. Особи які були свідками чи очевидцями вчинення протиправних дій та можуть сприяти встановленню винних.

Можливо виділити визначені орієнтири для аналітичного пошуку по лінії боротьби з контрабандою на морському кордоні: 1 – будь-які відхилення від сплати митних податків, платежів; 2 – заниження вартості товару, прибутку, тіньові не реєстровані угоди 3 – вступ у корумповані відносини з працівниками БЕБ, митниці; 4-систематичне одержання квот та ліцензій на вивезення суднами за межі України нафтопродуктів, сировини, рідкоземельних металів; 5– переміщення суднами через кордон та подальший транзит підакцизних товарів комерційними структурами, для яких даний від діяльності не є профілюючим; 6 – регулярні операції в великих сумах.

2. Обробка та аналіз інформації. На цій стадії здійснюється повна розшифровка інформації, тоб-то перетворення сигналів, що несуть певні відомості про досліджуваний об'єкт, на доступну знакову форму, яка адекватно відбиває його структуру та ознаки. [3. с.152] Аналіз отриманої інформації про підготовку до вчинення контрабанди на морському кордоні має бути проведено з урахуванням її змістовної та правової сторони. Змістова –допомагає усвідомити кількість інформації, ступінь її визначеності, достовірності та конкретності, повноти та значимості, що в результаті сприяє оцінці отриманих знань.

Правова сторона дозволяє оцінити інформацію з боку допустимості використання її джерел і отриманих у ній відомостей у кримінальному провадженні, визначити чи є вона доказовою, чи тільки орієнтовною, отримана вона процесуальним чи оперативним шляхом, а також чи можливо її використовувати як доказову.

3. Оцінка даних – визначення, якою мірою дані корисні для оперативного розшукового процесу. Основними критеріями оцінки зібраних даних про вчинення контрабанди на морському кордоні є:

- структура та динаміка, я якій переважають тенденції цього виду контрабанди;

- найбільш характерний час, місце, способи вчинення цього виду злочину;

- характеристика криміногенних осіб, причетних до вчинення контрабанди морським шляхом, а також осіб, яких притягнуто до кримінальної чи адміністративної відповідальності за даний вид правопорушення;

– характеристика криміногенних об'єктів (розташування, персонал, характерні правопорушення та причетні до них осіб);

– способи виявлення ознак незаконного переміщення об'єктів через митний кордон.

4. Останнім етапом є систематизація даних, яка є ядром, головним елементом аналітичного пошуку. Без такої систематизації неможлива організація ефективного збереження та витягу відповідного комплексу даних. [4, с. 38]. З цією метою оперативні підрозділи можуть створити та використовувати спеціальні інформативні системи, а також забезпечити актуалізацію застарілої інформації.

Як висновок, аналітичні дослідження дозволяють якісно опрацювати нові оперативні версії, спланувати додаткові оперативно-розшукові заходи зі справи, спланувати шляхи реалізації ОРС. В аналітичному звіті кримінальний аналітик дає рекомендації, а також показує приховані зв'язки, формує напрями дій оперативного працівника, візуалізує факти, що опосередковано підтверджують або спростовують ознаки контрабанди на морському кордоні.

Література:

1. Власюк О. В. Використання кримінального аналізу у боротьбі зі злочинністю: виникнення та становлення. Університетські наук. записки. 2012. №4 (44). С. 351–355.

2. Некрасов В. А. Формування нової парадигми оперативно-розшукової діяльності на основі стратегії забезпечення економічної безпеки країни / В. А. Некрасов // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – 2014. – № 2. – С. 327–343.

3. Мовчан А.В. Інформаційно-аналітична робота в оперативно-розшуковій діяльності Національної поліції: навч. посібник / А. В. Мовчан. – Львів: ЛьвДУВС, 2017. – 244 с.

4. Никифорчук Д.Й. Аналітична робота в оперативно-розшуковій діяльності: навчально-практичний посібник / Д.Й. Никифорчук, О.Ю. Бусол, Г.М. Бірюков. – К.: НАВС, 2012. – 152 с.

ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ РЕАЛІЗАЦІЇ ПОВНОВАЖЕНЬ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА У ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Кобко Євген Васильович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри публічного управління та адміністрування
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Нещодавні події біля північного кордону України з Республікою Білорусь, воєнна агресія РФ на сході України, анексія Автономної Республіки Крим якнайкраще сприяють ескалації незаконних міграційних процесів та транскордонній злочинності. Разом з тим, Україна як морська держава повинна дбати і про міцність морських кордонів, загальна протяжність яких складає 1355 км, а площа виключної (морської) економічної зони становить 72658 км² [1, с. 14]. Відповідно до чинного законодавства, в Україні передбачена і адміністративна, і кримінальна відповідальність за незаконне перетинання державного кордону України, а саме: 1) за статтею 204-1 КУпАП особа несе адміністративну відповідальність за перетинання або спробу перетинання державного кордону України будь-яким способом поза пунктами пропуску через державний кордон України або в пунктах пропуску через державний кордон України без відповідних документів або з використанням підробленого документа чи таких, що містять недостовірні відомості про особу, чи без дозволу відповідних органів влади [2]; 2) за статтею 332-2 КК України особа несе кримінальну відповідальність за перетинання державного кордону України з метою заподіяння шкоди інтересам держави або особою, якій заборонено в'їзд на територію України, або представниками підрозділів збройних сил чи інших силових відомств держави-агресора у будь-який спосіб поза пунктами пропуску через державний кордон України або в пунктах пропуску через державний кордон України без відповідних документів, або за документами, що містять недостовірні відомості [3]. Крім того, для суден, що перебувають у далекому плаванні, характерними є такі кримінальні правопорушення як контрабанда, ввезення наркотиків. Ймовірність вчинення таких кримінальних правопорушень як вбивство, крадіжка та ін. теж існує.

Забезпечення прикордонної безпеки в морських водах та, як наслідок, ефективна протидія злочинності є важливим організаційно-правовим завданням. Особливості такої діяльності, з урахуванням стану нормативно-правового регулювання, практики уповноважених на протидію нелегальній міграції органів, а також загальноєвропейських тенденцій, потребують окремого наукового осмислення.

Протидія незаконному перетинанню державного кордону України та вчиненню кримінальних правопорушень на морському судні є «зоною відповідальності» в першу чергу його капітана. Підтвердженням цьому є зміст положень Глави 41 КПК України «Кримінальне провадження на території дипломатичних представництв, консульських установ України, на повітряному, морському чи річковому судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні», відповідно до яких, капітан судна України у разі вчинення кримінального правопорушення на морському судні, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні, є службовою особою, уповноваженою на вчинення процесуальних дій (п. 2 ч. 1 ст. 519 КПК України) [4]. Подібна норма передбачена статтею 67 Кодексу торговельного мореплавства України, у відповідності до якої, «якщо на судні, що перебуває у плаванні, вчиняються діяння, передбачені законом України про кримінальну відповідальність, капітан судна уповноважений на вчинення процесуальних дій в порядку, передбаченому кримінальним процесуальним законодавством України та відповідною Інструкцією, яка затверджується Генеральним прокурором за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері рибного господарства. Капітан судна має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння, до передачі її відповідним правоохоронним органам у першому порту України. У разі необхідності капітан судна може направити цю особу і зібрані матеріали в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні. У разі вчинення діяння, передбаченого законом України про кримінальну відповідальність, під час перебування судна в порту України капітан судна зобов'язаний передати особу, яка підозрюється у вчиненні цього діяння, відповідним правоохоронним органам в порядку, встановленому кримінальним процесуальним законодавством України» [5].

Як зазначено в п. 4.2.2. «Інструкції про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні», капітан судна (уповноважена особа) має право без ухвали слідчого судді, суду затримати особу, підозрювану у вчиненні злочину, за який передбачене покарання у вигляді позбавлення волі, лише у випадках: а) якщо цю особу застали під час вчинення злочину або замаху на його вчинення; б) якщо безпосередньо після вчинення злочину очевидець,

у тому числі потерпілий, або сукупність очевидних ознак на тілі, одязі чи місці події вказують на те, що саме ця особа щойно вчинила злочин. У п. 4.2.7. Інструкції зазначено, що капітан судна (уповноважена особа) має право затримати особу на строк, необхідний для її доставляння на територію України, та здійснити при цьому обшук затриманої особи з дотриманням правил, передбачених частиною сьомою статті 223 і статтею 236 КПК України [6].

Досліджуючи правовий статус капітана судна, Каляянова Л.В. висловила доволі дискусійне положення, зміст якого зводиться до того, що «аналіз правового блоку, який регламентує діяльність капітана як органу досудового розслідування, дає підстави стверджувати про неможливість його реалізації у специфічних умовах далекого плавання, оскільки будь-які процесуальні дії щодо затриманого/підозрюваного на судні передбачають безпосередню участь захисника, що саме по собі є неможливим [7]. Крім того, через об'єктивні причини кримінальне процесуальне законодавство України не забезпечує і повноцінний прокурорський нагляд у формі процесуального керівництва у такій категорії кримінальних правопорушень. Окреслене вимагає відповідного реагування і науковців і законодавця.

Таким чином, на судні, яке перебуває у далекому плаванні неможливо запросити для участі у досудовому розслідуванні спеціаліста, експерта, перекладача, захисника, також важко виникають питання щодо умов і строків перебування затриманого. Відповіді на зазначені проблемні питання необхідно передбачити не лише у підзаконних правових актах, а, насамперед, у Кримінальному процесуальному кодексі, шляхом введення норм, присвячених особливостям досудового розслідування у кримінальних провадженнях щодо кримінальних правопорушень, вчинених на суднах, які перебувають у далекому плаванні.

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. (дата звернення: 08.12.2021).

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 07 грудня 1984 р. // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#n2398> (дата звернення: 09.12.2021).

3. Кримінальний кодекс України. від 05 квітня 2001 р. // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n3518> (дата звернення: 10.12.2021).

4. Кримінальний процесуальний кодекс України. від 13 квітня 2012 р. // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (дата звернення: 10.12.2021).

5. Кодекс торговельного мореплавства України. від 23 травня 1995 р. // База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 10.12.2021).

6. Інструкція про порядок проведення процесуальних дій під час кримінального провадження на морському чи річковому судні України, що перебуває за межами України під прапором або з розпізнавальним знаком України, якщо це судно приписано до порту, розташованого в Україні: Наказ Генерального прокурора України від 14.11.2012 № 112 // База даних «Законодавство України». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/GP12047> (дата звернення: 10.12.2021).

7. Калайнова Л.В. Проблемні аспекти дізнання в умовах дальнього плавання. Економіко-правові аспекти розвитку транспортної системи: збірник наукових праць. О.: ОНМУ. 2002. Вип. 3. С. 116-119.

ОБҐРУНТОВАНІСТЬ КРИМІНАЛІЗАЦІЇ ВЧИНЕННЯ СПРИЯННЯ ТЕРОРИСТИЧНІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

Кожевник Оксана Анатоліївна

*аспірант кафедри кримінального права та кримінології,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Справжня велич держави полягає в безпеці та добробуті її громадян. Світовий тероризм перетворився на загальнолюдське лихо без кордонів. Він становить одну із найсерйозніших загроз для міжнародного миру і безпеки та є головною загрозою фундаментальним правам людини. «Метастами тероризму» охоплено практично всі континенти, але найбільше людство непокоїть виникнення передумов терору глобального рівня, що нині спостерігається на Євразійському континенті. Хвиля терористичних актів, що прокотилася останнім часом планетою, вкотре підтвердила відомий постулат, що тероризм не має кордонів [1, 22]

Одним із напрямів кримінально-правової політики держави як законотворчої та правозастосовної діяльності державної влади в сфері кримінально-правового регулювання є криміналізація. Криміналізація – процес виявлення суспільно небезпечних видів людської поведінки, визнання на державному рівні необхідності, можливості й доцільності

кримінально-правової боротьби з ними та закріплення їх у законі про кримінальну відповідальність, як злочинів [2, с.20].

Терористичні загрози, що постали перед Україною, вимагають удосконалення функціонування загальнодержавної системи боротьби з тероризмом. Зміни в культурно-історичних, соціально-економічних та політичних сферах призвели до співпраці з Європейським Союзом та посилення відповідальності в сфері запобігання проявам тероризму.

Кількість терористичних організацій у світі зростає, їхні структури розгалужуються й ускладнюються, а антисоціальна діяльність, яку вони ведуть, стає все більш грамотно і детально спланованою та організованою, при цьому її форми й методи досить часто пов'язані з використанням сучасних технологій, новітньої техніки і зброї [3, с.72].

Міжнародний тероризм на морі, як і міжнародний тероризм на суші й у повітрі, спрямований проти іноземних об'єктів, фізичних осіб, які є громадянами іноземних держав, і їхньої власності. З огляду на це, особлива увага на необхідність протидії терористичній діяльності приділяється не тільки у внутрішньодержавних документах, але й у документах міжнародного рівня.

Так, Рада безпеки ООН, відзначаючи, що тероризм продовжує становити загрозу для міжнародного миру та безпеки, та, заявляючи про необхідність боротися з ним усіма засобами – відповідно до Статуту Організації об'єднаних Націй, нагадує, що всі держави – члени повинні забезпечувати, щоб будь-яка особа, яка бере участь у фінансуванні, плануванні, підготовці або скоєнні терористичних актів або підтримці терористичних актів, залучалася до судової відповідальності, і постановляє, що всі держави повинні забезпечити, щоб в їх внутрішньодержавних законах і нормативних положеннях такі дії кваліфікувалися як досить серйозні кримінальні правопорушення, що дозволяють здійснювати переслідування і покарання в обсязі, належним чином відображаючим серйозність цього правопорушення [4]. Так, Законом України №170-V від 21.09.2006 року Кримінальний Кодекс України доповнено статтями 258-1, 258-2, 258-3, а Законом України №2258-VI від 18.05.2010 р. статтею 258-5. Разом з цим, відсутність законодавчої заборони призводить до прогалин у криміналізації, що в свою чергу підриває авторитет кримінального закону та свідчить про його недовірливість.

Вочевидь, що існування тероризму неможливе без постійного поповнення його лав новими ідейними поплічниками, що означає залучення до терористичної діяльності все нових та нових учасників, а також іншого сприяння цій діяльності. Негайно подолати тероризм в широкому його розумінні шляхом криміналізації «обслуговуючих» злочинів терористичної спрямованості не можливо, але встановлення кримінальної

відповідальності за сприяння вчиненню терористичної діяльності частково усуне причини та умови вчинення вказаних злочинів.

Принципи криміналізації в кримінально-правовій науці визначаються як найбільш абстрактний і загальний рівень забезпечення і обґрунтування кримінальної нормотворчості, ті відправні позиції, урахування яких необхідне у разі будь-якої зміни системи чинного законодавства; науково обґрунтовані та свідомо застосовувані загальні правила та критерії оцінки допустимості й доцільності кримінально-правової новели [5, с. 207-208].

Найвищу юридичну силу має Конституція України, закони та інші нормативно-правові акти приймаються на основі Конституції та мають відповідати їй. З огляду на це, кримінально-правові норми, що встановлюють відповідальність за сприяння терористичній діяльності, мають відповідати положенням Конституції, тобто дотримуватись принципу конституційно-правової адекватності.

Таким чином забезпечення кримінально-правового захисту від посягання на різноманітні сфери життєдіяльності людей, шляхом встановлення відповідальності за сприяння терористичній діяльності відповідає вимогам конституційної адекватності, що підтверджується вже існуючими нормами КК України, а саме ст. 258 – ст. 258-5 КК України. Кримінально правова заборона сприянню терористичній діяльності не суперечить Конституції, а навпаки спрямована на забезпечення конституційних принципів та норм.

Найважливішим соціальним принципом криміналізації діяння є його суспільна небезпека. Зважаючи на об'єкт якому заподіюється шкода внаслідок сприяння терористичній діяльності, а саме громадська безпека, життя та здоров'я людини, власність авторитет держави та ін. В той же час, безпека мореплавання визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі й безаварійної роботи суден. При морському тероризмі створюється стан неконтрольованого використання транспортних засобів, порушуються охоронювані правовими нормами відносини у сфері безпеки функціонування транспорту.

Дії, що характеризують морський тероризм, можуть безпосередньо обумовлювати заподіяння збитку суспільним відносинам у сфері безпеки судноплавства. До таких дій слід уважати належними пошкодження навігаційного або метеорологічного обладнання, засобів зв'язку, знищення або пошкодження судна, вантажу. З огляду на вищевикладене встановлення саме кримінальної відповідальності у виді позбавлення волі є цілком виправданим.

Суспільна небезпека зазначеного діяння, яка вимагає його криміналізації, пов'язана з виникненням нового виду небезпечної діяльності людей – а саме, вербування, озброєння, навчання особи з метою вчинення

терористичної діяльності, а також використання особи з цією метою, вчинення закликів до терористичної діяльності, втягнення у вчинення терористичної діяльності та її фінансування.

Досліджуючи дотримання принципу криміналізації повноти складу злочину передбаченого у статтях 258-1, 258-2, 258-4 КК України не можна не помітити його порушення. Зміст цього принципу складається з того, що склад конкретного злочину повинен охоплювати всі діяння певного виду. Однак за редакцією вищевказаних статей кримінальна відповідальність настає лише за втягнення у вчинення терористичного акту, публічні заклики до вчинення терористичного акту, сприяння вчиненню терористичного акту та не охоплює сприяння прояву терористичної діяльності.

Аналіз законодавчих змін до Кримінального Кодексу України, а саме ст. 258-1 та ст. 258-4 свідчить, що не всі принципи криміналізації були витримані. Так, системне тлумачення цих норм дозволяє констатувати, що вербування з метою вчинення терористичного акту передбачене в ст. 258-4 КК за своєю природою є формою втягнення у вчинення подібного акту, що по суті відображено у ст. 258-1 КК України. На підставі вищевикладеного доцільно змінити редакції статей 258-1, 258-2, 258-4 КК України замінити слово «терористичного акту» на «терористичної діяльності», виключити зі ст. 258-4 «вербування».

Стаття 6 КК України встановлює територіальний принцип чинності кримінального закону на території України. Однак, у Азовському морі не було проведено лінію розмежування між Україною і РФ, як це передбачав Договір 2003 р. Отже, в Азовському морі відсутній державний кордон між внутрішніми водами України та внутрішніми водами РФ. Цей факт створює додаткові складнощі для відстоювання антитерористичних інтересів України, оскільки з точки зору фактичного правового стану води Азовського моря – внутрішні води двох держав без їх диференціації на внутрішні води України, та на внутрішні води РФ, хоча такий стан не відповідає п. 1 та п. 2 ст. 1 Договору 2003 р.

Розв'язати ці питання можна було б за наявності дієвих механізмів вирішення міжнародних спорів, які мали б бути передбачені вищезазначеними міжнародними договорами.

Література:

1. Крутов В. Концептуальні підходи до проблеми виникнення та поширення екстремізму й тероризму. Державна політика протидії тероризму: пріоритети та шляхи реалізації: збірник матеріалів круглого столу (21.02.2011 р.). К.: НІСД, 2011. С. 22–23.
2. Фріс П. Л. Криміналізація і декриміналізація у кримінально-правовій політиці. Вісник Асоціації кримінального права України. 2014, № 1 (2). С. 19–28.

3. Ляшов Г.О., Отрешко В.С., Романюк Ю.П. Організація розвідувальних заходів протидії тероризму каналам позабанківського фінансового обігу / [монографія] К.: ІСЗРУ, 2012. С. 308

4. Резолюция 2178 (2014), принятая Советом Безопасности на его 7272-м заседании 24 сент. 2014 г. Организация Объединенных Наций. URL <https://undocs.org>

5. Кудрявцев В.Н., Дагель П.С., Злобин Г.А. Основания уголовно-правового запрета: криминализация и декриминализация / Москва, 1982. С. 191, 207-208.

КРИМІНАЛІСТИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ ЗЛОЧИНІВ НА ОБ'ЄКТАХ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Колесник Валерій Аркадійович

*доктор юридичних наук, професор,
головний науковий співробітник наукової лабораторії
Науково-організаційний центр
Національної академії Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

В нашій державі 16 листопада 2021 р. як складову законодавства у сфері національної безпеки прийнято Закон України №1882-IX «Про критичну інфраструктуру», яким визначено правові та організаційні засади створення й функціонування національної системи захисту критичної інфраструктури [1]. Як зазначено в цьому законодавчому акті, метою і завданнями державної політики у сфері захисту критичної інфраструктури є забезпечення безпеки її об'єктів, запобігання проявам несанкціонованого втручання в їх функціонування, прогнозування та запобігання кризовим ситуаціям, аналіз викликів та загроз, що впливають на стійкість критичної інфраструктури, оцінка стану її захищеності, забезпечення взаємодії національної системи захисту критичної інфраструктури з відповідними міжнародними системами, насамперед європейськими та євроатлантичними. До суб'єктів національної системи захисту критичної інфраструктури вітчизняний законодавець відніс низку державних і недержавних інституцій, важливе місце серед яких відведено Службі безпеки України, правоохоронним та розвідувальним органам, суб'єктам оперативно-розшукової та контррозвідувальної діяльності, Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, що утворені відповідно до законів України [1].

Проблеми захисту критичної інфраструктури не лише в Україні, а й у всьому світі постали доволі давно і наша країна не є виключенням із загальних тенденцій перебігу геополітичних, економічних, екологічних, безпекових процесів у світі. Очевидним є те, що питання захисту об'єктів критичної інфраструктури вважається актуальним для кожної країни і міжнародної безпеки в цілому.

Питання віднесення певних об'єктів до критичної інфраструктури вирішується в кожній країні з урахуванням розуміння безпекових критеріїв держави, економічних, екологічних, національних інтересів, традицій, спрямованості й можливостей державних інституцій в забезпеченні потреб та добробуту населення тощо. Проте в переважній більшості країн до об'єктів критичної інфраструктури віднесено ті, що входять до системи ключових галузей економіки й соціальної структури, самостійних чи пов'язаних з іншими об'єктами, вузлів, мереж, які відіграють вирішальну роль у функціонуванні державних інститутів, економіки, політики, сфери транспорту, охорони здоров'я тощо і потрібні для забезпечення нормального життя населення, збереження спокою в суспільстві й, власне, існування самої держави.

Кабінетом Міністрів України було прийнято Постанову від 9.10.2020 р. № 1109 «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури», положення якої є чинними на сьогодні і якою визначено порядок віднесення й перелік секторів (підсекторів), основних послуг критичної інфраструктури нашої держави та встановлено чотири категорії критичності. Цим нормативним документом встановлено чотири категорії критичності об'єктів критичної інфраструктури, а конкретні об'єкти визначено за секторами, підсекторами та типом основної послуги, що надається певним об'єктом. Зокрема у секторі транспорту і пошти до таких об'єктів віднесено поряд з іншими ті, що забезпечують: контроль і управління судноплавством; операції на внутрішньому, морському або прибережному пасажирському та вантажному транспорті; функціонування керуючих органів портів або суб'єктів експлуатацію портового обладнання; експлуатацію та обслуговування інфраструктури, в тому числі каналів, дамб, фарватерів тощо [2].

Сьогодні Україна відчуває весь комплекс загроз, обумовлених в чималій мірі зовнішньою агресією. Це і загроза прямого воєнного вторгнення на окремі території України, і повномасштабна інформаційна агресія, і економічний тиск, і підривна діяльність російських спецслужб та фінансованих і підтримуваних ними незаконних формувань на території України. Приводами для реалізації загроз може стати будь-що, а неефективність наданих Україні зовнішніх гарантій безпеки, обумовлена кризою міжнародної безпекової системи, підвищує рівень небезпеки цих загроз. Реальні загрози функціонуванню критичної інфраструктури, насамперед, є наслідком актуалізації загроз національній безпеці. Реальність посиленої небезпеки, яка виходить із Приазовського та Чорноморського морських регіонів, не залишає сумнівів щодо потреби здійснення негайних заходів із протидії їм. Однією із загроз критичній

інфраструктурі, розташованій поблизу Чорноморського регіону і яка загрожує його морській безпеці, є вчинення злочинів на її об'єктах.

Підвищену небезпеку мають ті злочини, шкідливі наслідки яких вражають не лише масштабами, численними людським жертвами та матеріальними збитками, а й створюють загрози для великих територій, регіонів, завдають шкоду інтересам декількох суміжних держав. Тому цілком правомірно вести сьогодні мову про протидію підготовці та вчиненню злочинів на об'єктах морського транспорту, в портах, на морських суднах, що віднесені до критичної інфраструктури, які загрожують морській безпеці Балтійського та Чорноморського регіонів. Протидія таким злочинам, їх розкриття й притягнення винуватців до кримінальної відповідальності і є одним з проявів адекватного реагування з боку держави та її правоохоронних органів на загрози безпеці об'єктів критичної інфраструктури, життєво важливим інтересам не лише України, а й багатьох інших країн Балто-Чорноморського регіону та їх населенню.

Важливу роль в цьому має відігравати криміналістика як галузь наукових знань та криміналістичні розробки як дієві засоби, що використовуються органами досудового розслідування, оперативними та контррозвідальними підрозділами в протидії злочинам і в інтересах викорінення злочинності. Потреба криміналістичного забезпечення діяльності правоохоронних органів, що спрямована на протидію злочинності, викликана закономірним усвідомленням тих об'єктивних обставин, що своєчасне виявлення оперативними та контррозвідальними підрозділами, розкриття та досудове розслідування органами досудового розслідування злочинів у наші дні є результатом діяльності не окремих правоохоронців чи навіть окремих підрозділів або служб певного правоохоронного органу, а результатом колективних зусиль багатьох виконавців за дотримання умов взаємодії між ними та іншими державними й недержавними органами, з використанням можливостей міжнародної правової допомоги. Така колективна діяльність з реалізації соціальної функції боротьби зі злочинністю має бути не лише підпорядкована вирішенню спільних завдань, а й потребує чіткої організації та належного забезпечення силами, засобами, ефективними прийомами їх застосування.

Зазначене вказує на важливість піднятих до розгляду питань та потребу докладного вивчення проблеми криміналістичного вивчення проблеми морської безпеки в окремих регіонах нашої держави та суміжних з нами країн Балто-Чорноморського регіону.

Література:

1. Про критичну інфраструктуру. Закон України від 16.11.2021 р. № 1882-IX. URL: golos.com.ua/artikle/354320 (дата звернення 11.12.2021 р.).
2. Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури. Постанова Кабінету Міністрів від 9 жовтня 2020 р. №1109. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1109-2020-%D0%BF#Text> (дата звернення 11.12.2021 р.).

АНАЛІЗ ПРОБЛЕМНИХ ПИТАНЬ ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА КОНТРАБАНДУ НА ПІДСТАВІ АНАЛІЗУ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ

Макаренко Олександр Юрійович

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри правоохоронної діяльності та поліцейстики,
Криворізький навчально-науковий інститут
Донецького державного університету внутрішніх справ,
адвокат, партнер адвокатського об'єднання
«Альфа Лекс»
м. Кривий Ріг, Україна*

Макаренко Наталія Анатоліївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри цивільного та господарського права,
Криворізький навчально-науковий інститут
Донецького державного університету внутрішніх справ
адвокат, керуючий партнер адвокатського об'єднання
«Альфа Лекс»
м. Кривий Ріг, Україна*

Питання захисту інтересів країни, було і є надзвичайно актуальним. Відповідно до статті 1 Конституції України, Україна є суверенна і незалежна, демократична, соціальна, правова держава. Стаття 17 Конституції України зазначає, що Захист суверенітету і територіальної цілісності України, забезпечення її економічної та інформаційної безпеки є найважливішими функціями держави, справою всього Українського народу [1].

Саме через закладені в найвищому законі країни фундаментальні засади, відбувається подальше врегулювання суспільних відносин та захист інтересів як окремих громадян, так і інтересів країни.

Звісно, в межах однієї роботи неможливо розглянути всю проблематику таких проблемних явищ як тероризм, контрабанда та незаконний обіг наркотиків на морі, адже кожна з перелічених частин проблеми заслуговує на окреме вивчення та дослідження, аналіз та систематизацію. Більше того, на наш погляд, системного та державницького підходу вимагає питання латентності зазначених вище явищ. Також цілком зрозумілим є і той факт, що в багатьох випадках, при розгляді питань контрабанди та незаконного обігу наркотиків, як доречі і тероризму, особливо в розрізі такої діяльності на морі, ми будемо мати проблему організованої злочинної діяльності, а можливо і міжнародних злочинних угруповань.

Варто зазначити, що науковим дослідженням проблем контрабанди, а саме правових та організаційних засобів протидії контрабанді та порушенням

митних правил та транспорті займалися такі науковці як О. Бантишев, В. Басай, А. Войцешук, Д. Давітадзе, Л. Дорош, М.Костін, О.Омельчук, В. Онищенко, В. Пархоменко, Д. Приймаченко, В. Шевчук та інші.

Цілком очевидним, що при вивченні та аналізі такої складної і багатогранної теми, доцільно проаналізувати цілу низку нормативно-правових актів, це і Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний кодекс України, Митний кодекс України, та інші підзаконні нормативно-правові акти.

Разом із тим, початок дослідження, як і обґрунтування актуальності, або навіть глобальності проблеми доцільно розпочати з підтвердження фактів того, що така проблема взагалі є.

На наш погляд, наявність проблеми латентності відповідних злочинів, неефективність роботи правоохоронних органів, судів, окрім іншого підтверджується відсутністю найважливішого, ефективності, кількості винесених вироків за відповідною кваліфікацією. І хоча з іншого боку, можна цілком справедливо зазначити, що незначна кількість вироків не обов'язково є підтвердженням латентності злочинів, корупційних зав'язків злочинців із правоохоронцями, в умовах сьогодення України, це передчасно.

В діючому законодавстві, а саме Кримінальному кодексі України, окремим розділом виділені кримінальні правопорушення в сфері господарської діяльності. Відповідальність же за контрабанду, передбачена безпосередньо в статті 201 «Контрабанда», якою передбачена кримінальна відповідальність за переміщення через митний кордон України поза митним контролем або з приховуванням від митного контролю культурних цінностей, отруйних, сильнодіючих, вибухових речовин, радіоактивних матеріалів, зброї або боєприпасів (крім гладкоствольної мисливської зброї або бойових припасів до неї), частин вогнепальної нарізної зброї, а також спеціальних технічних засобів негласного отримання інформації [2].

Аналіз судової практики, шляхом вивчення єдиного державного реєстру судових рішень, показав, що за період з 01.01.2019 року, по дату написання відповідних тез доповіді, судами Одеської області винесено 39 вироків за статтею 201 Кримінального кодексу України. При цьому, наймолодший вирок датовано 19.09.2018 року, а найстарший 23.03.2010 року. При здійсненні пошуку по Апеляційному суду Одеської області, єдиний державного реєстру судових рішень видає інформацію, про розгляд 11ти справ, розглянутих в період з 12.11.2012 року по 13.04.2016 рік. Надзвичайно цікавим є і той факт, що Касаційним кримінальним судом Верховного суду, за період з 23.01.2018 року, розглянуто 7 справ, жодна з яких не пов'язана із контрабандою на морі і взагалі із Одеською областю.

Вищевикладені приклади, змушують визнати, що як зі кількісним так і за якісним складом, справи що розглядаються в одеському регіоні за кваліфікацією «ст. 201 Кримінального кодексу України «Контрабанда», є

вельми рідким явищем, що нажаль, не є 100% підтвердженням відсутності контрабанди як такої і контрабанди на морі безпосередньо.

Звісно, більш детально автори зможуть пояснити свою позицію при здійсненні наукової дискусії в межах конференції, але навіть враховуючи факт аналізу наявної судової практики, ми вбачаємо за можливе запропонувати відповідні зміни до чинного законодавства.

Враховуючи викладене, цілком очевидним є наявність проблеми недостатньої ефективності боротьби з контрабандою взагалі та контрабандою на морі. На наш погляд, необхідним є посилення кримінальної відповідальності за контрабанду, а також внесення змін до ч.2 ст.201 Кримінального кодексу України, виклавши її в наступній редакції: «Та сама дія, вчинена за попередньою змовою групою осіб або особою, раніше судимою за злочин, передбачений цією статтею, або службовою особою з використанням службового становища, або вчинені на морі, в тому числі з використанням суден або інших водних засобів».

Література:

1. Конституція України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>

2. Кримінальний кодекс України [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр#Text>

МОРСЬКИЙ ТЕРОРИЗМ ЯК СУСПІЛЬНО-НЕБЕЗПЕЧНЕ І ПРОТИПРАВНЕ ЯВИЩЕ

Мельник Дмитро Сергійович

кандидат юридичних наук, провідний науковий співробітник,

Міжвідомчий науково-дослідний центр

з проблем боротьби з організованою злочинністю

при Раді національної безпеки і оборони України

м. Київ, України

В сучасних умовах військової агресії РФ проти України та ведення гібридної війни проти України актуалізувалося питання безпеки судноплавства в Чорному й Азовському морях, акваторії яких активно використовує Росія для тиску на нашу державу та її партнерів, вчиняючи провокації, фізичні захоплення суден та бурових платформ разом з екіпажами та персоналом. Вказані протиправні дії сусідньої держави можуть бути кваліфіковані як акти морського тероризму.

Морський тероризм розглядається дослідниками та фахівцями-практиками як окремий різновид тероризму, що є відособленим переважно через місце і спосіб його вчинення: тероризм на морі фактично є продовження тероризму на суші [1].

Отже морський тероризм виступає видом тероризму, особливість якого зумовлена головним чином місцем, способом і обстановкою його вчинення, а також особливим об'єктом злочинного посягання. В цілому морський тероризм можна охарактеризувати як «сукупність суспільно-небезпечних діянь, чинених у водах Світового океану, що потягли за собою тяжкі наслідки, які й становлять істотну загрозу дії загальновизнаного принципу свободи відкритого моря»[2, с. 364].

Найбільш повне визначення морського тероризму міститься в Римській конвенції про боротьбу з незаконними актами проти безпеки морського судноплавства 1988 року, відповідно до якої до проявів тероризму відносять: навмисне захоплення, пошкодження судна або вантажу, насильницьке посягання на осіб, що перебувають на його борту, й інші дії, що загрожують безпечному плаванню судна [3, с. 157].

На підставі вищевикладеного морський тероризм визначають як насильницьке посягання, вчинене з метою дестабілізації політичної обстановки, що супроводжується захопленням, руйнуванням або пошкодженням судна чи вантажу, навігаційного обладнання, протизаконним впливом на осіб, що перебувають на його борту [4, с. 213].

Зростання технічного прогресу й стрімкий розвиток засобів пересування та комунікації надає міжнародного характеру явищу тероризму. Сучасний міжнародний тероризм на морі, як і його прояви на суші й у повітрі, спрямований переважно проти іноземних об'єктів, фізичних осіб-іноземців та їх власності. Його головна небезпека полягає в тому, що він загрожує безпеці мореплавства, ігнорує загальновизнаний принцип свободи морів і часто становить загрозу миру, внаслідок чого є одним із найтяжчих злочинів міжнародного характеру.

В сучасних умовах морський тероризм дедалі більше розширює географію злочинної діяльності, а вчинені злочини супроводжуються тяжкими наслідками: загибеллю людей, пограбуванням матеріальних цінностей, забрудненням навколишнього середовища.

Варто зазначити, що механізм вчинення злочинних посягань терористичних актів на морі пов'язаний із завданням або можливістю спричинення шкоди безпеці морського судноплавства, у тому числі шкоду безпеці людини, майна (судно, вантаж) і навколишнього середовища (забруднення від пошкоджених суден або знищених вантажів).

Правомірне використання морських транспортних засобів – це діяльність, що пов'язана з їх належною експлуатацією і спрямована на досягнення позитивного результату – перевезення або інший вид

мореплавства. Саме така діяльність, на переконання дослідників, і забезпечує загальну безпеку [5].

Невиконання або неналежне виконання технічних і правових норм, що визначають порядок використання засобів водного транспорту як джерел підвищеної небезпеки, створює небезпеку для життя й здоров'я людей. Тому відповідальність осіб, яким не дозволено управління / використання цими морськими транспортними засобами (через відсутність прав власності, користування), полягає у відповідальності за здійснення непередбачених або

заборонених у нормативно-правових актах дій щодо поведінки з ними.

Сучасний тероризм на морі характеризується особливими способами й обстановкою вчинення. Морському тероризму властиві основні ознаки й характеристики міжнародного тероризму. Під час вчинення актів морського тероризму створюється стан неконтрольованого використання технічних засобів, порушуються охоронювані законом відносини у сфері безпеки функціонування морського транспорту.

Дії, що характеризують морський тероризм – пошкодження навігаційного або метеорологічного обладнання, засобів зв'язку, знищення або пошкодження судна, вантажу – можуть безпосередньо створювати загрозу безпеці морського судноплавства¹.

Низка вказаних протиправних дій створює загрозу безпеці судноплавства опосередковано, шляхом впливу на інші об'єкти. Зокрема, посягаючи на свободу людини при захопленні заручників на судні, морський тероризм створює загрозу безпеці експлуатації судна шляхом створення перешкод або взагалі позбавлення можливості контролюваному використанню джерела підвищеної суспільної небезпеки, яким є судно як транспортний засіб.

Наразі реальні та потенційні можливості сучасних морських терористів як на тактичному, так і стратегічному рівні створюють комплексну загрозу міжнародній безпеці загалом й безпеці морського судноплавства зокрема.

Разом з тим, сценаріїв, за якими терористи можуть використовувати море у власних інтересах як інфраструктуру або спосіб нападу, небагато. Їх можна поділити на такі основні групи:

- 1) використання моря для пересування;
- 2) терористичні напади на судна або інші цілі на морі;
- 3) терористичні атаки за допомогою суден на наземні цілі;
- 4) посилення жорсткості наступальних сценаріїв застосуванням зброї масового ураження [6, с. 69].

¹ Безпека морського судноплавства визначається як сукупність технічних, експлуатаційних і правових засобів та методів охорони людського життя на морі й безаварійної роботи суден.

Варто зазначити, що морські судна як об'єкти атаки стають дедалі більш цікавими для міжнародних терористичних організацій:

1) терористи, використовуючи навантажений вибуховою речовиною катер, у жовтні 2000 року атакували в Аденському порту американський есминець "USS Cole", завдавши суттєвої шкоди судну та спричинивши втрати серед його екіпажу;

2) учасники близької до «Аль-Каїди» терористичної групи "Jem'ah Islamyah", які планували атаку на американські військові кораблі в порту Сінгапура, були арештовані;

3) спецслужбами у травні 2002 року були викриті плани затоплення суден у Гібралтарській протоці з використанням швидкохідних катерів, транспорто-ванних вантажним судном;

4) бойовики «Аль-Каїди» у жовтні 2002 року вчинили напад на французький танкер "VLCC Limburg" в Аденській протоці;

5) танкери під прапором різних держав були неодноразово атаковані невстановленими терористами у Перській затоці на початку літа 2019 року з використанням гранатометів. Схожа ситуація знову мала місце влітку п.р.

Теракти на морі дозволяють стверджувати про їх суттєвий вплив на світову економіку. Напад терористів з «Аль-Каїди» на танкер "VLCC Limburg" змусив страхові компанії втричі підвищити виплати за судна, що перебувають у еменських портах. Деякі оператори вантажоперевезень припинили безпосереднє сполучення з портами Ємену й частково скерували свої судна до портів сусідніх держав. Це завдало істотного удару по експортно-імпортним операціям країни. Втрати для економіки Ємену оцінювалися у розмірі 2% внутрішнього валового продукту.

Терористичні атаки на нафтоналивні танкери невстановлених осіб у Перській затоці наприкінці травня – на початку червня 2019 року спровокували падіння цін на нафту та кризові явища в економіці нафтовидобувних країн регіону. Експерти пов'язують вказану ситуацію з нафтовим ембарго, введеним ще у 2018 році США проти Ірану [7].

Окрім того, періодичні випадки розстрілів морських суден з автоматичної зброї й гранатометів чинять сильний психологічний тиск на екіпажі суден та інших учасників міжнародного судноплавства. Як наслідок перериваються ланцюжки морських перевезень або ускладнюються умови їх здійснення, а деякі перевезення взагалі стають нерентабельними, що заподіює значних збитків державам [8].

Варто зазначити, що небезпека актів морського тероризму полягає не лише в тому, що вони загрожують не лише безпеці міжнародного мореплавства, життю і здоров'ю багатьох людей. Ці терористичні акти на морі також становлять загрозу міждержавним відносинам, оскільки підривають авторитет морських держав як нездатних забезпечити безпеку на морі.

Саме тому у Підсумковому документі Віденської зустрічі представників держав-учасниць наради з безпеки і співробітництва в Європі 1989 року наголошено, що «держави-учасниці беззастережно засуджують як злочинні всі акти, методи й практику тероризму, де б вони ні відбувалися... Адже тероризм не може бути виправданий за жодних умов» [9, с. 9].

Викладене актуалізує потребу удосконалення міжнародного та національного правового регулювання протидії тероризму на морі в сучасних умовах.

Література:

1. Лукашук И.И. Международно-правовое регулирование международных отношений. Москва : Межд. отн., 1975. 300 с.
2. Стефанчишен Р.В. Теоретико-аксіологічний підхід до поняття «морський тероризм». *Юридична наука*. 2020. № 1 (103). С. 361–367.
3. Лукшин І.В. Протиправні дії на морі: піратство і тероризм, та їх правове визначення. *Актуальні проблеми держави і права*. 2000. Вип. 8: *Соціальні та правові проблеми боротьби з тероризмом*. С. 155–162.
4. Стефанчишен Р.В. Тероризм на морі (концептуально-правовий аналіз). *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Випуск 3–2. С. 208–213.
5. Тихий В.П. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности обращения с общепасными предметами. Киев : УМК ВО, 1989.
6. Куршев М. Проблемы борьбы с морским пиратством. *Государство и право*. 1999. № 12. С. 66–72.
7. Нападения на танкеры в Персидском заливе: реакция ОАЭ. URL: <https://news.liga.net/world/news/napadeniya-na-tankery-v-persidskom-zalive-reaktsiya-oea>. (дата звер.: 05.12.2021).
8. Аль-Каида готовит теракты на морских путях. URL: <http://e-finance.com.ua/ru/incidents/2010/01/11/> (дата звернення: 05.12.2021).
9. Итоговый документ Венской встречи представителей государств-участников совещания по безопасности и сотрудничеству в Европе. Москва : Политиздат, 1989. С. 8–9.

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ БОРОТЬБИ З КОНТРАБАНДОЮ НАРКОТИЧНИХ ЗАСОБІВ НА МОРЬСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Ходанович Віталій Олександрович

*доктор юридичних наук, старший дослідник,
провідний науковий співробітник науково-організаційного центру
Національної академії Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Останніми роками простежується стала тенденція до використання транснаціональними наркосиндикатами морських портів України для транзиту наркотичних засобів із традиційних країн-виробників, а також до залучення українських моряків до нелегальних переміщень таких засобів на зафрахтованих наркомафією судах, що ходять під прапорами третіх країн. Одними з причин цього є вдале географічне розташування України – на перетині морських і сухопутних транспортних коридорів між Європою та Азією, а також сприйняття нашої держави як перспективного ринку для такого роду продукції. Тільки в ході однієї операції вітчизняних правоохоронців, проведеної цього року, у наркоторговців було вилучено кокаїну на суму в 10 млн дол. США [1]. І це лише «краплина в морі», адже щорічно тільки в Одеському регіоні вилучається наркотиків на сотні мільйонів доларів США. Тому сьогодні основні зусилля вітчизняних правоохоронних органів, зокрема Служби безпеки України, в сфері протидії незаконному обігу наркотиків зосереджуються передусім на протидії міжнародним центрам наркобізнесу, котрі намагаються розповсюдити свою діяльність на територію нашої держави, на нейтралізації вітчизняних злочинних угруповань, що мають зв'язки міжнародного та міжрегіонального характеру, а також на виявленні й ліквідації каналів контрабанди наркотиків.

Водночас діяльність наркоіндустрії також неухильно удосконалюється, підвищується її технічний та фінансовий потенціали, застосовуються новітні досягнення науково-технічного прогресу. У переважній більшості випадків технологічний ланцюг наркобізнесу є доволі складним, багатоваріантним та конспіративним, а відстані від місць виготовлення наркотиків до їх збуту можуть становити десятки тисяч кілометрів. За таких умов морський транспорт стає найзручнішим засобом перевезення наркотичних засобів та психотропних речовин, адже важко уявити більш складний об'єкт для якісної митної перевірки.

Про загрозу й небезпеку подальшого використання морських суден та портів, у тому числі вітчизняних, для контрабанди наркотиків попереджає й Управління ООН з наркотиків і злочинності [2]. Загалом у світі ситуація з цього питання є настільки критичною, що в експертному середовищі навіть

лунають пропозиції про необхідність внесення змін до Конвенції ООН про боротьбу проти незаконного обігу наркотичних засобів та психотропних речовин щодо дозволу державі, яка обізнана про протиправну діяльність, пов'язану із незаконним обігом наркотичних засобів та психотропних речовин, застосовувати заходи до екіпажу морського судна, причетного до контрабанди наркотиків, не зважаючи на автономність території судна та відкритість морського простору [3]

Тенденції розвитку системи наркотрафіку засвідчують активізацію використання морського транспорту для перевезення наркотиків, що зумовлене: значною площею морського простору; невеликою кількістю або навіть повною відсутністю в них перевіряючих та контролюючих органів; технологічними та конструктивними особливостями морських суден, що роблять майже неефективними митні перевірки; особливостями переміщення вантажів та їх об'ємами. Якщо аеропорти, залізничні вокзали й станції сьогодні можуть піддаватися суворому контролю, морські порти породжують широкі можливості для приховування наркотиків в середині легальних товарів.

Спрошені митні процедури при перевезенні товару морським шляхом, значна скупченість товару, пришвидшена процедура навантаження/розвантаження роблять контроль менш суворим.

Окрім того, іноземні товари можуть переміщуватися у режимі міжнародного транспортного транзиту, тобто без наміру їх складування або використання на території транзитної країни. Фактичний огляд таких вантажів не здійснюється, за винятком лише зовнішньої збереженості, наприклад, оглядають збереженість пломб та інших запірних засобів [4, с.72-73]. Ще одним способом є доставка наркотичних засобів на морські судна або їх розвантаження за межами порту поблизу узбережжя (внутрішні води, територіальне море) із застосуванням малих самохідних або несамохідних суден (споруд) шляхом скидання контейнерів або обладнаних маяків із суден, з невеликих літальних апаратів, наприклад, квадрокоптерів, та подальшого підйому вантажу на борт у спеціально відведених місцях. Має місце й такий спосіб поставки наркотичних засобів на морське судно як «перевантаження», тобто передача вантажу між суднами подалі від узбережжя шляхом швартування одне до одного та передавання партії наркотиків.

Необхідно брати до уваги й те, що на сьогодні контрабандою наркотиків здебільшого займаються досвідчені злочинці, котрі удосконалюють старі й вигадують нові способи вчинення цих злочинів, використовуючи при цьому новітні досягнення науки й техніки. До того ж, їх інколи консультують митники, прикордонники та інші посадові особи, які обізнані в особливостях прикордонно-митного контролю та прогалинах чинного законодавства.

Складність у виявленні цього злочину або його підготовки певною мірою пов'язана й зі специфікою транспортування готової наркотичної продукції до транспортного засобу, яка також носить виразний технологічний характер. Зокрема, значні за обсягом партії наркотичних засобів та психотропних речовин перевозять спеціальними транспортними засобами чи замаскованими вантажними відправленнями із використанням підроблених документів. Основними предметами контрабанди наркотиків на морському транспорті є кокаїн та героїн, проте трапляються й випадки перевезення екстазі (МДМА), ЛСД та інших наркотичних речовин, здебільшого у вигляді речовини для подальшої обробки на території України. Інколи у вантажних відсіках морських транспортних засобів виявляють значну кількість не лише класичних наркотиків, а й «дизайнерських», так званих спайсів. Так, наприклад, на одному з морських транспортних засобів була виявлена прихована у спеціальних ємностях серед легального вантажу речовина бежевого кольору. В результаті проведеного експертного дослідження було виявлено синтетичні канабіноїди MDMB(N)-2201 та MMB-2201.

Переважає більшість випадків контрабанди наркотичних засобів та психотропних речовин відбувається за попередньої ретельної підготовки. Підготовчі дії зазвичай передбачають: вибір та підготовку місця безпосереднього вчинення злочинної акції; визначення способу; вивчення каналів перевезення, облаштування тайників для переховування наркотичних засобів під час їх транспортування та зберігання, підбір співучасників та розподіл їхніх ролей, зокрема втягнення до злочину посадових осіб для забезпечення надійних «коридорів» постачання наркотичних засобів у країну й вивезення за її межі тощо. Тому кримінальні провадження за у таких випадках розпочинаються переважно за результатами реалізації матеріалів оперативно-розшукової діяльності. Зазначене пов'язане з існуванням низки обставин, що істотно утруднюють виявлення й розслідування злочинів цієї категорії. До таких відносимо: відсутність надійного першоджерела інформації; велику організаційну сталість наркооб'єднань, глибоку законспірованість дій злочинців, способів вчинення таких злочинів, а також ретельну підготовку, планування і вчинення контрабанди наркотиків тощо.

З огляду на викладене вбачається, що в сучасних умовах розвитку інформаційних технологій оперативні співробітники, котрі протидіють контрабанді наркотичних засобів, мають бути обізнаними про процеси, що відбуваються в сфері наркобізнесу, володіти достатніми знаннями про механізми утворення оперативно-розшукової інформації, про особливості проведення оперативно-розшукових заходів та використання їх результатів у доказуванні.

Література:

1. СБУ викрила членів всесвітньовідомої злочинної організації «Ндрангета» в Одесі: курували контрабанду кокаїну до ЄС. URL: <https://ssu.gov.ua/novyny/sbu-vykryla-chleniv-vsesvitnovidomoi-zlochynnoi-orhanizatsii-ndranheta-v-odesi-kuruvaly-kontrabandu-kokainu-do-yes> (дата звернення: 12.12.2021).
2. Efthymios D. Papastavridis Crimes at Sea: A Law of the Sea Perspective. URL: <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/380717654.pdf> (дата звернення: 12.12.2021).
3. Charles R. Fritch. Drug Smuggling on the High Seas: Using International Legal Principles to Establish Jurisdiction Over the Illicit Narcotics Trade and the Ninth Circuit's Unnecessary Nexus Requirement. URL: http://openscholarship.wustl.edu/law_globalstudies/vol8/iss4/5 (дата звернення: 12.12.2021).
4. Михайлова Л.В. Использование морского транспорта и инфраструктуры международных портов в наркотрафике *Вестник СурГУ*. 2019. Вып. 3(25). С.71–76.

СПІВВІДНОШЕННЯ ТА РОЗМЕЖУВАННЯ МОРСЬКОГО ПІРАТСТВА ТА ТЕРОРИЗМУ НА МОРІ

Юнку Інна Іванівна

*аспірантка кафедри криміналістики та психології
Одеського державного університету внутрішніх справ,
провідний юрисконсульт юридичного відділу,
Одеський науково-дослідний інститут судових експертиз
Міністерства юстиції України
м. Одеса, Україна*

Проблема піратства сьогодні залишається однією з найактуальніших, що значно впливає на торгове судноплавство в певних районах Світового океану і навіть на стан регіональної безпеки. Успішна протидія і боротьба з піратством за сучасних умов не можливі без координації зусиль міжнародного співтовариства і розвитку регіонального співробітництва.

До того ж великої актуальності набуває протидія піратству через його потенційно можливий взаємозв'язок з міжнародним тероризмом. Найдавніші проблеми людства нині постають з новими загрозами за всієї їх екзотичності та виявляються найбільш живучими. Ця обставина, однак, свідчить лише про необхідність вжиття кардинальних заходів і виділення великих ресурсів з розробкою довгострокової програми. Створення

надійних національних систем боротьби з тероризмом і піратством на морі багато в чому залежить від визначеності структури міжнародно-правового розуміння тероризму й оцінки проблеми контролю над ним. Тим більше, що спільні зусилля держав, як свідчить практика, здатні вплинути на стан справ у цій сфері.

В Україні серед досліджень з проблематики тероризму необхідно відзначити роботи В. Антипенка, В. Глушкова, В. Ємельянова, В. Крутова, В. Ліпкана, В. Мальцева, В. Тихого й інших учених, які розробляють кримінально-правовий аспект тероризму. Останнім часом збільшилась і кількість українських дисертаційних досліджень, присвячених правовому аспекту проблем тероризму, це зокрема роботи С. Допілко, Ю. Іванова, Л. Мошкової, М. Семикіна та багатьох інших.

Проблеми морського піратства та тероризму постійно перебувають у полі зору вчених, що займаються морським правом і більш вузьких фахівців, що безпосередньо стикаються з питаннями морської справи. Серед вітчизняних дослідників проблеми піратства слід відзначити О. Ф. Бантишева, К. Г. Фетисенко, С. Якимляка, В. Л. Григоряна, В. І. Дмитріва й інших.

Мета – є розмежування понять «піратство» та «тероризм», виділенню спільних та відмінних рис понять.

Сьогодні питання забезпечення безпеки морського судноплавства займає ключове місце та має як наукове, так і практичне заломлення. Міжнародний тероризм сьогодні – це геополітичний виклик усьому світовому співтовариству. Він спирається на підтримку різного рівня екстремістських організацій, одержуючи від них всі необхідні кошти щодо терористичної діяльності. Аналітики відзначають масштабність та скоординованість дій міжнародних терористів, їх транскордонний характер.

Наприклад, Л. Оппенгейм охарактеризував піратство як «будь-яку насильницьку дію, здійснену у відкритому морі без належного дозволу приватним судном відносно іншого судна з метою грабежу (*amoni furandi*)» [5, с. 68].

У сучасному міжнародному праві піратство (від грецьк. *peirates* – розбійник, пірат) розглядається як грабїж або інші насильницькі дії, що здійснює приватний корабель у міжнародних водах

У словнику міжнародного морського права поняття піратства розглядається як морський розбїй (від грецьк. *peirates* і лат. *pirata*) – протиправні насильницькі дії, які вчинені піратським судном (літальним апаратом) у відкритому морі або в будь-якому іншому місці поза юрисдикцією хоч би якої держави [7, с.49].

У світовій науці існують два основні підходи до поняття «тероризм». Перший – біологічний підхід – зв'язує це явище з якоюсь «насильницькою сутністю людини», «природним» прагненням людей загрожувати інтересам інших і використовувати будь-які засоби для досягнення своїх цілей.

Другий – соціальний підхід, хоча й характеризується більшою різноманітністю оцінок ролі й механізму впливу тих або інших соціальних чинників, що зумовлюють тероризм, визнає визначальне значення соціального середовища, соціальних процесів у його виникненні [1, с. 62].

Існує безліч концепцій та підходів, які об'єднують та розмежують морське піратство та тероризм на морі.

Перша думка полягає в тому, що простіше і логічніше було б морський тероризм включити в концепцію піратства *jure gentium*. Ці дії мають чимало подібних характеристик, таких як порушення свободи морів, загроза безпеці мореплавання. Саме тому не слід шукати відмінності, але створити єдину концепцію піратства, що включає терористичні дії.

Крім того, кількість піратських нападів на судна за останні роки різко зросла, причому пірати діють дедалі більше організованими та добре озброєними злочинними групами, використовуючи методи терористів, у тому числі: захоплення заручників, загрозу застосування та застосування зброї.

Як протиправні дії, піратство та тероризм на морі:

- здійснюються в межах відкритого моря;
- спрямовані проти іншого судна, осіб, майна, що знаходиться на борту судна, проти безпеки плавання судна;
- супроводжуються насильством чи загрозою застосування насильства.

Згідно з іншим підходом тероризм на морі нічим по суті не відрізняється від піратства і є однією з форм насильства на морі. Проте прибічники цієї концепції намагаються все-таки провести різницю між цими явищами. Крім того, можна виділити ще дві точки зору. Відповідно до першої вважається, що проблема безпеки морського судноплавства є порівняно новою, якщо не враховувати піратства, і може бути розділена на дві частини:

1) акти насильства проти осіб на борту судна та незаконні акти проти самого судна, як правило, при його знаходженні поза територіальними водами будь-якої держави,

2) акти збройного нападу та пограбування судів, що перебувають переважно у внутрішніх чи територіальних водах країн. Піратство розглядається тут як самостійне правове явище [6, с. 40].

Піратство і тероризм у своїх чистих формах мають різні мотиви. Мета піратства – у першу чергу одержання грошового прибутку, тероризм же переслідує політичні або релігійні цілі; пірати уникають афішування своїх дій і застосовують силу тільки в останню чергу, морські терористи, як правило, прагнуть до афішування насильства і своєї участі [2, с. 4].

У піратства й тероризму є схожі риси, зокрема в організаційних структурах і розвідувальних методах. Також ці явища загрожують людським життям і економічній діяльності в морі й у портах. За словами фахівців піратство й тероризм перетинаються у двох ключових галузях. По-перше, у

юридичній: пірати й терористи, будучи позадержавними формуваннями, відокремлюють себе від своїх держав й створюють екстериторіальні союзи. Вони застосовують злочинні дії проти цивільних осіб в особистих цілях. По-друге, у фінансовій галузі: відомо, що пірати фінансують ісламістські терористичні організації в Сомалі й Індонезії [4, с. 165].

Слід зазначити, що у сучасних умовах морський тероризм і піратство дедалі більше розширюють географію злочинної діяльності, а вчинені злочини супроводжуються найтяжчими наслідками – загибеллю людей, матеріальних цінностей, забрудненням навколишнього середовища.

Ще однією характерною рисою сучасного піратства і тероризму є захоплення заручників. Здавна пірати використовували ці методи для отримання наживи, але на сучасному етапі, особливо в регіоні Сомалі, це явище перетворюється на великомасштабне. Якщо раніше вимоги стосовно викупів були незначними, то останнім часом суми, які вимагають за звільнення людей, рахують на мільйони доларів.

Між піратством та тероризмом можна виділити спільні та окремі риси, зокрема:

1. Тероризм підкріплений політичними мотивами. Крім цього, основна мета полягає в тому, щоб створити нестабільну обстановку, залякати противника. Піратство має виключно матеріальний, економічний аспект, критерій насильства присутній, але він несе меншу суспільну небезпеку, ніж коли йдеться про тероризм. Варто підкреслити, що загальний критерій тут у тому, що обидві дії злочинні.

2. Не менш важливим є питання про юрисдикцію держав щодо злочинних посягань, що здійснюються на морі. За піратства будь-яка держава має право на припинення цих актів у відкритому морі або будь-де поза юрисдикцією будь-якої держави (універсальна юрисдикція).

3. Раніше було висвітлено питання місця релігії в процесі здійснення терористичних дій – піратство такої характеристики не має, оскільки воно позбавлене політичної спрямованості.

4. Місце ЗМІ у терористичній діяльності особливе, у піратстві це питання менш актуальне. ЗМІ сьогодні – це дуже небезпечна зброя в руках терористів, тому необхідно, щоб матеріал, що висвітлюється журналістами, був ретельно підготовлений, не містив терористичної спрямованості [3, с. 11].

Отже, можна дійти висновків, що піратство та тероризм як злочини міжнародного характеру в наш час є поширеними явищами, діяльність яких набуває дедалі більших масштабів. Вони вчиняються не лише як окремі види злочину, а й охоплюють інші складні злочинів, і тому при їх кваліфікації виникає багато проблем. Усунення таких труднощів та колізій може бути досягнуто у разі більш чіткого розподілу протиправних дій на окремі складні за ознаками конкретних злочинів.

Також, доводиться констатувати, що нормативне визначення «тероризм на морі» неповне і потребує більш чіткому формулюванні, точності та доповненні, оскільки відбувається його змішування з поняттям «морське піратство».

Література:

1. Антипенко В. Поняття тероризму (кримінально-правове визначення). *Науковий часопис*. 2015. № 4. С. 50–69.
2. Бантішев О.Ф. Тероризм та суміжні з ним злочини. Київ, 2018. С. 3–5.
3. Глушков В.О., Долженков О.Ф. Організаційно-правові засади тероризму. *Актуальні проблеми держави та права: Зб. наук. праць* / Одеса. 2000. Вип. 8.
4. Ємельянов В.П. Тероризм та злочини терористичної спрямованості. Харків : Рубікон, 2019. С. 238
5. Опенгейм Л. Розслідування терористичних актів: навч. посіб. Київ : Дакор, 2017. 160 с.
6. Шестопалова Л.М. Зміст понять «тероризм» та «терористичний акт». *«Вісник Академії управління МВС»*. *Науковий журнал*. 2018. № 3. С. 40–58.
7. Якимляк С. Пірати ХХІ століття. *Військо України*. 2016. № 7. С. 46–48.

RESPECT FOR SEAFARERS' RIGHTS AS A COMPONENT OF MARITIME SECURITY

ОСОБЛИВОСТІ СОЦІАЛЬНО-ТРУДОВИХ ПРАВ МОРЯКІВ: ПРАВО НА РЕПАТРІАЦІЮ

Андрусенко Олександр Анатолійович

*викладач кафедри професійних та спеціальних дисциплін,
Херсонський факультет
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Херсон, Україна*

Розглядаючи проблеми захисту соціально-трудоових прав моряків, окремої уваги потребує така проблема як репатріація, оскільки моряки працюють на суднах, які перебувають під прапором певної іноземної держави, тому на них і розповсюджується законодавство цієї держави, яка в свою чергу несе відповідальність за репатріацію моряка.

Моряк вважається репатрійованим, якщо він висаджений в своїй країні чи в порту, в якому він був найнятий, чи в сусідньому з ним порту чи в порту, із якого почався рейс [1].

Значимо, що право на репатріацію моряків – одне з прав, що в сукупності з іншими правами забезпечує професійні інтереси моряків. Проте останнім часом реалізація цього права потребує неабиякої уваги.

Моряк користується правом на репатріацію в таких випадках:

- після закінчення за кордоном терміну найму на конкретний період або на конкретний рейс;
- після закінчення періоду, зазначеного в повідомленні, виданому відповідно до положень статей угоди або договору про наймання, укладених з моряком;
- у разі захворювання чи травми або з іншої медичної причини, котрі спричиняють репатріацію, якщо лікарі вважають моряка транспортабельним;
- у разі аварії корабля;
- у разі, коли судновласник не здатний надалі виконувати свої зобов'язання згідно із законом або контрактом як наймач моряка з причини банкрутства, продажу судна, зміни реєстрації судна чи з будь-якої іншої аналогічної причини;

- у разі, коли судно без згоди моряка прямує в зону військових дій, як вона визначена національним законодавством або правилами чи колективними угодами;

- у разі припинення або призупинення дії трудового договору згідно з рішенням промислового арбітражу чи з колективною угодою, або припинення дії трудового договору з будь-якої іншої аналогічної причини [2].

Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності – в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати з репатріації в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, поки моряк не буде транспортабельним) [3, с. 97].

За бажанням члена екіпажу репатріація здійснюється у державу, в якій він проживає; порт, в якому він був прийнятий на роботу на судно або який вказаний в колективному договорі; будьякий інший пункт, вказаний при наймі (ст. 3 Конвенції №166). Вирішення питання про місце репатріації залишається на розсуд члена екіпажу. Звернемо увагу, що репатріація в державу проживання відбувається лише в разі розірвання трудового договору (контракту) [2].

Зауважимо, що моряки, які підлягають репатріації, мають право отримати паспорти та інші документи, що посвідчують особу. Час, витрачений на це, та час у дорозі не враховують з оплачуваної річної відпустки, накопиченої моряком.

Отже, враховуючи усе, зазначимо, що репатріація моряка значить не тільки повернення його додому чи за його проханням в інше місце, але і відшкодування йому витрат і заробітної плати за відповідний період, передбачений трудовим договором, проте, на жаль, останнім часом цей процес здійснюється досить повільно: місяцями, а інколи навіть роками.

Література:

1. Правовые аспекты репатриации моряков: Законодательство Украины и зарубежный опыт. Море, судно, экипаж : материалы Международной конференции 20–22 мая в Коктебеле (Украина). URL: http://www.maritimebusinessnews.com.ua/news/analytics_and_comments/2009/06/01/4028.html. (дата звернення: 12.12.2021)

2. Конвенция про репатріацію моряків № 166 від 09.10.1987. Законодавство України // URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_144 (дата звернення: 13.12.2021).

3. Підпала І.В. Правові особливості репатріації моряків. Міжнародна науково-практична конференція. Одеса: ОНМА, 2013. С. 96-99.

ОПОДАТКУВАННЯ ПРИБУТКУ УКРАЇНСЬКИХ МОРЯКІВ

Березенко Ірина Віталіївна

*доктор філософії, юрисконсульт,
Державна установа*

*«Науково-методичний центр вищої та фахової передвищої освіти»
м. Київ, Україна*

З кожним роком зростає ступінь схильності моряків до ризиків, пов'язаних не тільки зі специфікою мореплавства, а й із низкою політичних, правових і соціальних проблем. На додаток до політико-правових і соціально-економічних проблем, пов'язаних з оголошенням карантину або режиму надзвичайного стану, нині тисячі моряків знаходяться у ситуації невизначеності. Україна – морська держава. Під цією констатацією ми маємо на увазі берегову лінію країни, порти і кораблі, що виходять і заходять в наші гавані.

На морський транспорт припадає три чверті усіх світових перевезень, а моряки є ключовою ланкою, яка забезпечує його функціонування.

В останній час все частіше доводиться чути, що податкові інспекції намагаються отримати від крьюінгових компаній України інформацію про заробітки моряків, які працюють під іноземними прапорами. Ці запити ілюструють більш широку проблему, яка склалася у нашій країні з оподаткуванням прибутків українських моряків [1]. Крім того, згідно з законодавством про захист персональних даних, морські компанії не мають права передавати будь-кому інформацію про моряка без його письмового дозволу. Будь-який запит від податкової в морській компанії з вимогою надати дані про працевлаштування моряків, копії їхніх контрактів і т.п., юридично нічим не обґрунтований і не підлягає обов'язковому виконанню, тому крьюінгу стандартно відповідають на них відмовою.

Моряки України перебувають у складній ситуації, якою користуються численні ліцензовані посередницькі структури, такі як крьюінгові компанії, основним завданням яких є забезпечення суден міжнародних судноплавних компаній екіпажами з числа українських моряків [2].

Урядам усіх країн завжди було складно контролювати прибутки мільйонів своїх громадян, тому цей контроль було перекладено державою на бізнес, для чого була створена система податкових агентів і утримання податку. Податковий агент – це організація, яка нараховує і виплачує оподаткований прибуток. Така організація зобов'язана утримати податок при виплаті прибутку і проінформувати про це податкову службу. Класичним прикладом податкового агента є роботодавець.

З багатьох причин в Україні практично не здійснюється добровільна подача моряками податкових декларацій та сплата податку на доходи

фізичних осіб. Таким чином, представники Державної фіскальної служби майже позбавлені можливості дізнатися про суми одержаних моряками іноземних доходів [3].

Якщо б Україна мала б з цими державами угоди про взаємне забезпечення прав громадян на пенсійне забезпечення, наші моряки могли б в майбутньому претендувати на пенсію, враховуючи ці внески. Але на сьогоднішній день Україна уклала такі угоди в основному лише з пострадянськими державами (Росія, Білорусь, Казахстан, Молдова, Азербайджан, Грузія) і державами Східної Європи (Литва, Латвія, Польща, Чехія, Словаччина), 11 жодна з яких не є серйозним гравцем на міжнародному ринку судноплавства [1]. Наприклад, для Кіпру, США, Туреччини, Канади, Кувейту податок сплачується тільки в державі за місцем громадянства працівника. Для Китаю, РФ, ОАЕ, Ізраїлю – в державі за місцем знаходження роботодавця. Для Греції, Кореї, Великобританії доходи моряка можуть обкладатися податком в державі, резидентом якої є підприємство, що експлуатує судно.

Якщо країна ратифікувала Конвенцію про уникнення подвійного оподаткування, то сума податків, яку роботодавець заплатив за моряка за межами України, зараховується в рахунок сплати податків в Україні.

Для одержання права на зарахування податків, сплачених за межами України, платник зобов'язаний одержати від державного органу країни, де був отриманий дохід (прибуток), уповноваженого стягувати такий податок, довідку про суму сплаченого податку, а також про базу та/або об'єкт оподаткування. Зазначена довідка підлягає легалізації у відповідній країні, у відповідній закордонній дипломатичній установі України, якщо інше не передбачено діючими міжнародними договорами України.

Сума податку з іноземного доходу платника податку – резидента, сплаченого за межами України, не може перевищувати суму податку, розраховану на базі загального річного оподаткованого доходу такого платника податку відповідно до законодавства України [4].

Якщо моряк має бажання платити податки в Україні, щоб мати фінансову підтримку, коли він вийде на пенсію, він може взяти у своїй компанії-судновласника офіційний документ про суму сплаченого податку, легалізувати / апостилізувати її в Україні, перевести на українську мову і надати в податкову за місцем реєстрації. Різницю в сумі податків в меншу сторону слід доплатити, а ось переплату українська податкова не повертає [5].

Платити податки за іноземних моряків в країні реєстрації прапора – стандартна практика для великих судноплавних компаній. Виплачувати податок двічі – в країні прапора і країні громадянства моряка – не передбачено законодавством України [5].

Поки Україна не домоглась укладення таких угод з ключовими країнами, де знаходяться роботодавці наших моряків, часткове вирішення

проблеми можна було б знайти у спрощенні системи оподаткування моряків. Можливо, у цьому стане корисний міжнародний досвід. Деякі країни, наприклад, Великобританія, передбачають спеціальне вилучення з оподаткування прибутку моряків, якщо вони знаходяться в країні менше 183 днів на рік [6].

У будь-якому випадку необхідно надати морякам право реєструватись платниками єдиного соціального збору і платити його за системою, яка застосовується для підприємців: тобто самостійно визначати прибуток, з якого виплачується єдиний соціальний внесок, але не менше встановленого щомісячного мінімуму.

Безумовно, що використання цієї системи повинно бути для моряків добровільним, оскільки, як вже казали раніше, у держави не дуже багато ефективних засобів збирати з них податки. Для тих моряків, хто не захоче скористатись спрощеною системою, може зберігатись існуюча система оподаткування, хоча вона і не є ефективною [1].

Література:

1. Податки для моряків і кріюінгові компанії. URL: <https://ank.odessa.ua/konsultatsii/kryuingovye-agentstva-i-sistema-nalogooblozheniya-moryakov/> (дата звернення 08.12.2021).
2. Балабанов О.О., Пастушенко К. М., Ліцензування кріюінгових компаній як гарантія захисту трудових і соціальних прав моряків. LEX PORTUS № 3 (11) 2018.С.219-229.
3. З якими проблемами стикаються українські моряки, які працюють на іноземних судновласників? URL: <https://zib.com.ua/ua/128045-z-yakimi-problemami-opodatkovannya-stikayutsya-ukrainski-mor.html> (дата звернення 08.12.2021).
4. Державна фіскальна служба України URL: <http://kherson.sfs.gov.ua/media-ark/news-ark/print-185164.html> (дата звернення 08.12.2021).
5. Чи змусять моряків платити податки? URL: <http://www.mtelegraph.com/uk/will-seafarers-be-forced-to-pay-taxes-2.html> (дата звернення 08.12.2021).
6. HM Revenue and Customs, Do I qualify for Seafarer's Earnings Deduction?, URL: <http://www.hmrc.gov.uk/cnr/seafaq2.htm>

ГАРАНТІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРУДОВИХ ПРАВ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКИХ ПОРТІВ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ

Добрянська Ольга Дем'янівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри прав людини, міжнародного
та європейського права Академія адвокатури України,
адвокат
м. Київ, Україна*

Пунда Олександр Олегович

*доктор юридичних наук, доцент,
доцент кафедри права,
Хмельницький національний університет
м. Хмельницький, Україна*

Події останніх двох років загострили увагу до питання надання медичної допомоги населенню, зокрема, у частині забезпечення профілактики інфекційних хвороб та щеплення працівників певних категорій. При цьому, у суспільстві існують діаметрально протилежні точки зору, прихильники яких вдаються до посилання на діюче законодавство, у тому числі, і щодо гарантій свободи у прийнятті рішення щодо проведення профілактичних щеплень.

Проблема полягає у тому, що застосування профілактичних заходів медичного характеру (до яких відносяться й профілактичні щеплення) є складовою права працівника, як фізичної особи, на медичну допомогу. Надання медичної допомоги, за винятком окремих випадків визначених законодавством, здійснюється (як і будь-яке особисте немайнове право фізичної особи) самостійно.

Водночас, мотиви суспільної необхідності, забезпечення безпеки (колективні правові інтереси) можуть вимагати перегляду змісту права на отримання медичної допомоги у певних випадках. У цьому разі надання освітніх послуг, працевлаштування (наприклад, за кордоном), виконання певної роботи може вимагати від особи дотримання відповідних вимог, у тому числі наявності профілактичних щеплень.

08 листопада 2021 року набув чинності наказ Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження Переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням» №2153 від 04 жовтня 2021 року (далі – Наказ №2153). Дія цього нормативного акту поширюється на працівників центральних органів виконавчої влади та їх територіальних органів, місцевих державних адміністрацій та їх структурних підрозділів та працівників освіти [1].

09 грудня 2021 року набув чинності наказ Міністерства охорони здоров'я України № 2393 від 01 листопада 2021 року [2], який поширив

вимогу щодо обов'язкових профілактичних щеплень, крім інших, на працівників підприємств, установ та організацій, включених до Переліку об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 04 березня 2015 року № 83. Зокрема, обов'язковим профілактичним щепленням підлягають, у тому числі, працівники портів.

Потенційно, в умовах продовження карантинних обмежень, дія цього наказу може бути розповсюджена й на інші категорії працівників.

Системний аналіз положень статті 43 та статті 64 Конституції України дає підстави для висновку про те, що право на працю може бути тимчасово обмежене виключно у випадку у випадках, передбачених Конституцією України в умовах воєнного та надзвичайного стану. Конституція України не містить положень, які б вказували на можливість обмеження права на працю внаслідок відмови у проведенні щеплення [3].

У Резолюції № 2361 (2021) Парламентської Асамблеї Ради Європи вказане таке: забезпечити, щоб громадяни були поінформовані про те, що вакцинація не є обов'язковою і що ніхто не зазнає політичного, соціального чи іншого тиску на вакцинацію, якщо вони цього не хочуть (п.7.3.1); забезпечити, щоб ніхто не піддавався дискримінації у зв'язку з тим, що він/вона не був вакцинований, через можливі ризики для здоров'я або не бажає вакцинуватися (п. 7.3.2) [4].

Відповідно до статті 39-1 Закону України «Основи законодавства України про охорону здоров'я» пацієнт має право на таємницю про стан свого здоров'я, факт звернення за медичною допомогою, діагноз, а також про відомості, одержані при його медичному обстеженні. Забороняється вимагати та надавати за місцем роботи або навчання інформацію про діагноз та методи лікування пацієнта [5].

Вказана норма не передбачає жодних винятків щодо заборони вимагати та надавати за місцем роботи інформації про стан здоров'я, діагноз, факт звернення за медичною допомогою.

Відповідно до частини другої статті 12 Закону України «Про захист населення від інфекційних хвороб» працівники окремих професій, виробництв та організацій, діяльність яких може призвести до зараження цих працівників та (або) поширення ними інфекційних хвороб, підлягають обов'язковим профілактичним щепленням також проти інших відповідних інфекційних хвороб. У разі відмови або ухилення від обов'язкових профілактичних щеплень у порядку, встановленому законом, ці працівники відсторонюються від виконання зазначених видів робіт [6].

Тобто, для встановлення обов'язку проведення профілактичних щеплень необхідно здійснювати збір статистичних показників про кількість осіб, яким встановлений діагноз COVID-19 у розрізі окремих професій,

виробництв, організацій та проводити аналіз рівня ризику зараження цих працівників та (або) поширення ними інфекційних хвороб.

Єдине рішення Європейського суду з прав людини щодо вакцинації прийняте у справі «Вавржичка та інші проти Чеської Республіки» (Vavříčka and Others v. the Czech Republic) (заява №47621/13 і 5 інших) [7]. Вказане рішення жодним чином не стосується обов'язкової вакцинації проти COVID-19 окремих категорій працівників. Натомість, справа «Вавржичка та інші проти Чеської Республіки» стосувалась виключно стандартної та планової вакцинації дітей від хвороб, що добре відомі медичній науці (дифтерія, коклюш, правець, поліомієліт, гепатит В, кір і краснуха), а вакцинація є ефективною та безпечною. Європейський суд з прав людини вказує, що обов'язок вакцинації стосується тих хвороб, проти яких вакцинація вважається науковою спільнотою ефективною та безпечною, а безпека використовуваних вакцин залишається під постійним контролем компетентних органів.

Таким чином, сьогодні ми виходимо з того, що отримання профілактичних щеплень є правом фізичної особи (в рамках діючого національного законодавства), а сама імунізація в демократичному суспільстві має бути доступною, але не примусовою.

Література:

1. Про затвердження Переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням: Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 04 жовтня 2021 року №2153. URL: <https://moz.gov.ua/article/ministry-mandates/nakaz-moz-ukraini-vid-04102021--2153-pro-zatverdzhennja-pereliku-profesij-virobnictv-ta-organizacij-pracivniki-jakih-pidljagajut-obovjazkovim-profilaktichnim-sheplennjam> (дата звернення: 25.11.2021).

2. Про затвердження Змін до Переліку професій, виробництв та організацій, працівники яких підлягають обов'язковим профілактичним щепленням: Наказ Міністерства охорони здоров'я України від 01 листопада 2021 року № 2393. URL: <https://moz.gov.ua/article/ministry-mandates/nakaz-moz-ukraini-vid-01112021--2393-pro-zatverdzhennja-zmin-do-pereliku-profesij-virobnictv-ta-organizacij-pracivniki-jakih-pidljagajut-obovjazkovim-profilaktichnim-sheplennjam> (дата звернення: 25.11.2021).

3. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/961>. (дата звернення: 25.11.2021)

4. Covid-19 vaccines: ethical, legal and practical considerations. Resolution 2361 (2021). URL: <https://pace.coe.int/en/files/29004/html/> (дата звернення: 25.11.2021)

5. Основи законодавства України про охорону здоров'я: Закон України від 19.11.1992 р. № 2801-ХІІ. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2801-12/print>. (дата звернення: 25.11.2021)

6. Про захист населення від інфекційних хвороб: Закон України 06 квітня 2000 року № 1645-ІІІ Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: zakon.rada.gov.ua/go/1645-14. (дата звернення: 25.11.2021)

7. Vavřicka and Others v. the Czech Republic: рішення Європейського суду з прав людини від 08 квітня 2021 року (заява №47621/13 та 5 інших). URL: <https://hudoc.echr.coe.int/fre?i=001-209039>. (дата звернення: 25.11.2021).

ОСОБЛИВОСТІ ПРОВЕДЕННЯ КОНТРОЛЮ ЩОДО УМОВ ПРАЦІ І ЖИТТЯ МОРЯКІВ

Іванова Алла Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського права,*

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

Поняття контролю в міжнародному праві застосовується головним чином для позначення методів перевірки втілення в життя обов'язків, які бере на себе держава.

Забезпеченню безпеці людського життя в судноплавних компаніях, безпеці судна і вантажу та безпеці довкілля, присвячено багато напрямків в науці і практиці, однак, як показує сумна статистика, аварійність на морському і річковому флоті продовжує мати місце. Мореплавство не може бути «без небезпеки», для уникнення небажаних наслідків необхідно враховувати це, та необхідно визначати ступінь небезпеки, ступінь ризику, виявляти причини небезпеки. Проте, ефективні методики оцінки ризику (ступеня небезпеки) в мореплаванні на сьогоднішній день відсутні. Проблема зниження аварійності морських і річкових суден, зведення до мінімуму ризику в мореплаванні залишатиметься актуальною до тих пір, поки судна виходять у море. На сьогоднішній день серед причин аварій морських і річкових суден на перше місце виходить «людський фактор».

В останні роки діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) розвивалася в двох напрямках: по-перше, залучення до контролю за суднами в портах можливо більшого числа країн, шляхом укладення регіональних угод щодо портового контролю над суднами в різних частинах світу і, в кінцевому підсумку, створення глобальної (всесвітньої) системи

контролю за застосуванням на судах вимог міжнародних стандартів щодо безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі; по-друге, розширення і уніфікація процедур перевірок суден інспектором держави порту. Відповідно до норм міжнародних конвенцій, держава порту заходу судна має право проводити перевірки (інспекції) іноземних суден на предмет відповідності суден вимогам конвенцій в частині безпеки мореплавання і захисту морського середовища від забруднення, а також охорони людського життя на морі.

Відповідно до правила 5.2.1 Конвенції МОП про працю в морському судноплаванні 2006 року (Конвенція МОП 2006 р.), кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного характеру, підлягає інспекції з метою перевірки дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків), щодо умов праці та життя моряків на борту судна. Свідectво про відповідність трудовим нормам у морському судноплаванні приймається як доказ *prima facie* дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків).

Кожна держава-член виконує свої зобов'язання відповідно до норм Конвенції МОП 2006 р. таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам будь-якої держави, яка не ратифікувала зазначену Конвенцію, не надавався найбільш сприятливіший режим, ніж суднам, які плавають під прапором держави, яка ратифікувала її. Отже, зазначена норма запозичена з міжнародних стандартів, прийнятих під егідою ІМО таких, як: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS – 74); Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року з поправками 1995 року (STCW – 78/95); Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року (MARPOL – 73/78). Таким чином, принципи, схвалені ІМО з метою охорони людського життя і захисту морського середовища, вперше почали застосовуватися для забезпечення виконання норм трудового права.

Інспектування здійснюється в будь-якому випадку, якщо відповідні умови праці та життя моряків, які вважаються неприйнятними, можуть становити явну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків або якщо уповноважена посадова особа має підстави вважати, що будь-які з цих недоліків є серйозним порушенням вимог Конвенції МОП 2006 р., включаючи права моряків. Якщо в результаті проведення ретельнішої інспекції будуть виявлені такі недоліки, уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море до тих пір, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності.

При виконанні своїх обов'язків кожна держава докладає всіх зусиль до того, щоб уникнути невинуватної затримки судна або його відстрочки виходу з порту. Держави повинні в максимальному ступені співпрацювати

між собою з метою прийняття узгоджених на міжнародному рівні керівних принципів, що стосуються політики проведення інспекцій, особливо щодо обставин, які потребують затримання судна. Також, якщо умови праці на борту судна становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або безпеки моряків. Так, відповідно до правила 5.2.2 Конвенції МОП 2006 р., кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на судах, які заходять в порт розташований на території цієї держави, які заявляють про порушення вимог зазначеної Конвенції (включаючи права моряків), мали право подавати таку скаргу з метою сприяння якнайшвидшому і практичного виправлення ситуації.

З 1 січня 2018 року набули чинності поправки додатку Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (Конвенція FAL-65)), прийняті Резолюцією FAL 12(40), які забезпечують полегшення транзиту через порти. Вони торкнулися не тільки операцій з вантажем і суден, а й членів екіпажів та пасажирів на судах. У частині А, розділу 1 надається визначення термінів «члену команди судна» та «звільнення на берег». Так, член команди судна, це будь-яка особа, що дійсно зайнята під час рейсу на борту виконанням обов'язків, пов'язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, і включена в судову роль. Звільнення на берег означає дозвіл, що надається члену команди для перебування на березі під час стоянки судна в порту в таких територіальних межах і з такими обмеженнями у часі, якщо вони є, які встановлені державною владою.

Морякам нововведення дозволяють легше сходити на берег під час стоянки судна. Так, в положенні, прийнятому поправками, йдеться, що члени екіпажів «не повинні піддаватися дискримінації незалежно від громадянства, раси, кольору шкіри, статі, релігії, політичних переконань або соціального походження».

Забезпечуючи заходи по спрощенню формальностей для іноземців, що входять в склад команди суден, зайнятих в міжнародних рейсах, у відношенні звільнення на берег, Конвенція FAL-69 закріплює стандарт, який встановлює вимогу, що «іноземцям, членам команди державна влада повинна дозволяти сходити на берег під час стоянки в порту судна, на якому вони перебувають, якщо після прибуття судна необхідні формальності виконані і державна влада не має підстав відмовляти їм у дозволі зійти на берег з причин, пов'язаних із заходами охорони здоров'я, безпеки або суспільного порядку (п.3.19 Правило F). Зазначений стандарт Конвенції містить рекомендовану практику, відносно якій, члени команди не зобов'язані мати візу для звільнення на берег, або спеціальний дозвіл як, наприклад, перепустка для звільнення на берег. Члени команди до або після звільнення на берег зазвичай не повинні піддаватися особистому огляду.

Якщо запит моряка буде відхилений місцевою владою, вони зобов'язані надати пояснення, з якої причини члену екіпажу заборонили зійти на берег.

Варто відзначити, що звільнення на берег забезпечує не тільки Конвенція FAL-65, але і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)) який був прийнятий 12 грудня 2002 року на конференції Договірних урядів Конвенції SOLAS – 74 одночасно з Главою XI-2 зазначеної Конвенції, набрав чинності з 01 липня 2004 року. Отже, Глава XI-2 Конвенції SOLAS-74 вводить нові вимоги, що регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавства і перевезення морем захищених вантажів. Вимоги ISPS Code формують міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту.

Так, встановлюючи три рівня охорони суден і портових засобів, Частина В ISPS Code, містить рекомендації, що стосуються положень Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74, і закріплює правило, першого рівня охорони, відносно якого « члени суднового персоналу не повинні залучатися до огляду своїх колег або їхніх особистих речей, якщо для цього немає явних підстав, що мають відношення до охорони. Будь-який такий огляд повинен проводитися таким чином, щоб повністю бралися до увагу права людини і не принижувалась елементарна людська гідність» (Правило 9.15) [3].

Державний портовий контроль є ефективним інструментом примусу виконання суднами міжнародних норм, вимог і стандартів у сфері безпеки мореплавства й захисту довкілля, також є інструментом виявлення субстандартних суден. Здійснюючи такий контроль, держава порту прагне запобігти небажаним інцидентам, пригодам, аварійним випадкам із суднами, які можуть статися біля його узбережжя. Практично всі міжнародні конвенції про безпеку на морі передбачають правила і вимоги, які може перевірити державний портовий контроль.

Література:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплаванні 2006 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text
2. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text
3. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text

ДОТРИМАННЯ ПРАВ МОРЯКІВ В МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ЗАКОНОДАВСТВІ

Кравцова Маргарита Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри загальноправових дисциплін,
Донецький державний університет внутрішніх справ
м. Кривий Ріг, Україна*

Кравцов Олександр Геннадійович

*старший інспектор факультету № 1,
Криворізький навчально-науковий інститут
Донецького державного університету внутрішніх справ
м. Кривий Ріг, Україна*

З того часу, як виникло розвинене мореплавання, Світовий океан завжди служив основним засобом спілкування народів, розвитку їх торгових та економічних зв'язків. У сучасних умовах особливо морський торговий флот, здійснюючи основну масу міжнародних вантажоперевезень, найтіснішим чином пов'язаний з усіма економічними та структурними змінами світового господарства, з ходом розвитку окремих країн та континентів, з кон'юнктурою ринків.

В умовах пандемії COVID-19 члени екіпажів вантажних (тих, що перевозять тільки вантажі та не перевозять пасажирів) та рибальських суден, стикаються з особливими труднощами у виконанні робочих функцій та підтримці свого здоров'я.

Прийнятий на міжнародному рівні диференційований підхід до питань державно-правового регулювання праці моряків обумовлений специфікою їх правового статусу, глобальним характером судноплавства та суттєвими особливостями трудової діяльності, включаючи схильність до професійного травматизму та підвищених емоційних, інтелектуальних, психологічних навантажень, впливу кліматичних умов, факторів (шум, вібрація, електростатичне випромінювання, електромагнітне випромінювання, мікроклімат суднових приміщень), специфіку режиму роботи (нерегулярна змінність, робота в нічну зміну) та ін.[7].

Реалізація одного з пріоритетних завдань національної морської політики вимагає розвитку системи збереження та захисту трудових ресурсів на морському транспорті, що відповідає міжнародним та національним вимогам у цій галузі.

На даний час стан законності у сфері дотримання прав моряків має переважно негативну характеристику. Загострені в останні десятиліття проблеми в морській галузі пов'язані, насамперед, зі скороченням частки державної участі та офшоризацією українського судноплавного бізнесу, що

спричинило масовий відтік українських моряків на судна під іноземними, як правило, «зручними» прапорами, внаслідок чого національний ринок праці у цій галузі набув яскраво вираженої експортної спрямованості, а самі моряки опинилися поза юрисдикцією України, що зумовило обмеженість правових засобів захисту їхніх трудових прав. Слід додати, що головною причиною трудової міграції моряків є низький рівень оплати праці в українських компаніях відносно іноземних.

Проблеми законності у сфері, що розглядається, пов'язані також з піратством, абандоном (залишенням без допомоги) українських моряків, що посилилася аварійністю морських суден через суттєве зношення вітчизняного флоту, а також процвітаючу в умовах відсутності адекватного державного регулювання діяльність «тіньових» крюїнгових компаній.

Нормативні акти Міжнародної організації праці (МОП), що регулюють умови праці моряків, є найбільшою групою спеціальних конвенцій та рекомендацій. Важливість цього обумовлена специфікою діяльності в морі, а також тим, що діяльність моряків в основному здійснюється за межами їхньої країни і тому потребує міжнародно-правового регулювання[8].

МОП здійснює діяльність у трьох основних напрямках: розробка конвенцій та рекомендацій про працю; надання технічної допомоги країнам, що розвиваються; навчання та просвітництво з питань, що входять до кола діяльності МОП. Розробка конвенцій та рекомендацій про працю – найважливіша форма діяльності МОП[8].

Конвенції МОП стають обов'язковими для держав-членів МОП у разі їхньої ратифікації. Ратифікуючи конвенцію, держава бере на себе зобов'язання вживати необхідних заходів для ефективного застосування її положень. Рекомендації не підлягають ратифікації та не породжують інших зобов'язань державам, крім передбачених статутом обов'язків процедурного характеру. У МОП немає юридичного обов'язку ратифікувати конвенції, однак самим фактом вступу до МОП держава бере на себе в цьому плані певні зобов'язання.

Також міжнародно-правовими аспектами регулювання праці моряків займається Міжнародна федерація працівників транспорту (МФТ) (ITF – International Transport Workers' Federation), яка об'єднує понад 400 профспілок із понад 100 країн світу. Федерація становить понад п'ять мільйонів працівників морського, річкового, залізничного, автомобільного транспорту, портів, рибної промисловості, цивільної авіації та сфери туризму [9].

В Україні регулювання праці моряків здійснюється відповідно до Конституції України[1], Кодексу законів про працю, а в 2021 році було складено Проект Закону про найм та працевлаштування моряків № 5240 від 12.03.2021 року, відповідно до якого будуть захищатись права моряків[10].

Україною ратифіковано такі конвенції МОП з захисту праці моряків як:

- 1) Конвенція про інспекцію умов праці та побуту моряків № 178[2];

2) Конвенція про найм та працевлаштування моряків № 179[3];

3) Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу № 180[4];

4) Конвенція (переглянута) про посвідчення особи моряків № 185[5];

5) Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському суднопластві[6].

Отже, моряки становлять особливу категорію працівників, трудові права яких регламентуються переважно нормами міжнародного права, насамперед КТМС 2006, а також законодавством країни прапора судна, на якому вони здійснюють свою трудову діяльність.

Особливості трудових правовідносин, що складаються в морському суднопластві, полягає в тому, що в їх структурі крім традиційних суб'єктів «працівник» (моряк) – «роботодавець» (судновласник), присутні додаткові, факультативні учасники, до яких належать служби з найму та працевлаштування моряків (крюїнгові кімнати). Крюїнгові компанії, здійснюють пошук робочих місць і працевлаштування моряків на іноземні судна, несуть матеріальну відповідальність порушення судновласниками зобов'язань за укладенням з участю трудовим договорам, що дозволяє віднести їх до суб'єктів про теорії трудового права «супутніх трудових відносин».

До факторів, що негативно впливають на стан законності у сфері дотримання трудових прав моряків, слід віднести не сформованість механізмів та процедур державного контролю за дотриманням умов праці та життя на борту іноземних суден, що заходять у морські порти України, відповідно до положень Правила А 5.2. 1 «Контроль судів у порту» КТМС-2006, а також відсутність повноцінного контролю за діяльністю організацій, які здійснюють працевлаштування моряків.

Отже, міжнародного морського трудового права мають бути притаманні певні функції, однакові для його міжнародної та національної складової. Головною у своїй має залишатися захисна функція трудового права. Міжнародне морське трудове право має враховувати як інтереси моряка як працівника, а й його роботодавця.

Література:

1. Конституція України, прийнята Верховною Радою України 28.06.1996. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

2. Конвенція про інспекцію умов праці та побуту моряків № 178. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_047#Text

3. Конвенція про найм та працевлаштування моряків № 179. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_048#Text

4. Конвенція про робочий час моряків і склад суднового екіпажу № 180.
URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_049#Text
5. Конвенція про посвідчення особи моряків № 185.
URL:https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_397#Text
6. Конвенція про працю в морському судноплавстві.
URL:<https://mtu.gov.ua/files/%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D0%B2%D0%B5%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F%202006.pdf>
7. Ольховик Л.А., Буй О.С. Міжнародно-правове регулювання праці моряків. Порівняльно-аналітичне право. 2018. №2. С.386-388.
8. Офіційний сайт Міжнародної організації праці.
URL:<http://www.ilo.org>
9. Офіційний сайт Міжнародної федерації працівників транспорту.
URL: <https://mtwtu.org.ua/about-itf>
10. Пояснювальна записка до проекту Постанови Верховної Ради України «Про Заяву Верховної Ради України щодо заходів з підтримки моряків, які працюють на суднах у міжнародному морському судноплавстві». URL: <https://itd.rada.gov.ua/billInfo/Bills/pubFile/558427>

ДЕЯКІ НОРМАТИВНІ ПРОБЛЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ РЕПАТРІАЦІЇ МОРЯКІВ

Марченко Олена Анатоліївна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри кримінального процесу

факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Специфіка праці моряків зумовлює складність дотримання та захисту їхніх прав. Моряки мають високий рівень спеціальної підготовки, але турботу про них держава, на жаль, виявляє дуже рідко. Це не лише робить їх малозахищеними в конфліктних ситуаціях, а й послаблює позиції України на світовому морському ринку праці. Отже, специфіка праці моряків обумовлює особливості їх працевлаштування і трудових відносин із судовласником. Захист прав моряків пов'язана з рядом чинників, що впливають в наслідок трудових правовідносини, між моряками та роботодавцями компаніями-судновласниками, залежно від обставин. Найчастіше моряки звертаються зі скаргами щодо наступних порушень їх прав, а саме найпоширенішими є: невіплата заробітної плати; невіплата допомоги за хворобою та відмова в наданні медичної допомоги, зокрема, у

покритті витрат на медичну допомогу за наявності підтверджувальних документів; не виплата компенсації у зв'язку з втратою моряком працездатності; не виплата компенсації у зв'язку зі смертю моряка, тощо.

Поряд з зазначеним основним спектром порушень прав моряків судновласниками та роботодавцями, моряки також зіштовхуються з порушенням правил репатріації.

Право на репатріацію моряків – одне з прав, що в сукупності з іншими правами забезпечує професійні інтереси моряків. Однак, реалізувати це право моряки і, зокрема, українські часто не в змозі. Відносини з приводу репатріації членів екіпажу в Україні регулюються КТМУ, колективними угодами між судновласниками і профспілками моряків, договорами найму членів екіпажу. Репатріація українських моряків, які працюють на суднах іноземних судновласників, регулюється міжнародними угодами України, договорами найму і національними правовими нормами країни прапора судна. По суті репатріація значить повернення в країну громадянств, постійного проживання осіб, що з'явилися в силу різних обставин на території іншої держави. Репатріація, зазвичай, здійснюється на підставі міжнародних договорів чи внутрішньодержавних нормативно-правових актів. Наголошено, що міжнародний характер судноплавства і відмінність правових систем призводить до того, що система регулювання правовідносин з приводу репатріації часто дає збій. Тому існують не поодинокі випадки залишення судновласником екіпажів напризволяще в різних портах світу. Визначено, що на сьогодні, крім судового примусу в Україні поки, що не існує ефективного механізму для спонукання судновласника виконувати: повною мірою свої зобов'язання по відношенню до екіпажу. З'ясовано, що у випадку, якщо судновласник виявився не в змозі організувати репатріацію або оплатити витрати, пов'язані з репатріацією моряка, який має на неї право, то компетентний орган на території якого судно зареєстроване, організовує та оплачує витрати на репатріацію зацікавленого моряка, якщо він виявився не в змозі це зробити, держава, звідки повинен бути репатрійованим моряк, або держава, громадянином якої є моряк, можуть організувати його репатріацію та утримати витрати на репатріацію з країни, на території якого судно зареєстроване. Витрати на репатріацію підлягають утриманню з судновласника країною, на території якої судно зареєстроване.

На сьогодні багато нормативних актів, що стосуються моряків не містить терміну «репатріація», що призводить до невиконання регламент, порядку репатріації і лише загальні положення правових норм зазначають про організацію доставки в порт прописки для лікування і поховання членів екіпажу, що постраждали при аваріях чи нещасних випадках. Доставка в порт прописки для моряка не є прийнятною, оскільки не завжди моряку необхідно бути доставленим саме в порт прописки судна, особливо, якщо

судно зареєстровано під іноземним прапором, а включити, що доставка членів екіпажу здійснюється в зазначене ним місце то не відомо скільки буде строк ще до зазначеного місця з порту приписки. Згідно цього міжнародні норми зобов'язують судновласника надавати моряку оплатну відпустку, безкоштовний проїзд в порт приписки у випадку смерті, тяжкого стану здоров'я їх найближчих рідних чи членів сім'ї, порядок і умови цих заходів визначаються колективним договором. Для моряка забезпечення безкоштовного проїзду саме в порт приписки судна, не завжди є вигідним, адже в тому випадку, якщо члену екіпажу судна необхідно дістатися в інше місце, судновласник не буде зобов'язаний оплачувати проїзд моряка, тому необхідно змінити дану норму на доставку у погоджене місце [1].

Так ст. 2 Конвенції наголошує, що моряки користуються правом на репатріацію в таких випадках: а) після закінчення за кордоном терміну найму на конкретний період чи на конкретний рейс; б) після закінчення періоду, зазначеного в повідомленні, виданому відповідно до положень статей угоди чи договору про наймання укладених з моряком; в) у разі захворювання чи травми, чи іншої медичної причини, котрі спричиняють репатріацію, якщо лікарі вважають моряка транспортабельним; г) у випадку аварії корабля; д) у разі, коли судновласник не здатний надалі виконувати свої зобов'язання згідно із законом чи контрактом, як наймач моряка з причини банкрутства, продажу судна, зміни реєстрації судна чи по будь-якій іншій аналогічній причині; е) у випадку призупинення чи припинення дії трудового договору згідно з рішенням суду чи колективним договором, чи припинення дії трудового договору по будь-якій аналогічній причині [6].

Конвенція «Про репатріацію моряків» містить і ряд уточнюючих: моментів відносно місця репатріації моряка. Згідно ст.3 кожна державачлен, для якої конвенція є чинною, передбачає у національному законодавстві чи правилах місця призначення, куди моряки можуть бути репатрійовані. До цих місць репатріації належать: пункт, у якому моряк дав згоду бути найнятим, пункт, обумовлений в колективній угоді, країна проживання моряка чи інший такий пункт, взаємно погоджений на момент найму. Моряк має право обирати серед визначених місць репатріації пункт, в який він повинен бути репатрійований. Дану норму доцільно ввести в українське законодавство [4]. Дана Конвенція проголошує, що судновласник несе відповідальність за організацію репатріації у відповідний та швидкий спосіб (п. 1 ст. 4). Моряк не повинен нести витрати по репатріації, якщо він був залишений по причинні: а) каліцтва отриманого при роботі на борту; б) корабельна аварія; в) хвороби, не признаної його навмисною дією чи виною; г) звільнення по причині, за яку він не несе відповідальності. Виключенням із цього правила може бути лише випадок, коли моряк винен в репатріації, тобто коли він своїми винними діями (наприклад, порушення трудової дисципліни) змусив роботодавця до

репатріації. Згідно Конвенції, моряк вважається репатрійованим, якщо він висаджений в своїй країні чи в порту, в якому він був найнятий, чи в сусідньому з ним порту чи в порту, із якого почався рейс. Судновласник несе відповідальність за організацію репатріацію швидким чином, при цьому звичайним видом транспорту є повітряний [6]. КТМУ п. 2 ст.55 в цій частині інкорпорував конвенційні норми і поклав на судновласника обов'язки по належній і скорій репатріації, яка здійснюється повітряним транспортом. В відповідності зі ст.55 КТМУ витрати на репатріацію несе судновласник. Ці витрати включають в себе плату за: а) проїзд члена екіпажу судна до місця репатріації; б) харчування і проживання члена екіпажу судна з моменту, коли член екіпажу покидає судно, і до моменту, коли член екіпажу судна прибуває до місця репатріації; в) лікування члена екіпажу судна, якщо це необхідно, до тих пір, поки член екіпажу судна за станом здоров'я не буде придатний для переїзду до місця репатріації; г) провезення багажу в кількості, передбаченій контрактом члена екіпажу судна до моменту репатріації. У випадку, якщо причини, що визвали репатріацію члена екіпажу судна, виникли по вині члена екіпажу судна при виконанні ним трудових обов'язків, судновласник має право на відшкодування витрат на репатріацію в відповідності з законодавством [2].

Отже репатріація моряка значить не тільки повернення його на вітчизну чи за його проханням в інше місце, але і відшкодування йому витрат і заробітної плати за відповідний період [2]. В українському КТМ (1995 р.) репатріації присвячена ст. 55, основу якої складають положення Конвенції «Про репатріацію моряків» (1987р.) Згідно КТМ члени екіпажу судна, що плаває під державним прапором України мають право на репатріацію в наступних чотирьох випадках: 1) розірвання трудового договору з ініціативи судновласника чи уповноваженого ним органу по закінченні строку, зазначеному в повідомленні, зробленому в відповідності з трудовим договором; 2) корабельної аварії; 3) захворювання чи травми, що потребує лікування не на судні; 4) не можливість виконувати судновласником своїх обов'язків, що випливають з чинного законодавства України та трудового договору (контракту), внаслідок банкрутства, продажу судна чи зміни держави реєстрації судна [2].

Література:

1. Горчаков С. Правове регулювання репатріації моряків. URL: <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=991>.
2. Кодекс торговельного мореплавства України: за станом на 1 грудня 2020 р. Офіційний сайт Верховної ради України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>].
3. Конвенція про репатріацію моряків (переглянута) від 09.10.1987 № 166 URL: <http://zakon.rada.gov.ua>].

4. Международный трудовой кодекс моряков. URL: <http://aurora7.com.ua/index.php/2011-05-IT-13.>]

5. Правовые аспекты репатриации моряков: Законодательство Украины и зарубежный опыт. Море, судно, экипаж : материалы Международной конференции 20–22 мая в Коктебеле (Украина). URL: http://www.maritimebusinessriews.com.ua/news/analytics_and_comments/2009/06/01/4028.ht

ПРОБЛЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРЯКІВ

Наливко Наталія Валеріївна

студентка 1 курсу магістратури

*Навчально-наукового морського гуманітарного інституту,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Науковий керівник: Пузанова Галина Йосипівна

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри цивільного та трудового права

*Навчально-наукового морського гуманітарного інституту,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Одним із показників стабільності стану економічного розвитку держави є належне фінансове забезпечення громадян пенсійного віку за допомогою належно функціонуючої пенсійної системи. На жаль, в цьому показнику Україні ще дуже далеко до ідеалу. До числа верств населення, які, в більшості випадків, залишаються поза сферою застосування сучасної вітчизняної пенсійної системи, безумовно, відносяться українські моряки.

Згідно з Конвенцією «Про пенсії морякам» [1] пенсія виплачується морякам, які прослужили встановлений період у морі після досягнення ними 60 років. Пенсія за віком чи вислугу років може виплачуватися моряку і вона не може бути нижчою ніж сума, обчислена з розрахунку за кожний рік служби в морі 1,5 відсотка тієї винагороди, на підставі якої за неї сплачувались протягом певного року внески, якщо передбачено пенсію в 55 років і 2 відсотки такої винагороди, якщо пенсію передбачено в 60 років [2, с. 93].

Пенсії за вислугу років моряків призначаються в розмірах, встановлених ст.ст. 19, 21 Закону України «Про пенсійне забезпечення» від 5 листопада 1991 р. (в редакції від 11 жовтня 2017 р.) [3]. Пенсії обчислюються з середньомісячного заробітку (ст.ст. 64-67, 69), одержуваного перед припиненням служби, яка дає право на пенсію за вислугу років (ст.ст. 54, 55)

і не може перевищувати 75 відсотків утримання для цих осіб або не може перевищувати дві з половиною величини середнього утримання працівників, за календарний рік, що передує місяцю, з якого призначається пенсія.

Так, повністю погоджуємось з думкою І.В. Підпали, яка зазначає, на необхідність встановлення пільг при обчисленні пенсії за вислугу років для моряків з метою посилення гарантій щодо пенсійного забезпечення моряків, які служать в умовах підвищеного ризику здоров'я [4, с. 21], тому що ст. 53 Закону України «Про пенсійне забезпечення» встановлює лише розміри пенсій за вислугу років. Так як, з огляду на складні умови праці моряків і не відповідність рівня виплат по утриманню, яке отримують моряки при проходженні служби та розміру пенсії є практична необхідність встановлення пільгового розміру пенсії за вислугою років для цієї категорії громадян. При цьому, доцільно внести зміни до Закону України «Про пенсійне забезпечення», передбачивши пільгове встановлення пенсій за віком для моряків, тому що правове регулювання у сфері пенсійного забезпечення регулюється лише цим Законом та нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України. Прийняття зазначених змін до Закону дозволить підвищити матеріальне забезпечення моряків, поліпшити мотивацію до служби, яка на сьогоднішній день не має достойної винагороди та покращити пенсійне забезпечення [5].

Відповідно до Закону України «Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування» від 9 липня 2003 р. [6] право на отримання пенсій за рахунок солідарної системи пенсійного страхування мають винятково ті громадяни, які застраховані в системі загальнообов'язкового державного пенсійного страхування в порядку, передбаченому цим Законом, та мають необхідний для призначення відповідного виду пенсії страхових стаж. При цьому загальнообов'язковому державному пенсійному страхуванню підлягають громадяни, які працюють в Україні на підприємствах, створених відповідно до законодавства України або на їхніх філіях/представництвах за кордоном, а також представництвах іноземних підприємств, які функціонують на території України (в такому разі вказані роботодавці сплачують до Пенсійного Фонду України (далі – ПФУ) відповідні страхові внески, чим забезпечують накопичення страхового стажу своїх працівників, необхідного для нарахування відповідних пенсій).

Утім, як відомо, в переважній більшості випадків українські моряки працюють на суднах під іноземним прапором, що належать іноземним компаніям, які і слугують в якості роботодавців у відносинах із моряками. Зрозуміло, що іноземні компанії – судновласники не сплачують жодних страхових внесків до Пенсійного фонду України, у зв'язку з чим період роботи українського моряка на іноземному судні, як правило, не включається до складу його страхового стажу та не береться до уваги при розрахунку пенсії. На нашу думку, дана ситуація є вкрай несприятливою як

для моряків (які не мають можливості використовувати свій стаж роботи на іноземних суднах для цілей збільшення розміру пенсій), так і держави (через недоотримання страхових внесків до Пенсійного фонду).

Описуючи варіанти вирішення згаданої проблеми, слід зазначити, що на міжнародному рівні питання пенсійного забезпечення працівників-мігрантів врегульовано міждержавними угодами про співробітництво в сфері соціального захисту, які, як правило, передбачають взаємне врахування страхового стажу особи, накопиченої за законодавством однієї договірної держави, при визначенні розміру пенсії в другій договірній державі – за місцем основного проживання такої особи.

Зокрема, станом на сьогоднішній день Україною укладені міжнародні угоди, що передбачають можливість врахування страхового стажу громадянина протягом роботи за кордоном при обчисленні розміру пенсій в Україні, з наступними країнами: Азербайджан, Білорусь, Вірменія, Грузія, Іспанія, Казахстан, Киргизстан, Росія, Таджикистан, Туркменістан, Узбекистан, Чехія.

Таким чином, якщо моряк працює на судні, яке належить компанії – резиденту однієї з вищезазначених країн, і вказана компанія (як роботодавець моряка) сплачує відповідні страхові внески до системи пенсійного забезпечення вказаної країни відповідно до її національного законодавства, тобто формує страховий стаж моряка, то такий моряк може претендувати на врахування зазначеного страхового стажу при визначенні розміру пенсій в Україні, керуючись положеннями вищевказаних міжнародних угод. Утім, описаний вище варіант вирішення проблеми пенсійного забезпечення вітчизняних моряків має досить обмежену сферу застосування, у зв'язку з чим не може розцінюватись як загальнодоступна «панацея».

Іншим варіантом вирішення проблеми врахування періоду роботи вітчизняних моряків на іноземних суднах є добровільна участь моряків у солідарній системі пенсійного страхування, яка реалізуються через укладення договору про добровільну участь у даній системі між моряком та територіальним органом ПФУ за місцем проживання останнього, а також добровільної сплати страхових внесків до ПФУ вказаним морякам в порядку та розмірах, передбачених договором.

Важливе значення для забезпечення та гарантування прав морякам відіграє Профспілка працівників морського транспорту України (ППМТУ). І хоча спочатку дана профспілка не відзначилася особливим впливом на соціальний захист моряків, однак завдяки тісному зв'язку з Міжнародною федерацією робітників транспорту, ППМТУ все ж вдалось суттєво покращити соціально-економічні умови українських моряків, а саме підвищити рівень заробітної плати, отримати можливість для моряків працювати під зручним прапором та закріпити це підписанням відповідного колективного договору, укладеного ІТФ [7, с. 149]

Проведений аналіз дозволив дійти до наступних висновків. Ми поділяємо позиції вчених, які пропонують встановити пільги при обчисленні пенсії за вислугою років для плавскладу з метою посилення гарантій щодо пенсійного забезпечення осіб, які працюють у складних умовах та умовах підвищеного ризику для здоров'я, тому що ст. 55 Закону України «Про пенсійне забезпечення» встановлює лише розміри пенсій за вислугу років, однак не передбачає ніяких пільг плавскладу. Також вважаємо за необхідне внести зміни до Закону України «Про пенсійне забезпечення», передбачивши пільгове встановлення пенсій за віком для цієї категорії працівників. Прийняття зазначених змін до цього Закону дозволить підвищити соціальний захист моряків, їх мотивацію до праці та покращити пенсійне забезпечення.

Література:

1. Про трудові договори моряків: Конвенція Міжнародної організації праці від 24 червня 1926 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_193.
2. Підпала І.В. Соціально-правове забезпечення моряків. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2020. Випуск 6. Том 1. С. 92-99.
3. Про пенсійне забезпечення: Закон України від 5 листопада 1991 р. (в редакції від 11 жовтня 2017 р.). *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 3. Ст. 10.
4. Підпала І.В. Оплата праці моряків: тенденції сьогодення. *Матеріали 7-ї Міжнародної науково-практичної конференції: Спецпроект: аналіз наукових досліджень*. Київ. 14-15 червня 2012 р. Т. 2 Гуманітарні науки. С. 20-25.
5. Савич О.С. Деякі питання соціального захисту моряків / Морське право: актуальні питання теорії і практики: Збірник наукових праць. Одеса : Іздат-Інформ ОНМА, 2010. Вип. 5. С. 116–121.
6. Про загальнообов'язкове державне пенсійне страхування: Закон України від 9 липня 2003 р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. №№ 49–51. Ст. 376.
7. Женгал К.В. Проблеми діяльності морських профспілок в умовах становлення незалежності України. *Інтелекція і влада*. 2012. Вип. 25: Історія. С. 143–150.

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS

ПСИХОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Кретчак Олена Миколаївна

*кандидат психологічних наук, доцент,
психолог,*

*РПСП ОП «Херсон» ГУНП в Херсонській області
м. Херсон, Україна*

Статистичні дані свідчать, що велика кількість людей гине або травмується внаслідок небезпеки природного, техногенного, антропогенного, біологічного та соціального походження. Підвищення ризику виникнення надзвичайних ситуацій в Україні посилюється економічною кризою, в якій перебуває наша держава, що зумовлено зупинкою багатьох виробництв, проблемами з енергетичними ресурсами, веденням бойових дій на території Луганської та Донецької областей. Значна кількість людей гине та отримує травми через несвочасність допомоги, неузгодженість дій відповідних державних структур та фахівців, недостатню кваліфікацію працівників, які покликані забезпечувати безпеку громадян, а також низьку підготовку населення до дій в умовах виникнення надзвичайних ситуацій.

У процесі виконання професійної діяльності працівники морської безпеки працюють в екстремальних умовах. Перед ними висуваються завдання підвищеної складності, які є небезпечними для життя. Найчастіше ці ситуації пов'язані із загрозою психічному стану людини та її здоров'ю.

Для успішного вирішення поставлених завдань від працівників морської безпеки потрібна максимальна готовність як у фізичному плані, так і в плані психологічної стійкості. Тому така ситуація висуває достатньо високі вимоги до них як спеціалістів екстремального профілю [1, с 26].

Умови, що зумовлюють безпеку працівників морської безпеки в умовах виникнення надзвичайних ситуацій залежить від таких факторів:

- 1) професійно-психологічна підготовленість;
- 2) фізична та технологічна підготовленість;
- 3) вміння використовувати предмети екіпіровки та вогнепальну зброю.

Психологічний аспект безпеки професійної діяльності працівників морських судів займає важливе місце в загальній системі з організації по забезпеченню морської безпеки.

Слід зазначити, що професійно-психологічна підготовленість працівників морської безпеки формується в результаті проходження відповідно психологічної підготовки та визначається трьома її основними елементами:

а) оптимальною індивідуальною професійною концепцією діяльності у небезпечних ситуаціях;

б) достатнім рівнем розвитку необхідних психологічних якостей;

в) наявністю особистісної установки на «виживання» в умовах виникнення надзвичайних ситуацій.

Індивідуальна професійна концепція діяльності працівника в умовах виникнення надзвичайних ситуацій на морі передбачає наявність необхідних знань і досвіду, володіння ефективними і безпечними методами діяльності та усвідомлення ним своєї ролі, визначеної як законом, так і власною відповідальністю щодо їх розв'язання.

Професійна діяльність працівників морської безпеки насичена специфічними умовами праці, які потребують додаткового навантаження на психофізіологічний стан людини. До негативних умов життєдіяльності в професійному і особистісному сенсі відносяться такі: високий ризик виникнення екстремальних та аварійних ситуацій, необхідність прийняття нестандартних рішень в умовах ліміту часу та людських ресурсів, висока особиста відповідальність за людей та дороговартісні вантажі, монотонія праці моряка, нестача інформації, негативні зовнішні умови, відсутність психологічної підтримки з боку близького оточення та рідних, порушення нормального біологічного ритму, постійна морська хитавиця тощо.

Знаходячись в соціальній ізоляції достатньо довгий час працівник відчуває психологічний дискомфорт, відбувається деформація особистості та викривлення сприйняття. За статистикою, у 15% працівників, чи діяльність пов'язана з працею на судні, страждають від неврозів та психічних розладів. Відсутність психологічного розвантаження людини у морі після тривалої праці та монотонії оточуючого середовища негативно впливає на стан нервової системи.

З огляду на це, до працівників морської безпеки, як спеціалістів екстремального профілю, висуваються підвищені вимоги щодо їх професійної (професійно-психологічної) відповідності рівню екстремальності та складності виконуваних службових задач [2, 3]. Ця відповідність визначає придатність морського спеціаліста його фаховій діяльності на основі врахування екстремальності її умов, а також перспективну динаміку ефективності та безпечності його професійних дій.

Тому для забезпечення власників морських судів психологічно готовим складом недостатньо тільки проходження професійно-медичного відбору. Тому характеристики особистості фахівця з морської безпеки мають враховувати фаховообумовлені вимоги щодо його професійно-особистісної

відповідності в екстремальних умовах морської праці та здатності ефективно адаптуватися до несприятливих чинників професійної діяльності [6; 13].

Висновок: міжнародна організація по забезпеченню добробуту моряків (ICSW), яка займається патронуванням та захистом прав працівників судноплавства провела дослідження, згідно з якими завдяки прийнятим ІМО заходам за останні роки значно скоротилася кількість насильницький та агресивних дій на морських судах, але, поряд з цим, проблему безпеки на морському не слід вважати повністю вирішеною.

Проблему морської безпеки у сучасному світі неможливо вирішити лише за рахунок реалізації вдосконаленого технічного прогресу. Сучасна статистика свідчить про зниження кількості небезпечних ситуацій за рахунок організаційно-психологічних причин. До цих причин можна віднести наступні: низька професійна підготовка (професійно-психологічна підготовленість), слабка професійна та особистісна підготовленість (морально-психологічний аспект), діяльність працівника морської безпеки в стані психічної втоми та інші негативні психічні стани особистості

Ефективність вирішення зазначеної проблеми передбачає організацію досконалої системи професійного відбору, за результатами якої кандидати будуть здатними показати відповідність на посади у галузі морської безпеки згідно з професійно-важливими якостями особистості. Професійний відбір повинен стати обов'язковою складовою відбору таких працівників.

Література:

1. Корольчук М. С. Психофізіологія працездатності корабельних спеціалістів в екстремальних умовах: дис. ... докт. психол. наук : 19.00.02 / М. С. Корольчук. – К., 1996. – 343 с.
2. Побідаш А. Ю. Психологічні особливості життєвої стійкості моряків-жертв піратського полону: дис. ... канд. психол. наук : 19.00.09 / А. Ю. Побідаш. – Харків, 2012. – 299 с.
3. Онищук В. М. Професійне становлення моряків в системі освітнього процесу / В. М. Онищук [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://kgmtu.ru:8085/jspui/bitstream>

**INTERRELATION OF MARITIME SECURITY
AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD,
INFORMATION, AND ENERGY SECURITY
OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES**

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНИМИ РИЗИКАМИ
В МОРСЬКОМУ ПРОСТОРИ ПІД ЧАС ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ**

Борщевська Олена Миколаївна

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

Актуальність доповіді зумовлена певними політично-правовими аспектами сучасного життя на тлі тривалого збройного конфлікту на Восточі України, які зачіпають й морський простір Чорного моря.

Наразі виникають питання захисту кордонів не тільки в геополітичному плані, а в ракурсі екологічної безпеки оскільки шкода завдана навколишньому природному середовищу це проблема не тільки однієї держави, а питання транскордонне, оскільки неможливо поділити навколишнє природне середовище між країнами в глобальному сенсі.

З огляду на це дуже слушною стає «Ініціатива трьох морів» запропонована ще в 2015 році, яка об'єднує понад 12 країн членів ЄС, які розташовані на берегах Чорного, Балтійського та Адріатичного морів. Такий проєкт направлений на співпрацю в сферах економіки, торгівлі, інфраструктури, транспорту та енергетики.

Згідно до цілей такого проєкту окремим пунктом не виведено екологічну безпеку морського простору, адже це є важливим фактором для захисту навколишнього природного середовища не тільки так званих «трьох морів», але й Світового океану.

Серед іншого можна зауважити, що питання екологічної безпеки можна втілити в кожний з пунктів такого співробітництва, але насправді, кожен такий пункт передбачає свої окремі стратегічні цілі та завдання. Екологічна безпека через екологічні ризики, які можуть настати, стає особливим вектором, на який не можна не звертати уваги, оскільки, саме екологічна безпека є чинником, який впливає на життя та здоров'я людей.

Слід зазначити, що в концептуальному сенсі «Ініціатива трьох морів» є більш ширшою у порівнянні з програмним навантаженням Балто-

Чорноморського альянсу. Це визначається у напрацюванні більш потужної спільної економічної, політичної та безпекової політики в аспекті стримування посягань країни-агресора. Але все ж таки це більш політичний альянс, який має на меті зменшення залежності від Росії у енергетичному сенсі, протидії кібератак, боротьбі із дезінформацією та пропагандою в сучасних умовах.

Цей аспект стосується міжнародного права, яке вибудовує окрему систему зі своїми інституціями, цінностями, рішеннями. А «одночасний розвиток міжнародного права захисту навколишнього середовища та порушення принципу заборони застосування сили викликають питання чи ці явища дають уявлення про загальне розуміння міжнародного права» [1, р. 7].

Тому в сучасних умовах політично-нестабільної ситуації велике занепокоєння викликає позиціонування Росією свого нехтування міжнародним правом, зокрема це було закріплено у федеральному законі від 08 грудня 2020 року №428-ФЗ «Про внесення змін в окремі законодавчі акти Російської Федерації в частині недопущення застосування правил міжнародних договорів Російської Федерації в тлумаченні, яке протирічить Конституції Російської Федерації». Тобто країна, яка потенційно може нанести шкоду своїми діями, також може, посилаючись на своє національне законодавство, яке не визнає пріоритет міжнародного права, безкарно не дотримуватися міжнародних Конвенцій на свій розсуд, зокрема направлених на екологічну безпеку морського середовища.

Проте «програма ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) провела понад двадцять постконфліктних оцінок з 1999 року, використовуючи сучасну науку для визначення впливу війни на навколишнє середовище. З Косово до Афганістану, Судану та сектору Газа ЮНЕП виявила, що збройний конфлікт завдає значної шкоди навколишньому середовищу та громадам, які залежать від природних ресурсів. Прямі та непрямі екологічні збитки, призводять до екологічних ризиків, які можуть загрожувати здоров'ю людей, життю та безпеці» [2].

На сьогодні в Україні досить актуальним стає розвиток такої галузі права як міжнародне гуманітарне право, яка є частиною міжнародного публічного права та застосовується під час збройних конфліктів з метою обмеження засобів та методів ведення воєнних дій що надає навколишньому середовищу як загальний, так і спеціальний захист. За загальним положенням «природне середовище має цивільний характер і не може бути атакованим, за винятком випадком, коли воно перетворюється на військову ціль, про що закріплюється у Конвенції про заборону військового або будь-якого ворожого використання засобів впливу на природне середовище» [3].

З тлумачень положень Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 р. про неможливість виконання та докорінну зміну обставин

(статті 61 та 62) впливає, що «війна не є підставою для автоматичного припинення дії договорів, у тому числі природоохоронних, сторонами яких учасники збройного конфлікту стали в мирний час».[4] Але деякі країни, ратифікуючи цю Конвенцію визначили для себе необов'язковість певних статей щодо виконання. Таким чином, виникає колізія між ратифікацією такого міжнародного акта та виключення для виконання певних його норм.

З огляду на це важливими важелями дотримання екологічної безпеки та превенцією екологічних ризиків є усвідомлення того, що завдаючи шкоду навколишньому природному середовищу атакуюча сторона завдає шкоди потенційно й своїм інтересам. Але такі моральні принципи повинні бути опосередковані на законодавчому рівні. Більш доцільним вбачається встановлення на міжнародному рівні усталеної практики, згідно до якої будь-яка сторона, яка нанесла шкоду навколишньому природному середовищу у результаті збройного конфлікту, зокрема у морському просторі повинна в будь-якому разі її відшкодувати чи в добровільному порядку чи, у разі її відмови, в порядку накладання санкцій чи контрибуцій, у порядку визначеному міжнародним правом. Для цього, автор вважає, не потрібно щоб держава, заподіювач шкоди навіть ратифікувала відповідну Конвенцію. Це повинен бути захід примусового характеру, як презумпція, бо шкода яка завдається навколишньому природному середовищу, особливо екологічна, не може бути нівельована чи виправдана, так як вона впливає на покоління не тільки сучасних людей, а й на людей майбутніх поколінь.

Література:

1. Krieger H., Nolte G. The International Rule of Law – Rise or Decline? KFG Working Paper Series. No. 1. Berlin, October 2016. [Електроний ресурс]. – Режим доступу: URL: <https://www.kfg-intlaw.de/PDF-ftpOrdner/KFG%20Working%20Paper%20No.%201.pdf>.
2. Товариство Червоного хреста України. Інфо-центр. – [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <https://redcross.org.ua/2019/03>
3. Конвенція про заборону військового або будь-якого ворожого використання засобів впливу на природне середовище: Ратифікована 16.05.1978 року [Електроний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_258#Text
4. Віденська конвенція про право міжнародних договорів 1969 року [Електроний ресурс]. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_118#Text

ПРОБЛЕМАТИКА ЕКОЛОГІЧНОГО СТАНУ АЗОВСЬКОГО ТА ЧОРНОГО МОРЯ

Буц Валентин Іванович

здобувач,

Бердянський педагогічний університет

м. Бердянськ, Україна

Буц Іван Миколайович

старший викладач,

ТОВ «Бердянський університет менеджменту і бізнесу»

м. Бердянськ, Україна;

старший правовий інспектор,

Національне антикорупційне бюро

м. Київ, Україна

Чорне і Азовське моря – найвіддаленіші від Світового океану. Азовське море – це з географічної точки зору є мілководна затока Чорного моря, але з екологічного боку – це самостійне водоймище за всіма екологічними характеристиками, а саме через низьку солоність води, мілководність і велику швидкість прогріву влітку. З Азовським Чорне море сполучене вузькою (від 4,5 км до 15 км) *Керченською протокою*. Її протяжність – 45 км.

Сучасний світ розвивається дуже стрімко і з кожним новим роком людство робить прогрес і досягнень науки і техніки, поява нових технологій, енерго джерел і матеріалів призвели до революційних змін у житті суспільства. Виникли гігантські центри надмірного зосередження промисловості, що характеризується високим антропогенним впливом на природне середовище.

Залишається гострою проблемою забруднення поверхневих та підземних вод переважно органічними речовинами, сполуками азоту, фенолами, нафтопродуктами, а також важкими металами.

Актуальною є проблема поліпшення екологічної ситуації в Азовському та Чорному морі.

Азовське море з'єднується з Чорним через Керченську протоку і є по суті являє собою специфічну затокою. Специфічність затоки обумовлюється тим, що вузька і мілководна Керченська протока здатна пропускати відносно невеликі об'єми води. У цьому зв'язку моря істотно розрізняються гідрохімічними й іншими параметрами.

Порушення гідрологічного режиму моря і виникнення екологічних проблем почалося в 40-50-х роках ХХ ст. з моменту вилучення на зрошення більше третини річного стоку з основних його приток. Крім зменшення стоку води в море, з будівництвом водосховища істотно зменшилося надходження в море поживних.

Коли Азовське море існувало в умовах природного для нього гідрологічного режиму, з нього в Чорне море щорічно перетікало в середньому 66,6 куб. км води, а протилежний потік складав тільки 41 куб. км за рік. З цієї ж причини мінералізація води в Азовському морі постійно була нижчою ніж у Чорному. Швидкість зміни гідрологічного режиму і мінералізації води в Азовському морі перевищила адаптаційні можливості багатьох гідро біонтів. Результатом цього з'явилося різке зниження рибопродуктивності. Основні види цінних порід риби виявилися практично цілком втраченими [1].

До цього часу пророблялися деякі проекти оптимізації режиму моря. Один з них передбачає будівництво дамби, що перекриває Керченську протоку. Крім високої вартості здійснення даного проекту, існує велика небезпека непередбачених наслідків. Зокрема залишається не вирішеною проблема нормального надходження в море води та поживних речовин з перекритих греблями рік.

Особливої шкоди наносить вилов риби з використанням тралів, що заборонено. Отже рибопродуктивність Азовського та Чорного моря, зміни антропогенного характеру стали індикатором його екологічної кризи.

Немає чіткої збалансованості господарської діяльності призвела, що призвела до зменшення кормової бази, кількості нерестовищ, місць нагулу та існування риби, інших водних організмів. Нераціональне видобування риби та морепродуктів, незадовільне виконання заходів, спрямованих на їх відтворення, спричинили зменшення їх біологічної продуктивності та збіднення видового складу. Ситуацію ускладнює привнесення до екосистеми морів шкідливих організмів, які пригнічують розвиток та відтворення місцевих флори та фауни Азовського і Чорного морів.

В море щорічно скидають по 20 куб. км стічних вод, що містять сполуки важких металів, до 90 тис. т органічних речовин, в тому числі пестицидів, 5 тис. т нафтопродуктів, понад 14 тис. т сполук азоту та майже 6 тис. т фосфору. Це сприяє евтрофікації – цвітінню води через бурхливий розвиток синьо-зелених водоростей. Вміст розчинного у воді кисню падає до мінімальних значень – до 1,5 мг/л, з-за чого щороку гинуть: риби – по 5 тис. екземплярів осетрових, по 1 млн. особин судака, камбали, а також близько 1000 дельфінів, які тепер стали рідкістю [2].

Розбалансування хімічного складу морської води, навіть у незначній мірі, викликає екологічні зміни. Перед усім зменшується біомаса високоорганізованих організмів. Наприклад, зменшилася біомаса квіткових морських водоростей (занікеля, зостера), моллюсків, які є складовою частиною в єдиному трофічному ланцюзі.

Що найбільш привертає до себе увагу – це те, що велику небезпеку становлять аварійні скидання під час розгерметизації нафтозховищ, танкерів, суден. Крім того, велика кількість нафтопродуктів потрапляє в

море в складі промислових стоків прибережних міст. У забрудненні Азовського та Чорного моря не остання роль належить хімічній і металургійній промисловості прибережної зони. Значно забруднене море кольоровими металами: міддю, свинцем, хромом, ртуттю, кадмієм. Концентрація цих металів вища граничне допустимої. Кольорові метали накопичуються в планктоні і бентосі та переходять у рибу, роблячи її непридатною для споживання. Кольорові метали викликають мутації в риб і утворюють нежиттєздатні форми, що знижує біопродуктивність моря. Істотно забруднюють води Азовського та Чорного морів міські каналізації великих прибережних міст.

Хотілось звернути вашу увагу на те, що в Україні існує значна нормативна база про охорону моря, так закон України «Про охорону навколишнього середовища» від 25.06.1991р. за №1264-ХІІ, Указ Президента від 02.10.99р. №1267/99 «Про подальше вдосконалення Державного управління в галузі використання, охорони вод та відтворення водних ресурсів» та інші нормативно-правові акти. До того ж закріплення відбувається і на місцевому рівні з а допомогою локальних актів.

Водним кодексом України встановлено, зокрема главою 20 цього кодексу охорона вод від забруднення, засмічення і вичерпання, а саме морів ст. 102 і ст. 104 Кодексу. Як ми бачимо законодавством забезпечена охорона моря, але про виконання цієї глави залишається проблемним, хоча і маємо гарну нормативну базу.

В Україні існує Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного моря, але чи діє вона?! З вище викладеного матеріалу, важко зрозуміти, адже екологічна проблема існувала завжди, а саме людська діяльність наносить велику шкоду навколишньому середовищу. Окрім загально державної програми, в країні існує також закон зосереджені на охорону навколишнього середовища, закони направлені в різні сфери охорони природи, існує відповідальність за порушення законодавства. Але все це нажалі невдосконалене, і тягне за собою багато проблем, які не вирішуються.

Основні проблеми які можна виділити з вище викладеного матеріалу: перш за все високий рівень забруднення морських вод, збільшення обсягу вилову риби, руйнування морського берега та інтенсифікація негативних геологічних процесів, деградація земель прибережної смуги, відсутність системи інтегрованого управління природокористуванням у прибережній смузі.

Затверджено Загальнодержавну програму охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів, в якій визначено такі пріоритетні напрями вирішення основних проблем екологічного стану Азовського і Чорного морів:

1) зменшення рівня забруднення морів та антропогенного навантаження на їхні екосистеми;

2) зниження ризику для здоров'я людини, пов'язаного із забрудненням морських вод та прибережної смуги;

3) збереження та відтворення біологічного різноманіття, природних ландшафтів прибережної смуги і місць існування біологічних видів, розширення мережі державних заповідників, заказників, створення національних парків;

4) збалансоване використання та відтворення морських біологічних ресурсів і розвиток аквакультурних видів діяльності, особливо цінних промислових видів риб, із забезпеченням належного державного контролю;

5) запобігання руйнуванню морського берега та охорона земель у прибережній смузі морів;

6) створення системи інтегрованого управління природокористуванням у межах водоохоронної зони морів, прибережній смузі морів, територіальних морських водах України;

7) удосконалення системи моніторингу для оцінки впливу природних і антропогенних факторів на довкілля;

8) залучення громадськості до реалізації природоохоронних заходів, підвищення рівня екологічної освіти та виховання населення.

Аналіз сучасного водогосподарського басейну Азовського та Чорного моря свідчить про вкрай напружений стан його водних ресурсів. Проблема Азовського та Чорного моря потребує негайного рішення. Повинно бути розроблено і вжито комплекс заходів, спрямованих на відновлення цього басейну. На нашу думку, потрібно вжити більш жорсткої міри відповідальності доречно було збільшити термін ув'язнення з 3 років до 10 років за забруднення моря ст.239 Кримінального кодексу України, забезпечити високу ефективність виконання законів України та підзаконних нормативно-правових актів.

Дуже добре, що сучасний світ розвивається, але ми нажалі забуваємо головне – треба охороняти наше природне середовище!

Література:

1. Б. В. Буркинського, В. Н. Степанова Бассейн Азовского моря. Кн. 1: Экономика-экологические и социально– политические проблемы и пути их решения. Одесса: Феникс . 2008 р. 309 с.

2. Звіт про науково-дослідну роботу «Розроблення програми державного екологічного моніторингу морів України на 2019-2025 рр. відповідно до вимог Директив ЄС 2008/56/ЄС, 2008/105/ЄС» Науковий керівник В.М. Коморін. Одеса, УкрНЦЕМ, 2018. 363 с.

ЗАСТОСУВАННЯ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЮРИДИЧНИХ ОСІБ ДЛЯ ЗАХИСТУ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ЗАПОБІГАННЯ ТРИВАЛОМУ ЗАБРУДНЕННЮ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА: ТЕОРІЯ ТА ПРАКТИКА

Буц Іван Миколайович

старший викладач,

ТОВ «Бердянський університет менеджменту і бізнесу»

м. Бердянськ, Україна;

старший правовий інспектор,

Національне антикорупційне бюро

м. Київ, Україна

В українському законодавстві наявний комплексний підхід до захисту навколишнього середовища. Для забезпечення раціонального та безпечного користування природними ресурсами держави прийнято численні правові норми, викладені у Водному, Земельному, Повітряному кодексі, Законах України «Про охорону навколишнього середовища», «Про природно-заповідний фонд», «Про тваринний світ», «Про основи містобудування», «Про фермерське господарство» та ін., численних указах Президента України та постанови Кабінету Міністрів, міжнародних конвенціях та угодах.

Кримінальний кодекс України також має розділ, присвячений захисту навколишнього середовища [1, с. 114-122], а також декілька статей, що знаходяться у інших розділах, але захищають безпеку навколишнього середовища (наприклад, ст.. 268 «Незаконне ввезення на територію України відходів та вторичних ресурсів»).

Передбачені Кримінальним кодексом санкції щодо екологічних злочинів спрямовані на фізичних осіб – порушників та включають такі види покарання, як штраф, конфіскація майна та зняття злочину, різні строки ув'язнення.

Але згідно статистичних даних, основними забруднювачами навколишнього середовища є не фізичні особи, а підприємства, заводи, фабрики, сільськогосподарські фірми – тобто юридичні особи. Притягнення до кримінальної відповідальності за порушення норм Кримінального кодексу їх керівників та відповідальних осіб не завжди припиняло сам факт злочину. Так, наприклад, великі заводи та комбінати не мають фінансової або навіть технічної можливості переобладнання виробництва таким чином, щоб припинити забруднення навколишнього середовища.

Оскаржуючи у суді рішення екологічної інспекції, такі підприємства продовжують діяльність, незважаючи на порушення екологічної безпеки.

Багато з них користуються застарілим радянським обладнанням та інфраструктурою, не маючи можливості поновити або навіть відремонтувати їх. В таких умовах штрафи, сплачені за рішеннями екологічної інспекції, не тільки не вирішують проблеми навколишнього середовища, а навпаки ускладнюють ситуацію, бо підприємства не мають коштів на усунення порушень, а заробити їх здатні лише продовжуючи цикл виробництва.

За таких умов на підприємство покладається важкий тягар витрат, що може втопити його у борговій ямі або примусити власників звернутися до незаконних методів вирішення проблеми – що сприяє росту корупції.

На думку автора, застосування кримінальної відповідальності щодо юридичних осіб – злісних порушників екологічного законодавства у майбутньому може стати діючим механізмом оздоровлення навколишнього середовища без руйнування промислового комплексу.

Основним механізмом має стати державний контроль за коштами підприємства-порушника та спрямування сум штрафів на усунення причин порушення екологічної безпеки. Таким чином підприємство, яке не має можливості одночасно продовжувати виробництво, реконструювати застарілий виробничий комплекс та виплачувати штрафи, могло б не тільки припинити забруднювати середовище, а й продовжити існування у якості платника податків та економічної одиниці.

Пропонується не ставити основною метою поповнення бюджету за рахунок порушників, а саме направити доходи порушника на швидке усунення причин порушення, а потім і його наслідків. Яким би важливим та вигідним не здавалось поповнення казни за рахунок таких штрафів, наслідки безперервного забруднення середовища у майбутньому стануть причиною набагато більших витрат, а деякі з них вже не усунуть ніякі дотації та проекти.

Таким чином процедури кримінального провадження буде використано для встановлення фактів вчинення злочинів та пошуку винних у їх скоєнні. У разі доведення вини саме окремих посадових осіб або працівників підприємства як юридична особа не буде нести відповідальність, але якщо слідство доведе, що робітники не мали можливості працювати, не забруднюючи навколишнє середовище та без порушень екологічної безпеки, то відповідальність має нести підприємство як юридична особа.

Основою для розробки системи усунення порушень безпеки навколишнього середовища на таких підприємствах може бути обрано процедуру санації, яка вже пройшла перевірку часом та використовується для відновлення економічної стабільності, платоспроможності та фінансової незалежності об'єкта санації. У даному випадку найближчим прикладом є процедура автономної санації.

Автономна санація передбачає фінансування оздоровлення підприємства за рахунок його власних ресурсів і коштів, наданих власниками та іншими особами (без залучення в санаційний процес сторонніх осіб) [2, с. 104].

Суттєвою різницею має бути мета контролю за підприємством, бо якщо у випадку санації оздоровлення підприємства має на меті виплату боргів кредиторам, то у даному випадку метою є примусове направлення частини доходів підприємства на ремонт та переобладнання виробництва для усунення екологічної загрози середовищу. Таким чином штрафні санкції, накладені на порушника, будуть спрямовані прямо на усунення причин та наслідків злочину, що призведе до більш швидкого та цільового реагування на проблеми охорони середовища.

Вищенаведені тези можуть бути використані в наукових розробках у сфері екологічного та кримінального права, а саме для вирішення проблем тривалого забруднення середовища виробництвами та нецільових витрат коштів, отриманих державою від штрафів за вищевказане забруднення. В даних тезах викладено один з можливих варіантів оновлення державного підходу до вирішення проблем навколишнього середовища та підприємств – порушників норм екологічного законодавства в Україні.

Література:

1. Уголовный кодекс Украины (с изменениями и дополнениями по состоянию на 12 декабря 2021 г.). Х. : ООО «Одиссей», 2012. 248 с. URL: <https://meget.kiev.ua/kodeks/ugolovniy-kodeks/> (дата звернення: 09.12.2021)
2. Азаренкова, Г. М. Фінанси підприємств: Навч. посіб. для самостійного вивчення дисципліни. К.: Знання-Прес, 2006. 287 с.

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ТА ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА: ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ ТА ВЗАЄМОВПЛИВУ

Гоштинар Світлана Леонідівна

кандидат юридичних наук,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

З метою обґрунтування актуальності дослідження питань, пов'язаних з морською безпекою та опосередкованих з нею категорій, наведемо деякі дані, які надають можливість у загальних рисах зрозуміти важливість цього природного ресурсу та його якісних характеристик для життя людства, країн, які мають морські кордони, чи тих, які їх не мають, для переважної

кількості населення планети. Площа морів та океанів становить приблизно 70% поверхні всієї планети, приблизно 80% великих міст розташовані на узбережжі. Переміщення вантажів морем має стратегічне значення для розвитку багатьох країн: щорічно морськими шляхами транспортує близько 2 млрд. тон сирової нафти, 1 млрд. тон залізної руди, майже 400 мільйонів тон зерна, а станом на 2019 рік загальна вартість річної світової торгівлі морськими перевезеннями досягла понад 14 трлн. дол. США. Переміщення вантажів морем має стратегічне значення для розвитку багатьох країн та регіонів, наприклад, у Європейському Союзі – найбільш економічно розвиненому регіоні, понад 90% зовнішньої торгівлі та майже 40% внутрішньої торгівлі здійснюється морем. Зважаючи на таке інтенсивне використання морських просторів, актуалізується проблема морської безпеки та екологічних ризиків, при будь-якій формі та будь-яких цілях використання цих просторів.

Морська безпека та екологічна безпека зазвичай розглядаються як складові національної безпеки, яка, своєю чергою, входить до системи більш складного рівня – безпеки загалом. Проблеми безпеки перебувають у площині інтересів багатьох наук, що вказує на її міждисциплінарність. Безпека як соціальне явище сприймається у якості першочергової потреби як окремої людини (особиста безпека), так і держав, націй та міжнародного правопорядку загалом, її відсутність викликає тривогу, відчуття загрози, невизначеності та може призвести до конфліктних ситуацій.

Найпоширенішим є підхід до визначення безпеки як стану, у якому відсутні загрози, як «рівень захищеності життєво важливих інтересів людини, а також суспільства, держави, довкілля від реальних або потенційних загроз, що їх створюють антропогенні чи природні чинники» [1]. На думку О. Сосніна, наслідками широкого застосування цього терміну є ускладнення «розуміння сутності та меж застосування основних складових понять та категорій стосовно безпеки, що обумовлює виділення найхарактерніших взаємозв'язків між явищами на різних рівнях в контексті безпеки» [2, с. 6]. Існує багато типологій безпеки, для цього дослідження має значення предметна типологія безпеки, у рамках якої виділяють воєнну, економічну, політичну, енергетичну, інформаційну, екологічну, морську тощо.

Наразі серед науковців відсутня єдина позиція щодо змісту терміна «екологічна безпека». Зокрема, з точки зору науки природоохоронного права екологічна безпека може бути представлена у двох ракурсах: 1) як поведінка індивіда щодо довкілля, як частина його обов'язків, що регламентуються екологічним законодавством; 2) як діяльність органів державної влади щодо забезпечення суб'єктивного права на довкілля та права на безпечне життя в природному середовищі.

Питання морської безпеки найчастіше розглядається як одна з предметних категорій національної безпеки, яку в літературі часто прирівнюють безпосередньо до державної безпеки. Ведуться дискусії про еквівалентність або відокремленість понять національної безпеки та державної безпеки, при цьому посилаються на Закон України «Про національну безпеку України», у якому надано їх визначення: «державна безпека – це «захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності і демократичного конституційного ладу та інших життєво важливих національних інтересів від реальних і потенційних загроз невоєнного характеру» (п. 4 ст. 1); національна безпека України – це «захищеність державного суверенітету, територіальної цілісності, демократичного конституційного ладу та інших національних інтересів України від реальних та потенційних загроз» (п. 9 ст. 1) [3]. Розрізнення цих понять базується на тому, що національна безпека (нації) і державна безпека (держави) є концептуально різними категорії. Проте з практичної точки зору на сучасному етапі історичного розвитку (епоха національних держав) обидва терміни можна розглядати як тотожні.

Стосовно морського середовища загрозу визнають як таку, що може спричинити потенційну шкоду життю, здоров'ю, майну або морському середовищу. Відповідальність за універсальну транскордонну морську безпеку несуть спеціалізовані міжнародні організації, які створюють необхідні законодавчі норми та укладають відповідні конвенції, стандарти та кодекси, мор, а морська безпека держави є виключною відповідальністю прибережної держави.

Усі загрози морській безпеці традиційно можна поділити на природні, технічні, економічні та соціальні загрози. Значні ризики для морської безпеки становлять екологічні ризики, особливо небезпечними є випадки хімічного забруднення морського середовища, оскільки усунення їх наслідків зазвичай тягне за собою величезні витрати і є дуже небезпечним і довготривалим для всієї екосистеми морського середовища. Зокрема, з метою запобігання таким явищам у Морській доктрині України на період до 2035 року напрямом державної морської політики держави визнано «збереження морського природного середовища, забезпечення екологічної безпеки, підтримання екологічної рівноваги та стале відновлення природних ресурсів моря» [4].

Висновки. Морська безпека як категорія національної безпеки, значно впливає на багато типів предметної безпеки і, отже, на загальний рівень національної безпеки кожної прибережної держави. Поряд з економічною, соціальною, економічною, інформаційною, екологічною та багатьма іншими безпеками, вона є однією із ключових складових національної безпеки та безпеки держави. Морська безпека складається з багатьох аспектів: оборони, економіки, енергетики, навколишнього середовища,

дипломатії, туризму тощо. Передбачення та усунення ключових викликів і факторів загроз морської безпеки, у тому числі екологічних, може бути фактором її стабілізації, що так важливо у формуванні сучасної національної та міжнародної системи безпеки.

Література:

1. Безпека. *Енциклопедія сучасної України*: електронна версія [онлайн] / гол. редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.]. Київ : Ін-т енциклопедичних досліджень НАН України, 2003. URL: https://esu.com.ua/search_articles.php?id=41559 (дата звернення: 13.12.2021)
2. Соснін О. Розуміння сутності національної безпеки: світоглядно-понятійні та науково-теоретичні засади. *Юридичний вісник*. 2021. № 8 (26 лютого – 4 березня). С. 6-7.
3. Про національну безпеку України : Закон від 21 червня 2018 року № 2469-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text> (дата звернення: 13.12.2021).
4. Морська доктрина України на період до 2035 року: затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 р. № 1307 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108) <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (дата звернення: 13.12.2021).

ОЦІНЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ РИЗИКІВ У ПІВНІЧНО-ЗАХІДНІЙ ЧАСТИНІ ШЕЛЬФОВОЇ ЗОНИ ЧОРНОГО МОРЯ

Даус Марія Євгенівна

*кандидат географічних наук,
доцент кафедри безпеки життєдіяльності, екології та хімії,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Даус Юрій Володимирович

*кандидат географічних наук,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Морська та екологічна безпека тісно пов'язані між собою та є складовими частинами безпеки держави, розглядають проблеми захисту суспільства, довкілля та держави від реальних або потенційних загроз,

зумовлених антропогенними чи природними чинниками. Екологічні проблеми морських територій є глобальними, зростання екологічних загроз впливає на розвиток міжнародних відносин, відповідних змін у геополітичній ситуації та на розвиток морської безпеки.

Українська держава має винятково вигідне географічне положення. Кризь її територію пролягають сухопутні та водні торговельні шляхи з Європи до Азії, з узбережжя Балтійського моря до вод Середземного моря. Нашу територію омивають одразу два моря, а на півдні Одеської області розташоване гирло однієї з найбільш судноплавних річок Європи – річки Дунай [1, с. 91]. Дунай – найбільша річка Західної Європи (довжина 2960 км, площа басейну 817 тис. км²). У межах водозбору річки повністю або частково розташовано 19 країн, значення її для 80 млн. людей важко переоцінити. Територією України проходить невелика ділянка пониззя річки Дунай (170 км) від міста Рені до її гирла. Дунай є джерелом евтрофування північно-західного шельфу Чорного моря через перенесення великої кількості фосфатів, нітратів та органічних речовин. Проходячи через величезні території її води приносять у море значну кількість розчинених речовин природного та антропогенного походження. Води Дунаю та інших річок опріснюють північно-західну частину моря. У цій прибережній смузі солоність води зменшується до 5-10 ‰, проти 17,5-18,3 ‰ у інших його частинах. Річковий стік також впливає на збільшений вмісту кальцію та магнію у шарі морської води до 150 м. Всі ці процеси створюють екологічні ризики. Ризикова подія визначається як небажана подія, яка може завдати шкоди природному середовищу, здоров'ю людини. Достатньою підставою для визначення факту існування ризику є подання двох умов: ймовірність появи ризикових подій та сприйнятливість об'єкта до зовнішнього впливу (можливість отримання відчутного збитку) [2, с. 6].

Актуальність роботи «Оцінювання екологічних ризиків у північно-західній частині шельфової зони Чорного моря» обумовлена необхідністю визначення ризиків забруднення води, що може викликати негативні наслідки у Чорному морі. Метою дослідження було визначення зон екологічного ризику на основі даних гідрохімічних спостережень. Об'єктом дослідження є гідрохімічні показники води у пункті р. Дунай – м. Вилкове в порівнянні із гранично-допустимими значеннями для рибогосподарського використання. Розрахунки виконані на основі даних Дунайського басейнового управління водних ресурсів про хімічний склад води у створі Дунай – Вилкове за 2009-2018 роки. Методи дослідження: методика оцінки екологічного ризику, розробленого в інституті проблем ринку та економіко-екологічних досліджень, м. Одеса [2]; методика розрахунків ІЗВ модифікованого [3, с. 578].

Ризик екологічний є ймовірністю настання події, яка викликана впливом господарської та іншої діяльності, надзвичайними ситуаціями природного

та техногенного характеру та має несприятливі наслідки для природного середовища. З урахуванням ймовірності настання ризикової події показник ризику R' розраховувався за формулою [2, с. 10]:

$$R' = \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{C_{ГДК_i}} \frac{N_{ai}}{N_i} > 1, \quad (1)$$

де C_i – концентрація i -тої забруднювальної речовини; $C_{ГДК_i}$ – гранично допустима концентрація; N_{ai} – кількість проб з показником, які перевищують ГДК у цьому році; N_i – загальне число відібраних проб за рік.

Оцінка якості води за комплексним показником – індексом забрудненості води модифікованим (ІЗВм) – виконана на основі O_2 , БСК₅, мангану, ХСК, хрому, міді за формулою [3, с. 578]:

$$ІЗВм = \frac{1}{6} \sum_{i=1}^n \frac{C_i}{ГДК_i}, \quad (2)$$

де C_i – середня концентрація одного з шести показників якості води, $ГДК_i$ – гранично допустима концентрація кожного з шести показників якості води.

В результаті розрахунків були отримані для кожного року показник ризику R' та значення ІЗВм (табл. 1) [4, с. 25–33].

Таблиця 1

**Показник ризику R' та модифікований індекс якості ІЗВм у створі
Дунай – м. Вилкове за 2009-2018 роки**

Рік	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2017	2018
R'	8	7,2	6,2	12,9	11,6	11,6	7,7	9,5	13,77
ІЗВ	1,42	1,40	1,43	2,38	2,26	2,10	1,58	1,81	2,36

Використовуючи отримані значення показників ризику R' та ІЗВм побудований графік зв'язку та отримане рівняння лінійної регресії (рис.1). За таблицею класів якості вод в залежності від значення індексу ІЗВм та отриманими графіками зв'язку ІЗВм й R' (рис. 1) була встановлена відповідність класів якості води та якісних і кількісних характеристик рівня збитку (табл. 2).

За даними про R' була побудована емпірична крива розподілу забезпеченості цієї випадкової величини та виділені зони ризику (рис. 2). Таким чином, у повсякденній практиці можна визначати зони ризику в залежності від значення, яке прийняла величина R' , визначена за даними гідрохімічних спостережень.

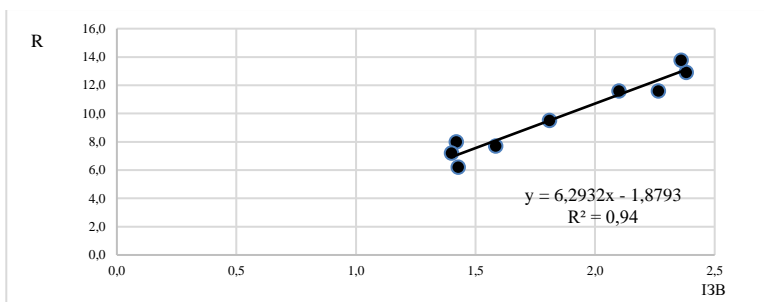


Рис. 1. Графік зв'язку R' та I3B для рибогосподарського призначення у створі Дунай – м. Вилкове за 2009–2018 рр.

Таблиця 2

Якісні та кількісні характеристики ймовірності збитку

I3Bм	R'	Клас Якості вод	Якісна характеристика рівня збитку	Кількісна характеристика ймовірності збитку	Зона ризику
< 0,2	< 0,5	Дуже чисті	Надзвичайно низький	0,0-0,1	Немає ризику
0,2-1,0	0,5-4,0	Чисті	Дуже низький	0,1-0,25	Прийняттого
1,0-2,0	4,0-10,5	Помірно забруднені	Низький	0,25-0,40	Допустимого
2,0-4,0	10,5-23,0	Забруднені	Середній	0,40-0,60	Критичного
4,0-6,0	23,0-35,0	Брудні	Високий	0,60-0,75	
6,0-10,0	35,0-61,0	Дуже брудні	Дуже високий	0,75-0,90	Катастрофічного
> 10,0	> 61,0	Надзвичайно брудні	Надзвичайно високий	0,90-1,0	Незворотності втрати якості об'єкта

Показник R' змінювався від 6,2 до 13,77; виділені зони ризику: «зона допустимого ризику» (I3B змінюється у межах 1,0-2,0) та «зона критичного ризику» (I3B 2,0-4,0) (рис. 2).

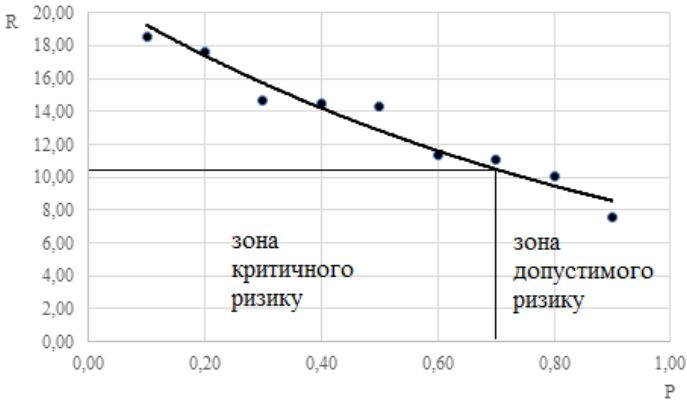


Рис. 2. Емпірична крива розподілу забезпеченості показника ризику R' та виділені зони ризику

Висновки. На основі емпіричної кривої розподілу показників ризику R' установлені зони ризику. Отримана крива може бути використана для визначення зони ризику в залежності від значення показника екологічного ризику R' . Оцінки екологічних ризиків, розрахунки яких базуються на ймовірностях перевищення концентрацій забруднювальних речовин над ГДК, добре відображають екологічний стан води.

Література:

1. Борщевська О., Добров О. Правове забезпечення екологічної безпеки під час здійснення морських перевезень. *Екологічне право*. 2017. № 6. С. 91-95.
2. Методичні рекомендації щодо оцінки ймовірності ризикових подій внаслідок забруднення водних об'єктів та ґрунтів української частини Нижньодунайського регіону. 2016. Одеса: ФОП Шилов М. В. 25 с.
3. Осадчий В.І., Набиванець Б.Й., Осадча Н.М., Набиванець Ю.Б. Гідрохімічний довідник. Поверхневі води України. Гідрохімічні розрахунки. Методи аналізу. – К.: Ніка-Центр, 2008. – 655 с.
4. Maria E. Daus, Yurii V. Daus Estimating environmental risk assessment for drinking and fisheries use (on the example of the Danube river – the city Vilково). *Journ. Geol. Geograph. Geoecology*, 2021, 30 (1), 25–33. doi: 10.15421/112103

ЗМІЩЕННЯ ІНСТИТУЦІЙНОЇ СПРОМОЖНОСТІ БЮРО ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ЯК ЗАПОРУКА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Дзюба Юрій Павлович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права № 2,
Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого
м Харків, Україна*

Юридичною наукою та практикою застосування законодавства морська безпека розглядається у широкому та вузькому розумінні. Під морською безпекою у вузькому значенні розуміється постійно підтримуваний стан захищеності морського транспорту України від загроз піратства, тероризму та актів незаконного втручання. Морська безпека України в широкому значенні виступає складником безпеки Балтійсько-Чорноморського регіону та міжнародної морської безпеки в цілому.

У цьому сенсі морська безпека є вагомим складником економічної безпеки у сфері експлуатації морського транспорту нашої держави. А через це – важливою передумовою сталого розвитку економіки України, оскільки створює умови для використання наявного морського потенціалу країни, перш за все – використання ресурсів Азовського і Чорного морів та можливостей інших регіонів Світового океану на користь України, шляхом проведення ефективної і безпечної морської економічної діяльності. У кожної морської держави є певна група галузей та секторів національної економіки, які створюють фундамент для її економічної безпеки. З огляду на історичну морську спрямованість, вигідне географічне розташування та наявність значного морського потенціалу в нашій державі – важливим елементом такого фундаменту має стати морська економічна діяльність.

У масштабі країни економічна безпека, у свою чергу, виступає матеріальною основою для національного суверенітету та реальним підґрунтям для забезпечення інших видів безпеки, оскільки створює економічні ресурси для забезпечення військової, технічної, продовольчої, екологічної безпеки.

З набуттям чинності Закону України «Про бюро економічної безпеки України», в нашій державі створено та вже почав діяти новий орган – Бюро економічної безпеки, який покликаний здійснювати заходи із запобігання, виявлення, припинення, розслідування та розкриття злочинів у сфері формування та використання фінансових ресурсів держави.

Згідно із змінами до КПК України, до підслідності Бюро економічної безпеки віднесено досудове розслідування наступних кримінальних правопорушень, передбачених чинним КК України: незаконне

виготовлення, зберігання, збут або транспортування з метою збуту піддакцизних товарів (ст. 204 КК); підроблення документів, які подаються для проведення державної реєстрації юридичної особи та фізичних осіб – підприємців (ст. 205¹ КК); протидія законній господарській діяльності (ст. 206); ухилення від сплати податків, зборів (ст. 212 КК); ухилення від сплати єдиного внеску на загальнообов'язкове державне соціальне страхування (ст. 212¹ КК); доведення банку до неплатоспроможності (ст. 218¹ КК); доведення до банкрутства (ст. 219 КК); порушення порядку ведення бази даних про вкладників або порядку формування звітності (ст. 220¹ КК); фальсифікація фінансових документів та звітності фінансової організації (ст. 220² КК); шахрайство з фінансовими ресурсами (ст. 222 КК); маніпулювання на фондовому ринку (ст. 222¹ КК); підроблення документів, які подаються для реєстрації випуску цінних паперів (ст. 223¹ КК); порушення порядку ведення реєстру власників іменних цінних паперів (ст. 223² КК); виготовлення, збут та використання підроблених недержавних цінних паперів (ст. 224 КК); незаконне використання знака для товарів і послуг, фірмового найменування, кваліфікованого зазначення походження товару (ст. 229 КК); незаконне збирання з метою використання або використання відомостей, що становлять комерційну або банківську таємницю (ст. 231 КК); розголошення комерційної або банківської таємниці (ст. 232 КК); незаконне використання інсайдерської інформації (ст. 232¹ КК); приховування інформації про діяльність емітента (ст. 232² КК); незаконна приватизація державного, комунального майна (ст. 233 КК); привласнення, розтрата майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем у разі, якщо предметом злочину є майно державної чи комунальної власності, або майно державного чи місцевих бюджетів, державних цільових фондів (ст. 191 КК); протиправне заволодіння майном підприємства, установи, організації (ст. 206² КК); нецільове використання бюджетних коштів (ст. 210); видання нормативно-правових актів, що зменшують надходження бюджету або збільшують витрати бюджету всупереч закону (ст. 211). Останні чотири злочини підслідні Бюро економічної безпеки, якщо вони не підслідні Національному антикорупційному бюро України.

При цьому розслідування щодо порушень, що віднесені до компетенції Бюро економічної безпеки, зможуть здійснювати виключно детективи Бюро економічної безпеки. Забороняється доручати здійснення досудового розслідування кримінальних правопорушень іншому органу досудового розслідування (ч. 5 ст. 36, ч. 3 ст. 216 КПК України).

Водночас, зміни до чинного Кримінального кодексу України Законом «Про бюро економічної безпеки України» не передбачені.

Для підняття статусу директора Бюро економічної безпеки України, створення додаткових засобів захисту як службової особи найвищого рівня

і, як наслідок, підвищення інституційної спроможності новоствореного органу, вважаємо за доцільне, шляхом розширення кола потерпілих від вказаних кримінальних правопорушень вказівкою на директора Бюро економічної безпеки, доповнити чинний КК України наступними статтями:

- 1) Ст. 112 КК «Посягання на життя державного чи громадського діяча»;
- 2) Ст. 344 «Втручання у діяльність державного діяча»;
- 3) Ст. 346 «Погроза або насильство щодо державного чи громадського діяча»;

Вважаємо, що за своїм статусом, повноваженнями, колом обов'язків та пов'язаними з цим ризиками, було б цілком природнім віднести посаду директора Бюро економічної безпеки до кола службових осіб, які займають особливо відповідальне становище та доповнити примітку до ст. 368 КК «Прийняття пропозиції, обіцянки або одержання неправомірної вигоди службовою особою» вказівкою на посаду директора Бюро економічної безпеки.

ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ ПРИБЕРЕЖНИХ ЗОН

Дришлюк Володимир Ігорович

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри трудового, земельного та господарського права
факультету № 1,*

*Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

В сучасних умовах розвитку міжнародного судноплавства та процесів глобалізації, актуалізується питання дотримання екологічних норм та правил, які встановлені вітчизняним та міжнародним законодавством.

Це питання набуває особливого значення в контексті проблеми забруднення Чорного моря, яскравим прикладом якого можна вважати нещодавню аварію танкера «Delfi» у берегів Одеси, коли забрудненню піддалося узбережжя м. Одеси та пляжі, які часто відвідуються в курортний сезон. За даними засобів масової інформації аварія судна відбулася 22 листопада 2019 року. Аналізи води у місці аварії показали перебільшення допустимої концентрації нафтопродуктів в 53 рази, а Державна екологічна інспекція згодом повідомила про вміст нафтопродуктів на місці аварії перевищує норму в 157 разів. Влітку Одеська комісія з питань техногенно-

екологічної безпеки і надзвичайним ситуаціям рекомендувала закрити для відвідування пляж «Дельфі» до якого прибився штормом танкер.

Рішенням суду з власника судна було стягнуто біля 16 тисяч доларів компенсації, що явно не відповідає розміру заподіяної навколишньому середовищу шкоди, про що неодноразово висловлювалися спеціалісти-екологи.

Стаття 50 Конституції України забезпечує кожному право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням цього права шкоди. Кожному гарантується право вільного доступу до інформації про стан довкілля, про якість харчових продуктів і предметів побуту, а також право на її поширення. Така інформація ніким не може бути засекречена". Така особлива охорона права на інформацію про стан навколишнього середовища є свідченням особливого підходу держави до охорони і захисту прав громадян на безпечне для життя середовище [1].

Слід зазначити, що відповідні права також закріплені у міжнародних документах і зокрема, у принципах Декларації конференції ООН з охорони навколишнього природного середовища (1972 р.). Так, люди мають фундаментальне право на вільні, якісні та адекватні умови життя в навколишньому середовищі, якість якого дає змогу вести гідне та благополучне життя. Це право мають забезпечувати держави.

Відповідно до ст. 304 Кодексу торговельного мореплавства власник судна відповідає за шкоду від забруднення, заподіяну внаслідок витоку з його судна або скиду з нього нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (далі – забруднюючі речовини), за винятком випадків, передбачених статтею 306 КТМ [2].

Шкода від забруднення – це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибпромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою після події, що могла спричинити або спричинила витік чи скид забруднюючих речовин, для відвернення або зменшення шкоди від забруднення, а також збитки, заподіяні внаслідок вжиття таких заходів.

Відповідно до ст. 309 КТМ власник судна, що перевозить наливом як вантаж понад 2000 тонн нафти, повинен застрахувати або іншим способом забезпечити (шляхом отримання банківської або іншої гарантії) свою відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення.

Позов про відшкодування збитків від забруднення нафтою може бути вчинений безпосередньо страховику або іншій особі, яка надала забезпечення відповідальності власника судна.

Випадок із танкером «Дельфі» показує, що ефективність державних механізмів щодо забезпечення охорони навколишнього природного середовища потребує вдосконалення. Питання стосується й перегляду

тарифів за якими відшкодовується шкода, й ефективності діяльності державних органів, на яких покладено завдання захисту екології в Україні, адже танкер перебував в акваторії одеського пляжу більше 9 місяців.

Відповідно до ст. 4 Господарського процесуального кодексу України визначає, що право на звернення до господарського суду в установленому цим Кодексом порядку гарантується. Ніхто не може бути позбавлений права на розгляд його справи у господарському суді, до юрисдикції якого вона віднесена законом. Юридичні особи та фізичні особи – підприємці, фізичні особи, які не є підприємцями, державні органи, органи місцевого самоврядування мають право на звернення до господарського суду за захистом своїх порушених, невизнаних або оспорюваних прав та законних інтересів у справах, віднесених законом до юрисдикції господарського суду, а також для вжиття передбачених законом заходів, спрямованих на запобігання правопорушенням [3].

Відповідно позови про відшкодування шкоди, завданої навколишньому природному середовищу розглядаються господарськими судами. Одночасно, слід зазначити, що в силу процесуальних правил, суди не мають права самостійно збирати докази, і розглядають судові справи за наданими сторонами процесу матеріалами.

В контексті описаної проблеми представляється необхідним переглянути до визначення розмірів шкоди, що заподіюється навколишньому природному середовищу, повноваження державних органів, до компетенції яких входить охорона та захист навколишнього природного середовища та встановити відповідальність за бездіяльність державних органів та органів місцевого самоврядування у разі загрози чи заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу.

Література:

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Господарський процесуальний кодекс України: Закон України від 06.11.1991 року. Відомості Верховної Ради України. 1992. №6. ст.56.
3. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.19915 року. Відомості Верховної Ради України. 1995. №47. Ст.349.

РОЗВИТОК МОРСЬКОЇ ВІТРОЕНЕРГЕТИКИ ЯК КРОК ДО ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Ель Хадрі Юссеф

PhD, старший викладач

*кафедри океанології та морського природокористування,
Одеський державний екологічний університет
м. Одеса, Україна*

Берлінський Микола Анатолійович

доктор географічних наук, професор

*кафедри океанології та морського природокористування,
Одеський державний екологічний університет
м. Одеса, Україна*

Сліже Марія Олегівна

кандидат географічних наук,

*кафедра океанології та морського природокористування,
Одеський державний екологічний університет
м. Одеса, Україна*

«Енергетична стратегія України на період до 2030 року» серед зазначених цілей має намір щодо підвищення енергетичної безпеки держави, підвищення ефективності споживання та використання енергопродуктів, та зменшення техногенного навантаження на навколишнє середовище. У 2014 р. Кабінетом міністрів України був прийнятий «Національний план дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року» в якому зазначені кроки спрямовані на стимулювання розвитку відновлюваної енергетики, використання відновлюваних джерел енергії та альтернативних видів палива в Україні.

Метою роботи є розрахунок морського теоретичного вітроенергетичного потенціалу та визначення вітрових умов (вітрових класів) над акваторією північно-західної частини Чорного моря (ПЗЧМ), а також визначення ділянок акваторії, з найбільш сприятливими умовами для розміщення морських вітроенергетичних установок.

Сьогодні Україна імпортує близько 70 % обсягу природного газу власного споживання. Одночасно енергоємність вітчизняної економіки в 3-4 рази перевищує відповідні показники економічно розвинутих країн, що робить Україну надзвичайно чутливою до умов імпортування природного газу та створює ризики у її енергетичній безпеці [1].

Використання відновлюваних джерел енергії є одним із найбільш важливих напрямів енергетичної політики України, спрямованої на заощадження традиційних паливно-енергетичних ресурсів та поліпшення

стану оточуючого природного середовища. Збільшення обсягів використання відновлюваних джерел енергії в енергетичному балансі України дасть змогу підвищити рівень диверсифікації джерел енергоносіїв, що сприятиме зміцненню енергетичної незалежності держави.

Основними напрямками використання відновлюваних джерел енергії в Україні є: вітрова, сонячна та геотермальна енергія, а також енергія річок, біомаси та навколишнього природного середовища з використанням теплових насосів [1].

У 2019 році було представлено європейську стратегію зростання «Європейський зелений курс». Ця стратегія спрямована на перетворення ЄС у справедливе та процвітаюче суспільство із сучасною, ресурсоефективною та конкурентоспроможною економікою, в якій у 2050 році не буде викидів парникових газів, а економічне зростання не буде пов'язане з використанням ресурсів. Також метою цієї стратегії є захист, збереження та примноження природного капіталу ЄС та захист здоров'я та благополуччя громадян від ризиків та впливів, пов'язаних із навколишнім середовищем.

Для реалізації «Європейського зеленого курсу» необхідно переосмислити політику забезпечення чистою енергією в економіці, промисловості, виробництві та споживанні, великомасштабній інфраструктурі, транспорті, продовольстві та сільському господарстві, будівництві, оподаткуванні та соціальних пільгах. Для досягнення цього необхідно підвищити значення захисту та відновлення природних екосистем, сталого використання ресурсів та покращення здоров'я людини.

«Блакитна» економіка відіграє важливу роль у трансформації економіки ЄС, без «блакитної» економіки неможливо задовольнити амбіції «Європейського зеленого курсу». Океан розглядається як ключове джерело для видобутку екологічно чистих видів енергії, стійкої та високопоживної їжі, чистої альтернативи пластику та багато іншого. У той же час сектори «блакитної» економіки мають зменшити вплив на клімат та навколишнє середовище та сприяти відновленню морських екосистем.

Сьогодні в ЄС сектор морських відновлюваних джерел енергії (вироблення та передача) все ще перебуває у фазі сильного розширення, враховуючи, що він відносно молодий. Кількість зайнятих у ньому працівників збільшилась у двадцять двічі, з 383 осіб у 2009 р. до майже 9000 осіб у 2018 р. [2]. Морська відновлювана енергетика включає енергію морського вітру та енергію океану. Морська відновлювана енергетика є важливим джерелом зеленої енергії та може зробити значний внесок у енергетичну стратегію ЄС до 2050 року. Більше того, цей сектор є великим потенціалом для сталого економічного зростання та створення робочих місць, підвищення безпеки енергопостачання та конкурентоспроможності за рахунок технологічних інновацій.

В даний час технології з використання енергії морського вітру стали основним напрямком у розвитку вітроенергетики. Через нижчу силу тертя над водою порівняно із земною поверхнею, швидкість вітру над морем зазвичай на 20 % вище, ніж за тих самих умов над прилеглими землями. Це сприяє отриманню від роботи морських вітрових електростанцій набагато більше енергії, ніж наземних. Морська вітрова установка має вищий коефіцієнт потужності, ніж її наземний аналог. Крім того, оскільки швидкість вітру над морською поверхнею відносно однорідна з меншими пульсаціями та турбулентністю, це дозволяє спрощувати системи управління морськими вітровими турбінами та знижує знос їх лопатей [3].

Морська (офшорна) вітроенергетика сьогодні є єдиним з поширених комерційних розгортань морської відновлюваної енергетики [2]. ЄС на даний момент є світовим лідером у галузі офшорної вітроенергетики з понад 90 % загальної встановленої потужності у світі. Починаючи лише з невеликої кількості демонстраційних вітрових електростанцій на початку 2000-х років, наразі загальна встановлена потужність морської вітроенергетики в ЄС становить 14,6 ГВт у 11 країнах. У 2020 році запроваджено 2,4 ГВт нових потужностей, доданих до енергомережі. Основними країнами-виробниками офшорної вітроенергетики в ЄС є Німеччина, Нідерланди, Бельгія та Данія.

Станом на червень 2020 року, у Балтійському морі працюють двадцять берегових вітряних електростанцій – дев'ять з яких належать Данії, п'ять – Німеччині, чотири – Швеції та дві – Фінляндії. Очікувана потужність берегової вітроенергетики, встановленої у Балтійському морі, оцінюється приблизно 9 ГВт на 2030 р. [4].

Проблема енергетичної безпеки України могла б вирішитися за рахунок використання власних, в тому числі офшорних, ресурсів Українського Причорномор'я. Розвиток морської вітрової енергетики міг би надати додаткові потужності енергії до енергосистеми України, а також зміцнити перехід національної енергетики на відновлювані джерела, що допоможе знизити викиди вуглекислого газу в атмосферу і буде служити справі протидії зміні клімату на планеті. В цьому контексті значний інтерес становить оцінка морського вітрового потенціалу в межах північно-західного шельфу Чорного моря, де існують сприятливі умови (глибини до 50 м) для розгортання морських вітроенергетичних установок (МВЕУ).

Аналіз морських вітроенергетичних ресурсів ПЗЧМ, зроблений на базі даних про швидкість вітру реаналізу NCEP/NCAR [5]. Величина середньорічної питомої потужності вітрового потоку (N_e) на висоті 50 м над морською поверхнею над більшою частиною акваторії ПЗЧМ складає менше 200 Вт/м², і лише в її південно-східній частині N_e знаходиться в межах від 200 до 300 Вт/м². При збільшенні висоти до 100 м площа акваторії, яка характеризується величиною $N_e < 200$ Вт/м² скорочується до

смуги завширшки 40 км вздовж північного та західного берегів. При цьому над більшою частиною акваторії N_e складає 200-300 Вт/м².

У грудні-січні у південно-східній частині акваторії відзначаються умови, що характеризуються середніми запасами віроенергетичних ресурсів (від 300 до 335 Вт/м²). У лютому практично у всій східній половині акваторії N_e має величини вище 300 Вт/м², а південно-східній частині її значення досягають максимальної середньомісячної величини – до 367 Вт/м².

Враховуючи зростання швидкості вітру з грудня до лютого, при якому зазначені ділянки характеризуються середніми вітровими запасами, а також зростання споживання електроенергії в зимовий період на опалення, встановлення та підключення МБЕУ до гібридного енергетичного комплексу може частково компенсувати нерівномірність надходження енергоресурсів та підвищити надійність енергопостачання споживачів у Північно-Західному Причорномор'ї.

Література:

1. Про Національний план дій з відновлюваної енергетики на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 01.10.2014. № 902-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/902-2014-%D1%80#n135> (дата звернення: 10.09.2021)
2. European Commission (2021). The EU Blue Economy Report. 2021. Publications Office of the European Union. Luxembourg. URL: <https://op.europa.eu> (дата звернення: 10.09.2021)
3. Europe's onshore and offshore wind energy potential: An assessment of environmental and economic constraints. [Swart R.J. Coppens C. Gordijn H. Piek M. et al.] EEA Technical report No 6/2009. Copenhagen. European Environment Agency, 2009. 85 pp. DOI 10.2800/11373
4. Wind energy in Europe: Scenarios for 2030 [Nghiem A., Pineda I.] Tech. Rep. Brussels: Wind Europe, 2017. 32 pp. URL: <https://windeurope.org> (дата звернення: 10.09.2021)
5. The Physical Sciences Laboratory. NCEP/NCAR Reanalysis Monthly Means and Other Derived Variables. URL: <https://psl.noaa.gov> (дата звернення: 10.09.2021)

ЧОРНЕ МОРЕ ЯК АКВАТОРІЯ ГІБРИДНОЇ ВІЙНИ ПРОТИ УКРАЇНИ

Ірха Катерина Олександрівна

кандидат політичних наук,

доцент кафедри політології та міжнародних відносин

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

м. Сєвєродонецьк, Україна

В останнє десятиліття тема гібридної війни (ГВ) в Україні вийшла за межі суто теоретичного дискурсу, перетворившись на виклик, якому держава та громадський сектор чинять системну протидію. Військова агресія Російської Федерації, локалізована на території Донбасу, у вигляді гібридних загроз розповсюдилася на територію не лише України, але й інших країн. Зброя ГВ часто доволі конвенційна – дезінформація, провокації, кібератаки, енергетичний шантаж, тиск, погрози, нав'язування свого порядку денного тощо, а мета одна – вплив. Просторово, як зазначалося, гібридні війни не обмежені ані кордонами, ані суверенітетами, тому й морські простори виявилися придатними для їхньої реалізації. А Чорне море як локус зацікавленості кількох країн – України, Росії, Туреччини, Грузії, Болгарії і Румунії – стало акваторією ідеологічної, нової «холодної», економічної інформаційної воєн.

Розглянемо чинники, які обґрунтовують припущення про гібридність протистояння у Чорному морі. Від початку анексії Кримського півострова Російська Федерація посилювала свій Чорноморський флот, що базується у Криму, хоч і не використовувала ці ресурси навіть у період ескалації військового протистояння [1, с. 74]. Демонстрація сили на Чорному морі вже понад сім років можна охарактеризувати медійним терміном «брякання зброєю». Починаючи з 2014 р., вітчизняні та зарубіжні фахівці військових та дипломатичних відомств фіксують регулярні провокації російських військових у Чорному морі:

- безпідставні попередження та вимоги про зміну курсів кораблів;
- несанкціоновані наближення на небезпечну відстань російських військових суден та літаків до українських об'єктів;
- провокації під час проведення міжнародних навчань «Sea Breeze» та «Agile Spirit»;
- застосування технології GPS-спуфінгу для штучного створення сигналів, які фальшують реальне положення корабля [8];
- кампанії з дезінформації, наприклад, щодо порушень під час пересування Чорним морем кораблів військово-морських сил ЗСУ;

– перешкоджання пересуванню кораблів інших держав прибережною зоною, яка, з точки зору міжнародного морського права, залишається територіальними водами України, як це сталося з британським есмінцем HMS Defender у червні 2021 р. та фрегатом Evertsen ВМС Нідерландів [4; 6];

– активізація військових навчань, зокрема, в окупованому Криму як форма дистанційних погроз конвенційній активності у водах Чорного моря;

– перекриття Росією понад чверті площі Чорного моря у липні 2019 р., що заблокувало звичні та рекомендовані міжнародні морські суднохідні шляхи до Болгарії, Грузії, Румунії та України [2].

Якщо відкинути інформаційну складову гібридної війни, то фактично йдеться про системну мілітаризацію Чорного моря. З одного боку, Російська Федерація збільшує там присутність своїх військових кораблів. З іншого боку, у якості стримуючого фактору Чорне море відвідують кораблі країн-членів Північноатлантичного альянсу. Експертна відповідь на питання, яка мета мілітаризації української акваторії, зводиться до таких тез: по-перше, це стримує економічну активність України, по-друге, блокує порти, чим погіршує соціально-економічну ситуацію в регіоні, по-третє, мінімізує торговельну співпрацю між Україною та партнерами, по-четверте, чинить перепони для туристичного та цивільного мореплавства тощо. Збільшення ж зони впливу Росії пояснюється однією з цілей окупації Криму, а це «захоплення та встановлення контролю над енергетичною інфраструктурою на території півострова, перш за все стаціонарних видобувних та самопідйомних бурових платформ, суден технічного флоту, що здійснювали видобуток природного газу на прилеглому мілководному шельфі Чорного моря» [5, с. 40].

Тобто ситуації, які регулярно виникають у водах Чорного моря мають ознаки стратегічного планування, виглядають, як спецоперації, консолідований результат яких втілюється у дестабілізації ситуації в регіоні, зміщенні акцентів у міжнародній комунікації, блокуванні затребуваних рішень та ін. Така етапність повністю відповідає усталеному перебігу гібридної війни.

Свого часу заступник Генерального секретаря НАТО з питань нових викликів безпеці А. Міссіролі запропонував кроки для подолання гібридних загроз:

1. Аналізувати, що відбувається насправді, оскільки першочерговою метою ГВ є введення в оману. Йдеться про те, що жертва не зрозуміє, що з нею відбувається, аж поки відповідати ефективно буде запізно.

2. Відповідати на виклики – на кібератаки, інші моделі гібридних дій, що дозволяє швидше боротися з пропагандою. Важливо називати речі своїми іменами. Хоч це і не зупинить агресора, але дасть йому зрозуміти, що за будь-яку атаку доведеться платити ціну.

3. Посилювати стійкість. Треба думати, як захиститися і нейтралізувати негативні наслідки гібридних ударів та вберегти критичну інфраструктуру. А оскільки більшість інфраструктури у сфері енергетики та комунікацій знаходиться у приватних руках, то необхідно розвивати приватно-державне партнерство [7, с. 2–3].

Якщо звичне розуміння морської війни, яка відбувається у відкритому морі, територіальних та внутрішніх водах держав-учасниць, повітряному просторі над так званим «театром морської війни», передбачало проведення військово-морських операцій виключно військово-морськими силами воюючих держав, то інструменти гібридних атак нічим не обмежуються, часто спираючись на медіа, інформаційно-комунікаційні засоби, а також на сили (учасників), які неможливо ідентифікувати. Мінімізувати ризики та наслідки ГВ у Чорноморському регіоні можна, забезпечивши постійний моніторинг безпекової ситуації, створивши систему оперативного обміну даними з країнами та організаціями-партнерами, актуалізувавши питання дієвості норм міжнародного права, запровадивши політику протидії дезінформації та пропаганді, а головне – надавши пріоритетності власній військово-морській спроможності. Фахівці також пропонували «створити спеціалізований форум для військово-морського флоту, використовуючи досвід і модель Венеціанського форуму, для обговорення подій і ризиків у регіоні [7, с. 65]. Ще один приклад морської співпраці, який через низку обставин та ухвалених рішень не включає Україну, – це Ініціатива трьох морів (ІТМ), саміт якої відбувся у жовтні 2020 р. і підтвердив намір про ширший вплив ЄС на весь Балтійсько-Адріатично-Чорноморський регіон [3, с. 51]. Наголосимо, що комунікація є одним із засобів протистояння гібридним загрозам, відтак взаємодія з ІТМ навіть у статусі «неучасника» залишається для України важливим інструментом консолідації міжнародних зусиль для захисту власного суверенітету.

На нашу думку, конструюючи стратегії стримування військової агресії та гібридних кампаній у Чорному морі, важливо враховувати, що тим самим створюються перепони для поширення впливу Росії у напрямку Середземномор'я і Близького Сходу. Так, вкотре підкреслюється, що у сприйнятті російської-української війни треба виходити за межі ліній розмежування та фактичного кордону між двома державами, адже ситуація на Донбасі – це сигнал міжнародній спільноті про нестабільність мирного стану, неспроможність міжнародних договорів гарантувати безпеку як окремим країнам, так і великим регіонам, ризик ігнорування норм міжнародного права щодо поваги до державних суверенітету і кордону. Також зафіксовані ознаки гібридної війни дають підстави стверджувати про існування загрози перетворення Чорного моря на «російське внутрішнє море», а це означає обмеження прав усіх суден, які курсують відповідною акваторією, й у підсумку економічні втрати, а у випадку України – втрати

контролю над частиною власної території, адже саме з регіону чорноморського узбережжя починалася російська агресія на початку 2014 р.

Література:

1. Баев П. Стратегическое влияние России в странах Центральной и Восточной Европы. *«Гібридна» війна Росії – виклик і загроза для Європи*. Київ: Центр Разумкова, 2016. С. 66–76.

2. Бега В. Росія перекрыла понад чверть Чорного моря. *Громадське Телебачення*. 2019. URL: <https://hromadske.ua/posts/rosiya-perekryla-ponad-chvert-chornogo-morya> (дата звернення: 12.12.2021)

3. Журавський-Вель-Граєвський П. Грузія та Україна в Чорноморському партнерстві Тримор'я. *Чорноморська безпека: Аналітичний часопис*. 2021. № 1(39). С. 50–59.

4. Інцидент на траверзі мису Фіолент: британці просто підтвердили, що терводи Криму – це Україна. *Укрінформ*. 2021. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3269678-incident-na-traverzi-misu-fiolent-britanci-prosto-pidtvverdili-so-tervodi-krimu-ce-ukraina.html> (дата звернення: 12.12.2021)

5. Мартинюк В. (за заг. ред.). *Гібридні загрози Україні і суспільна безпека. Досвід ЄС і Східного партнерства. Аналітичний документ*. Київ: Центр глобалістики «Стратегія ХХІ», 2018. 106 с.

6. РФ пояснила новий інцидент у Чорному морі: «захищали» кордон, вкрадений в Україні. *Українська правда*. 2021. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2021/06/29/7298843/> (дата звернення: 12.12.2021)

7. Шелест Г. (за ред.). *Уроки гібридного десятиліття: що треба знати для успішного руху вперед*. Київ: Урядовий офіс координації європейської та євроатлантичної інтеграції, 2019. 73 с.

8. Що таке гібридна війна на морі: Кораблі НАТО в окупованому Севастополі. *BlackSeaNews*. 2021. URL: <https://www.blackseanews.net/read/177418> (дата звернення: 12.12.2021)

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Кузьменко Юлія Василівна

*доктор педагогічних наук, доцент,
професор кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу,
Херсонський факультет*

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

Думанський Роман Вікторович

*викладач кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу,
Херсонський факультет*

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

Систему економічної безпеки держави утворюють органи законодавчої, виконавчої, судової влади, державні, громадські та інші об'єднання, посадові особи і громадяни, що беруть участь у її забезпеченні відповідно до нормативно-правових норм, а також законодавство, яке регламентує відносини у цій сфері.

Політика морської безпеки визначається на основі певних принципів, які створюють політичну і правову базу для оцінки зовнішніх і внутрішніх загроз, формування національних економічних інтересів і стратегії економічної безпеки держави. Тому, висвітлюючи проблеми безпеки у Балто-Чорноморському регіоні, ми не можемо обійти увагою основні принципи забезпечення морської безпеки, як важливої складової економічної безпеки України. Окреслимо їх:

- верховенство закону при забезпеченні морської безпеки;
- регулювання балансу економічних інтересів особи, суспільства і держави;
- взаємну відповідальність особи, суспільства, держави за забезпечення морської безпеки;
- своєчасність і адекватність заходів, пов'язаних із відверненням загроз в морській галузі й захистом національних економічних інтересів;
- пріоритет договірних (мирних) заходів у розв'язанні як внутрішніх, так і зовнішніх конфліктів політичного, економічного, соціального характеру;
- інтеграцію національної морської безпеки з міжнародною морською та економічною безпекою.

Перехід до інноваційної моделі соціально-економічного розвитку робить особливо актуальною цілеспрямовану діяльність щодо забезпечення економічної безпеки країни (в тому числі й морської безпеки) та її громадян на основі єдиної державної стратегії як нормативно-правового акта. Саме такий правовий документ стає тією

методологічною основою, на базі якої відбувається правове регулювання торговельно-морських відносин на світовому ринку. Він повинен систематизувати та інтегрувати всі конкретні закони економіко-правового плану. В такому разі можна сподіватися на взаємодоповнюючу, синхронну дію низки законів в єдиному напрямі і з певною ефективністю. В Україні, як відомо, спостерігається зворотний ефект.

Невідповідність і суперечливість нормативних актів щодо регулювання економічних процесів призвели до серйозних прорахунків, допущених на початкових етапах реформ морської галузі, послаблення системи державного регулювання і контролю, що разом із недосконалістю правової бази, відсутністю дієвої державної політики у соціальній сфері, занепадом духовності і моралі суспільства стали основними чинниками, що сприяли зростанню злочинності, особливо її організованих форм, а також корупції у сфері морських перевезень.

В Україні результатом нормативного розроблення проблем економічної безпеки держави стало, за великим рахунком, прийняття лише Закону «Про національну безпеку України» і Стратегії національної безпеки України, де безпосередньо економічній безпеці відведено окремі розділи, а також створення в Раді національної безпеки і оборони при Президенті України Управління економічною безпекою. Проте, в даному законі не приділено увагу морській безпеці.

У провідних західних країнах концепція національної економічної безпеки являє собою теоретичну основу економічної політики країни, особливо у сфері морської безпеки. Вона утворюється спільними зусиллями вчених та фахівців, певних державних структур і відбиває в концентрованому вигляді погляди на сутність змін та шляхи забезпечення (захисту) національних інтересів. Будь-яка політична партія, що перебуває при владі, розробляє концепцію національної економічної безпеки як доктрину, що віддзеркалює її політичну волю і має конкретну ідеологічну спрямованість. Готовність уряду додержуватися цієї концепції у своїй практичній діяльності означає водночас його готовність нести відповідальність і за приватні результати її реалізації, і за виконання взятих перед нацією зобов'язань у даній сфері.

У той же час досвід західних країн дає змогу простежити певні загальні риси в численних розробках концепції національної економічної безпеки. Головним етапом розроблення подібної концепції є вибір центральної, концептуальної ідеї, на якій будувалася б розгорнута програма забезпечення економічної безпеки держави. Висунення такої ідеї нерозривно пов'язане з послідовним вибором альтернатив, що виникають при спробах сформулювати основу концепції національної економічної безпеки.

Важливою складовою морської безпеки є забезпечення дієздатності критичної інфраструктури країни. Варто пам'ятати, що морські та річні порти – це об'єкти критичної інфраструктури, що потребують більш приціленої реалізації державної політики щодо її збереження та охорони. Варто відмітити, що «підвищені ризики для національної критичної

інфраструктури вимагає правового поля з метою забезпечення її юридичного визнання, охорони та протидії злочинним проявам знищення, пошкодження чи збою сталого функціонування цих об'єктів» [1, с. 91].

Висновки. Україні потрібна більш концептуальна та охоплююча усі напрями народного господарства стратегія (концепція) економічної безпеки України та держав Балто-Чорноморського регіону. Вона має визначати глобальні і поточні національні інтереси та цілі, а також методи, засоби та механізми їх досягнення і, відповідно, забезпечити морську безпеку, як складову національної економічної безпеки країни. До того ж така концепція повинна враховувати особливості міжнародного та базуватися на національному нормативно-правовому забезпечення морської безпеки.

Література:

1. Кузьменко Ю.В., Бондар В.В. Захист об'єктів критичної інфраструктури: адміністративно-правове забезпечення. *Юридичний бюлетень*. 2021. Вип. 21. С. 90–95.

ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇН БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Лобойченко Валентина Михайлівна

*доктор технічних наук, професор,
професор кафедри охорони праці та техногенно-екологічної безпеки,
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Рашкевич Ніна Владиславна

*PhD, викладач кафедри пожежної профілактики в населених пунктах,
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Леонова Наталія Олександрівна

*кандидат хімічних наук, доцент,
доцент кафедри хімічної метрології,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна
м. Харків, Україна*

Сучасний стан навколишнього середовища в подавляючій більшості випадків визначається антропогенною діяльністю. В свою чергу, зміни природних екосистем призводять до порушень в функціонуванні урбоекосистем, і загалом мають місце негативні наслідки на глобальному, біосферному, рівні. Так, однією із значних проблем на сьогодні є забруднення довкілля пластиковими відходами. Зростання кількості публікацій, присвячених потраплянню в довкілля пластикових відходів

зросла майже в 10 разів [1] за останні 10 років, що вказує на значне занепокоєння світового співтовариства існуючою проблемою. Міжнародні та національні екологічні організації, в свою чергу, наголошують на небезпеці забруднення довкілля пластиком та мікропластиком, особливо відзначаючи небезпеки для водного середовища [2, 3].

Величезні кількості пластикових виробів, що вийшли з експлуатації, з поверхневим та річковим стоком, внаслідок безпосереднього скидання з морського транспорту потрапляють в морські води, спричиняючи як безпосередньо механічне забруднення водних екосистем, так і хімічне забруднення. З одного боку, в морській воді присутні стабілізовані синтетичні полігідрокарбоніві сполуки та їх похідні, що можуть перебувати у практично незмінному стані сотні років. З іншого боку, токсичні сполуки, що все ж таки вимиваються з різних пластикових відходів, додатково негативно впливають на морські організми [4].

Пандемія Covid-19 спричинила додаткові небезпеки як медико-біологічного характеру, так і фізико-хімічного, зокрема, величезні кількості одноразових засобів індивідуального захисту (маски, рукавички тощо) неконтрольовано потрапили в річкові та морські води. Переважаюча більшість з них є синтетичними пластиковими виробами або ж містить їх елементи. Непластикові засоби індивідуального захисту також вносять свій вклад в забруднення довкілля, оскільки з них також вимиваються в довкілля забруднюючі речовини. Як наслідок, має місце додаткове навантаження на гідросферу внаслідок механічного та хімічного забруднення компонентами захисних рукавичок та, в першу чергу, масок [5].

Україна, як одна з країн Балто-Чорноморського регіону, також занепокоєна забезпеченням стану своєї морської безпеки, в тому числі, й за рахунок підтримання достатнього рівня екологічної безпеки морських вод. Той факт, що води Чорного моря вдвічі більш забруднені, ніж води Середземного моря [6], вказує на необхідність ретельного контролю як за скиданням стічних вод, так і за поводженням з відходами в державі. Відповідно до статистичних даних [7] серед поширених напрямів поводження з відходами є видалення їх на санкціоновані та несанкціоновані звалища – місця виникнення та поширення небезпечних подій або надзвичайних ситуацій.

Таким чином, дослідження особливостей поводження з відходами, в першу чергу, пластиковими, а саме – засобами індивідуального захисту – захисними масками та рукавичками, є на сьогодні важливою складовою забезпечення морської безпеки нашої держави.

Література:

1. Rabesandratana T. Research on ocean plastic surging, U.N. report finds. ScienceInsider. doi: 10.1126/science.abj9313. URL:

<https://www.science.org/content/article/research-ocean-plastic-surg-ing-un-report-finds>.

2. Parker L. The world's plastic pollution crisis explained. 2019. URL: <https://www.nationalgeographic.com/environment/article/plastic-pollution>.

3. Plastic Pollution. U.S. Environmental Protection Agency. URL: <https://www.epa.gov/trash-free-waters/plastic-pollution>.

4. Gallo F., Fossi C., Weber R. et al. Marine litter plastics and microplastics and their toxic chemicals components: the need for urgent preventive measures. *Environ. Sci. Eur.* 2018. 30, 13. URL: <https://doi.org/10.1186/s12302-018-0139-z>.

5. Лобойченко В.М., Леонова Н.О. Щодо дослідження впливу хімічного складу захисних масок медичного та немедичного призначення на стан довкілля. Всеукраїнська наукова конференція «Актуальні задачі хімії: дослідження та перспективи» (15 квітня 2021 року). Матеріали конференції. Житомир, 2021. С. 31.

6. Black Sea twice as polluted by marine litter as Mediterranean Sea – EU project's survey. United Nations Development Programme. 2019. URL: <https://www.ua.undp.org/content/ukraine/en/home/presscenter/pressreleases/2019/black-sea-twice-as-polluted-by-marine-litter-as-mediterranean-se.html>.

7. Waste Atlas. In Map online. URL: <http://www.atlas.d-waste.com/>.

ІНСТИТУЦІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ МОРСЬКОЇ ТА ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ В БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ ПОЧАТКУ ХХІ СТОЛІТТЯ: ІНСТРУМЕНТАРІЙ І ДИПЛОМАТІЯ МІЖНАРОДНИХ АКТОРІВ (ДОСВІД РУМУНІЇ ТА УКРАЇНИ)

Ціватий В'ячеслав Григорович

Заслужений працівник освіти України,

кандидат історичних наук, доцент,

доцент кафедри історії світового українства,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

м. Київ, Україна

У реаліях сучасного світу неможливе існування держави без активної зовнішньополітичної, безпекової та економічної діяльності. Головним завданням для будь-якої держави, насамперед, має стати власний вибір вектора співробітництва й інтеграції у світі. Однак цілком зрозуміло, що економіка може функціонувати лише в благополучному безпековому середовищі. У широкому трактуванні Балто-Чорноморський регіон має

економічну, комунікативну й оборонну складові безпекової інституціональної моделі. Транзитне розташування Балто-Чорноморського регіону викликає геополітичний інтерес у гео економічних блоків і великих держав, міжнародних акторів [1, с. 87-92].

Балто-Чорноморський регіон характеризується політичною та економічною нестабільністю, посиленням деструктивних впливів транснаціональних загроз, що перешкоджає реалізації інтеграційних проектів та розвитку міжнародної співпраці. У просторі регіону мають місце тенденції та процеси, які гальмують його економічний розвиток і створюють ряд загроз у сфері міжнародної та регіональної безпеки, зокрема – морської, енергетичної, інформаційної, продовольчої, економічної та екологічної безпеки.

Зовнішня та безпекова політика Румунії у 2015-2021 роках визначається низкою чинників, сконцентрованих на її східному кордоні. Варто акцентувати увагу, що 23 червня 2015 року за ініціативою президента Клауса Йоханніса була затверджена Національна стратегія оборони на 2015-2019 рр. – «Сильна Румунія в Європі та світі» [2]. Хоча документ не містив суттєвих доктринальних змін у румунському підході до бачення ситуації в галузі безпеки (енергетичної, морської, інформаційної та ін.), але презентував наявне прагнення більш широко визначити поняття національної оборони, особливо внаслідок значних змін геополітичного контексту. У стратегії були розширені та посилені виконавчі прерогативи Президента держави, що перетворювало його на ключового актора у сферах державного управління, пов'язаних з питаннями безпеки та оборони Румунії. Таким чином, стратегія закріпила прагнення Румунія стати важливим актором регіональної безпеки, а не лише її об'єктом на початку XXI століття.

У новій Стратегії національної оборони Румунії на 2020–2024 роки, уперше після Другої світової війни, Румунія програмно викладає через публічний документ своє ставлення до Росії: про «агресивну поведінку Російської Федерації» і про «гібридні дії із милітаризації Чорноморського регіону», що проводяться Москвою. У Стратегії також йдеться про потенціал «ескалації напруженості в регіоні на тлі посилення наступальної позиції та агресивності Російської Федерації в останні роки й вдосконалення гібридного інструментарію, який вона використовує». У ширшому контексті відзначаються дії із дестабілізації на Західних Балканах і в Україні [3].

Останніми роками країни НАТО приділяють значну увагу питанням стійкості. Зокрема, Румунія визначила свої підходи до цієї проблеми в стратегічних документах, що були ухвалені останнім часом. Відповідно до Стратегії національної оборони Румунії стійкість розглядається двояко: як властива здатність суб'єктів – окремих осіб, спільнот, регіонів, держави чинити опір та адаптуватися до насильницьких та шокуючих подій,

катастроф, пандемій та конфліктів, з одного боку, і здатність цих суб'єктів швидко повернутися до функціонального нормального стану, з іншого.

Стратегія національної оборони Румунії передбачає заходи щодо розвитку ефективних інструментів зміцнення стійкості суспільства та критичної інфраструктури [4]. Питання стійкості також присутнє і в Воєнній стратегії Румунії, де впроваджується термін «воєнна стійкість» [5].

Румунія також вживає практичних кроків щодо підвищення стійкості. У травні 2021 року в Бухаресті був відкритий Євроатлантичний Центр стійкості, який підпорядковано Міністерству закордонних справ Румунії. Основна увага в румунських стратегічних документах зосереджена на інформаційних загрозах, що не зовсім відповідає базовим вимогам НАТО щодо цивільної готовності. Що стосується України, то Концепція забезпечення національної системи стійкості, була затверджена Указом Президента України у вересні 2021 року, загалом ближче до принципів НАТО. У той же час, Румунія більш стійка до інформаційних загроз завдяки суспільному консенсусу ЄС і НАТО. Наявність спільних викликів, що стоять перед двома державами Дунайсько-Чорноморського регіону – Україною і Румунією, зрештою робить їх природними союзниками в розвиткові двостороннього діалогу з питань побудови стійкості та обміну досвідом у цій сфері безпеки [6, р. 36-41].

У 2021 році Балто-Чорноморський регіон залишався одним із найбільш важливих напрямів реалізації національних інтересів України. Відповідно до затвердженої та введеної в дію Стратегії зовнішньополітичної діяльності України (Указ Президента України від 26 серпня 2021 року № 448/2021), Україна цілеспрямовано вибудовує свою безпекову модель.

У 2021-2025 роках Україна інституціонально вибудовує відносини стратегічного партнерства щодо встановлення з Румунією, як вагомого актора стабільності та безпеки в Центральній і Східній Європі, у регіоні Азовського, Чорного, Балтійського і Середземного морів та важливим елементом архітектури загальноєвропейської безпеки. Встановлення в перспективі стратегічного партнерства з Румунією важливе з огляду на роль цієї держави в ЄС, НАТО та її міцні позиції в системі регіональної безпеки Балто-Чорноморського регіону, зокрема її енергетичної складової. Започаткування тісної взаємодії у форматах «трикутників» Україна – Республіка Польща – Румунія, Україна – Румунія – Республіка Молдова сприятиме формуванню спільного порядку денного з актуальних питань у сферах зовнішньої політики, безпеки, оборони, економіки, регіонального співробітництва. Окрему увагу приділено поглибленню двосторонньої співпраці з Румунією в економічній та енергетичній сферах, які мають для обох держав стратегічний характер. Важливим аспектом регіонального співробітництва є поліпшення інфраструктури державного кордону України з сусідніми державами – членами ЄС (Республікою Польща,

Словацькою Республікою, Угорщиною, Румунією) шляхом розбудови існуючих та відкриття нових пунктів пропуску через державний кордон та сервісних зон, розвитку державно-приватного партнерства, розширення практики спільного прикордонного і митного контролю [7].

Україна та її державні інституції мають враховувати у своїй зовнішньополітичній та політико-дипломатичній діяльності на 2021-2025 роки фактор наявності в румунсько-українських відносинах різнопланових неурядових організацій у Румунії (неурядових акторів міжнародних відносин). Діяльність неурядових організацій активно використовується румунською стороною для вироблення відповідних підходів щодо розбудови відносин з Україною та просування бачення Бухареста щодо врегулювання українсько-румунських проблемних питань. Відносини між Україною та Румунією на сучасному етапі потребують інституціонального оновлення. Україна і Румунія мають вибудовувати узгоджену модель регіональної безпеки в Балто-Чорноморському регіоні, зосередитися на реалізації спільних взаємовигідних ініціатив, насамперед у безпековій сфері [8, с. 166-171].

Отже, безпекова політика, політика України у відносинах з Румунією повинна полягати в тому, щоб максимально використовувати наявні та, у разі необхідності, створювати нові механізми для забезпечення національних інтересів нашої держави, зокрема, міжнародні важелі/інструменти впливу на політику Румунії, які вже існують або можуть виникнути внаслідок співпраці Румунії з третіми країнами та її діяльності у міжнародних організаціях. Приділяти особливу увагу пошуку спільних інтересів та можливостей налагодження співпраці України з Румунією в рамках розвитку відносин України з ЄС, НАТО, а також у рамках організацій, членами яких є обидві держави. У 2021-2025 роках важливим чинником на шляху розвитку румунсько-українських двосторонніх відносин має стати саме діяльність неурядових акторів (дипломатія неурядових акторів) та їх дипломатичний інструментарій у поліцентричному світоустрої сьогодення.

Література:

1. Левик Б. Концепція Балто-Чорноморського Союзу і пострадянський простір. *Історія*. 2014. № 5 (131) вересень-жовтень. С. 87–92.
2. National Defense Strategy 2015-2019. A Strong Romania within Europe and the World. Bucharest 2015. URL: <http://www.presidency.ro/static/National%20Defense%20Strategy%202015%20-%202019.pdf> (дата звернення: 30.11.2021).
3. Strategia Națională de apărare a țării pentru perioada 2020-2024. Administrația Prezidențială. 2020. URL:

https://www.presidency.ro/files/userfiles/Documente/Strategia_Nationala_de_Aparare_a_Tarii_2020_2024.pdf (дата звернення: 02.12.2021).

4. ForMin Aureescu: Euro-Atlantic Resilience Center. STIRI-COVID.eu. 31 May. 2021. URL <https://stiri-covid19.eu/formin-aurescu-euro-atlantic-resilience-centre/> (дата звернення: 01.12.2021).

5. Strategia militară a României, Ministerul Apărării Naționale. 2021. URL: <https://sgg.gov.ro/1/wp-content/uploads/2021/08/STRATEGIA-MILITARA-A-ROMANIEI-1.pdf> (дата звернення: 03.12.2021).

6. Fylypenko A. Resilience in Strategic Documents and Practice of Romania / National Institute for Strategic Studies, Ukraine. *UA: Ukraine Analytica*. 2021. № 3 (25). P. 36–41.

7. Указ Президента України від 26 серпня 2021 року №448/2021 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 30 липня 2021 року "Про Стратегію зовнішньополітичної діяльності України"» URL: <https://www.president.gov.ua/documents/4482021-40017> (дата звернення: 05.12.2021).

8. Ціватий В.Г. Енергетична дипломатія в системі міжнародних відносин мондіального світоустрою ХХІ століття: політико-інституціональний і безпековий дискурси на пострадянському просторі. *Міжнародні конфлікти у сучасному світі: від регіонального протистояння до глобального суперництва*: збірник наукових праць. Львів: Факультет міжнародних відносин ЛНУ ім. І. Франка, 2021. Вип. 5. С. 166-171.

COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING

ПРОБЛЕМА ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ, ЇЇ ОСОБЛИВОСТІ ТА ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ

Баранова Антоніна Олегівна

доктор філософії,

старший викладач кафедри хімічної техніки та промислової екології,

Національний технічний університет

«Харківський політехнічний інститут»

м. Харків, Україна

Проблема торгівлі людьми на морі є однією з серйозних проблем, з якою зіткнулося сучасне суспільство сьогодні. Проте, слід зазначити що реальний масштаб даної проблеми оцінити практично неможливо. Вона є кримінальним правопорушенням, що приносить значні прибутки, має транснаціональний характер та є загрозою для національної безпеки нашої держави.

Торгівля людьми здійснюється з метою експлуатації, усиновлення в комерційних цілях, використання в порнобізнесі, трансплантації та насильницького донорства, залучення до злочинної діяльності тощо. В останні роки спостерігається поширення явища торгівлі дітьми, з метою їх використання для примусової праці, жебракування та сексуальної експлуатації.

Жертвою торгівців людьми може стати будь-яка особа, незалежно від віку та статі. В період з 2012 по 2018 рр від торгівлі постраждало 629 осіб, з них 269 – жінки, 291 – чоловіки та 69 – діти. Найбільш вразливими до торгівлі людьми є жінки віком 18-26 років, чоловіки віком – 25-60 років та діти у віці 13-18 років.

Українське законодавство передбачає кримінальну відповідальність терміном до 15 років позбавлення волі.

Вирішення даної проблеми торгівлі людьми можливе шляхом поглиблення взаємодії та співпраці між компетентними органами державної влади та неурядовими організаціями з метою ефективного розслідування правопорушень, що пов'язані з торгівлею людьми.

НЕЛЕГАЛЬНА МІГРАЦІЯ ЯК ЗАСІБ ВИЖИВАННЯ В КРАЇНАХ ПОСТРАДІАНСЬКОГО СВІТУ

Бляєва Олена Павлівна

*кандидат наук з державного управління,
заступник директора з навчально-виховної роботи,
Сумський фаховий коледж економіки і торгівлі
м. Суми, Україна*

Немало важливих тенденцій розвитку Європи ХХ ст. мають негативні наслідки у ХХІ ст. Питання міграційних процесів піднімає ряд експертів в галузі вивчення соціології, демографічних змін у суспільстві, а також у сфері військово-політичної підготовки. Ідея Балто-Чорноморської співдружності відродилася у Польщі, де у 1980-ті роки група її прихильників видавала журнал «Нова коаліція». Після розпаду СРСР ідея «міжмор'я», зокрема, відродження Речі Посполитої, знову виникла в певних політичних колах. Наприклад, Білоруський Народний Фронт і Народний Рух України на початку 90-х років активно розробляли ідею Балто-Чорноморського Союзу (БЧС). «БНФ від самого початку мав геополітичну концепцію існування Білорусі у світі, яка після розпаду СРСР зменшила б небезпеку зі сторони Росії та Німеччини. Такою ідеєю був план Балтійсько-Чорноморського союзу країн Східної Європи (Білорусь, Україна, Естонія, Латвія, Литва, Молдова, у перспективі – Польща і Словаччина) [4]. Це план повернення третьої сили на терени Європи (так, як було раніше, XIII-XVIII ст.)», – писав один із творців цієї концепції Зенон Позняк [8].

В 2010 році у Білорусі виник багатомовний проект «Нова Річ Посполита», присвячений відновленню «Народної Республіки» у складі Польщі, Білорусі, Литви, Латвії та України. Ця ідея сьогодні доволі популярна серед молоді та активно обговорюється у соціальних мережах. Ідея об'єднаної Литви, Білорусі та України може стати певною смугою між Росією та Європою. Наприклад, президент Білорусі Олександр Лукашенко під час протестів 2020 року заявив про намагання активістами створити живий ланцюг від Вільнюса до Києва. «Я це вже проходив після розпаду Радянського Союзу, коли була спроба створення Балто-Чорноморського регіону – санітарної зони: три балтійські держави, Білорусь, Україна, щоб відокремити Росію від Заходу» [10].

З 2015 року активізувалась міграційна криза, що неодмінно є передвісником появи ланцюжкових кризових явищ у суспільстві. Створення штучного хаосу – засіб організації масштабних рухів біженців та нелегальних мігрантів, небачених світом з часу Другої Світової війни. Хаос ґрунтовно вдарив по європейській демократії, вказавши про неспроможність керівництва держав Близького Сходу та Північної Африки

вирішити проблему біженців. Причинами міграції населення, у тому числі і нелегальної можна назвати такі явища:

- політична нестабільність;
- збройні конфлікти, втеча людей від біди та загроза смерті;
- культурні традиції, такі як традиційне рабство;
- попит на послуги у сфері секс-індустрії (включаючи дитячу порнографію та секс-туризм);
- важке економічне становище та безробіття, низький життєвий рівень
- недостовірні інформація про життя за кордоном, пошук роботи як дешева робоча сила;
- активна діяльність злочинних угруповань;
- насильство в родині та ін.

Наслідком є пошук держав з максимально високими державними дотаціями: Німеччина, Швеція, Франція, Італія. Офіційний представник МВФ Джеррі Райс оцінив ситуацію в Європі як «гуманітарну кризу небувалого масштабу» [6].

Стихійні транзитні табори нелегальних мігрантів з найменш розвинутих країн Азії, вздовж берегів Чорного та Балтійського морів заповнили узбережжя. Шлях через море до «кращого» життя приваблює нелегальних мігрантів. Морські шляхи важко контролювати морській поліції, адже більшість нелегальних мігрантів не мають документів і потрапити до країн Євросоюзу іншим шляхом практично неможливо, тому доля більшості таких «шукачів» важка, не усі потрапляють до пункту призначення.

У 2015 р. чисельність біженців у Європі складала приблизно півмільйона осіб, що обурило та налякало більшість населення країн Євросоюзу. Серед біженців велику кількість склали молоді, здорові чоловіки, які не збиралися працювати, асимілювати, вони просто хотіли жити на дотації. Люди, які їхали з метою працевлаштуватися в іншій країні, заздалегідь проклали шлях, оформивши потрібні документи та робочі візи.

Міграційна криза має історичні коріння. Для цього потрібно глянути на Другу Світову війну, на пізній Рим з одного боку, а з іншого на класові коріння та глобальні проблеми людства, які викладені у Концептуальних положеннях теорії Сталого Розвитку [5]. Глобалізаційні процеси передбачали міжнародний поділ праці, рух капіталу, взаємодію людських і виробничих ресурсів, стандартизацію та удосконалення законодавства, зближення культур різних країн. Друга світова війна стала глобальною кризою, в яку в тому чи іншому ступені виявилися втягнені всі континенти. Відразу ж після війни була створена глобальна міжнародна організація – ООН. У ці ж роки стала руйнуватися колоніальна система, і виник комплекс соціально-економічних проблем незалежних держав, що розвиваються. Отже, перший період формування глобальних процесів припав на третю

чверть XX ст. Людство постало перед комплексом глобальних проблем, назвало їх і почало перші спроби їхнього вирішення, наприклад, у сфері міжнародної безпеки, допомоги країнам, що розвиваються, економічного і гуманітарного співробітництва.

З кінця 90-х років XX ст. глобалізація має істотні особливості. По-перше, досягнення НТР у сферах інформатики і зв'язку, розвитку міжнародних контактів, особливо бурхливий розвиток Internet, привело до створення глобального світового співтовариства, коли національні кордони все більше стають умовностями, оскільки збереження закритих, авторитарних суспільств, обмеження передачі знань, інформації і пересувань людей стають практично неможливими. По-друге, очевидне зростання впливу США – не тільки політичного, економічного, фінансового, але й інформаційного, технологічного. По-третє, багато націй і держав справедливо знайшли в процесах глобалізації явну загрозу своєму розвитку, навіть існуванню. Наступними причинами нелегальної міграції є складний комплекс проблем, який виникає на межі зіткнення взаємин суспільства, людини і природи. Проблеми класифікуються як глобальні:

- мають загальносвітовий або міжрегіональний характер;
- загрожують життю усього людства або викликають регрес в умовах життя всього людства;
- потребують невідкладних заходів та рішучих колективних дій світового співтовариства.

Причини цих явищ: нерегульований приріст населення в багатьох країнах світу; низький рівень впровадження ресурсо– та енергозберігаючих виробництв; незначне використання екологічно чистих технологій; швидка урбанізація населення зі стрімким зростанням міських агломерацій і створенням гігантських мегаполісів, що супроводжується скороченням сільськогосподарських угідь, лісів, бурхливою автомобілізацією, милітаризацією економіки окремих країн; неефективна регіональна економічна політика як на мікро-, так і на макрорівнях. До уваги потрібно брати як практичний так і теоретичний досвід, враховувати проблеми у сфері взаємодії природи і суспільства (надійне забезпечення людства сировиною, енергією, продовольством тощо, збереження навколишнього середовища, освоєння ресурсів Світового океану, оволодіння космічним простором). Виникла ситуація, коли з найбільшою гостротою виявилася суперечність між потребами людського суспільства в природних джерелах існування і можливостями природи задовольнити ці потреби. Особливість переростання цих проблем у глобальні полягає в тому, що сьогодні, як ніколи раніше, споживання ресурсів, що відновлюються і не відновлюються, досягло величезних масштабів і характеризується тенденцією до подальшого зростання. Відносна обмеженість природних ресурсів призводить до необхідності пошуку радикальних рішень проблеми

у світовому масштабі. Проблеми суспільних взаємовідносин (відносини між державами різних економічних устроїв, подолання економічної відсталості багатьох країн світу, локальні, регіональні та міжнародні кризи тощо). Головну позицію серед них займає проблема регіональних конфліктів (події у колишньому СРСР, колишній Югославії, на Близькому Сході тощо). На цьому фоні важливою залишається проблема відвертання загрози світової війни. у розв'язанні якої зацікавлені не тільки держави, що володіють ракетно-ядерним потенціалом, а й народи усієї планети.

Таким чином, проблему нелегальної міграції її майбутнього вчені розглядають як таку глобальну проблему, в якій концентруються і підсилюються всі інші проблеми людського співжиття. Тільки спільними зусиллями можна відвернути загибель людської цивілізації, забезпечити майбутнє людства, вирішити проблеми пристосування сучасної людини до умов природного і соціального середовища, що змінюються під впливом різних чинників.

Література:

1. Bratsberg B., O. Raaum, K. Roed Labour Migrant Adjustments in the Aftermath of the Financial Crisis / Discussion Paper No. 8291 http://www.lusem.lu.se/media/ed/seminar_papers/bratsberg_migrant_adjust_140408.pdf

2. Making Sweden an Oil-Free Society URL: <https://docs.iza.org/dp8291.pdf>

3. OECD International Migration Statistics URL: <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=MIG>

4. Балто-Чорноморська вісь http://uk.wikipedia.org/wiki/Балто-Чорноморська_вісь

5. Карінцева О.І. Структура національної економіки в контексті концепції сталого розвитку. *Економіка реалії часу*. 2018. № 1 (35). С.71-78.

6. МВФ про другий транш: Прогрес є, але Україна має зробити більше URL: <https://www.dw.com/uk/mvf-pro-druhyi-transh-prohres-ye-ale-ukraina-maie-zrobyty-bilshe/a-57847961>

7. Мужилко О.О. Основні витоки ідеї сталого розвитку та шлях переходу України на принципи сталого розвитку. *Державне управління: удосконалення та розвиток* № 7, 2011

8. Польсько-українське порозуміння та перешкоди URL: <https://zariziaka.livejournal.com/139023.html>

9. Топчій А.О., Шевченко Т.С. Висвітлення в засобах масової інформації проблеми торгівлі людьми: посіб. Київ: Організація з безпеки та співробітництва в Європі. Координатор проєктів в Україні, 2007. 161 с.

10. Українські національні новини. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1886213-lukashenko-doruchiv-silovikam-ne-dopustiti-utvorennia-zhivogolantsyuga-vid-vilnyusa-do-kiyeva>

ТОРГІВЛЯ ЛЮДЬМИ: ШЛЯХИ ЗАПОБІГАННЯ

Воронцов Андрій Володимирович

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри кримінального права та кримінології

факультету підготовки фахівців для органів досудового розслідування,

Одеський державний університет внутрішніх справ

м. Одеса, Україна

Вирішення питань пов'язаних з проблемами торгівлі людьми одне з надзвичай важливих викликів сьогодення. Вперше вирішення цього питання назріла правозахисниками у першій половині ХХ століття. З того часу феномен торгівля людьми постійно аналізується і є предметом багатьох обговорень науковцями та громадськими діячами, щодо понять, способів вчинення, переправлення (транспортування) тощо. Однак, якщо приділити увагу більшості документів, публікацій, виступів, диспутів з цієї проблематики, то стане зазвичай очевидно, що найчастіше поняття «торгівля людьми» нажаль обмежується «торгівлею жінками». Розглядаючи та обговорюючи ці питання у більшості випадків мова йде про способи переправлення за кордон жінок з метою сексуального рабства тощо. Безумовно, торгівля жінками є складовою частиною кримінального правопорушення «торгівля людьми». Однак поняття «торгівля людьми» є більш широким: потерпілим цього кримінального правопорушення може бути особа будь-якої статі та віку і має багато назв – «біле рабство», «торгівля людьми», «контрабанда людьми», також такі прояви беззаперечно пов'язані і з незаконною міграцією. Наприкінці минулого сторіччя з його проявами зіткнулась і Україна [1].

Економічна нестабільність яку маємо на сьогодні в Україні, викликало зростання безробіття, соціальні загострення, недосконалість чинного законодавства, правової свідомості та культури громадян, військові дії є одними із основних причин та умов зазначених проявів. Бажаючи кращої долі, люди шукають різні шляхи її вирішення. Злочинці користуючись таким станом речей розробляють безліч схем вчинення такої кримінальної протиправності.

Приймаючи до уваги, що наша держава є однією із країн походження, транзиту та призначення торгівлі людьми включена до вирішення проблеми світового масштабу, яка стосується багатьох держав світу боротьби з міжнародною злочинністю. Недаремно торгівля людьми являється один із прибуткових видів кримінального бізнесу.

Україна в міжнародній системі здебільшого виступає постачальником «живого товару» для країн Близького сходу, ЄС, США та інших країн. Саме наші співвітчизники на сьогодні складають переважну більшість такого

товару на ринках продажу Європи та Азії. Експерти дійшли до однозначного висновку про те, що кримінальний світ консолідується у цьому напрямі і швидко розвивається та удосконалює кримінальний бізнес не тільки щодо торгівлі людьми, а за іншими напрямками. Міжнародна (транснаціональна) злочинність добре зорганізована, вдосконалюються форми та методи прикриття своєї діяльності і одержані прибутки йдуть на фінансування інших видів кримінальної протиправності, в тому числі незаконна міграція, торгівля наркотиками, зброї тощо.

Найбільш зухвалі форми правопорушень в країнах Європейської спільноти були зареєстровані в Італії та Румунії: примусова праця, рабство, торгівля людьми. Некомпетентність і розбіжності посилили кризу, викликану припливом великої кількості мігрантів і біженців в Європу, які добиралися здебільшого морем. Переважна більшість прямували через Егейське море з Туреччини до Греції. Безумовно, в Україні використання такого шляху транспортування не стоїть надто гостро, домінують дещо інші. Однак це не говорить, що такий спосіб слід залишати осторонь. Зазвичай способами транспортування «живого товару» є підроблені паспорти, візи, запрошення [1].

На сьогоднішні щодо вирішення проблеми торгівлі людьми, незаконної міграції та їх транспортування, то вона стала не менш актуальною і для нашої держави. Україна, як і більшість країн Східної та Західної Європи, пам'ятають сумний досвід, коли зазнали значної втрати кількості молодих жінок, вивезених різними шляхами за кордон, де вони стали жертвами різних форм та методів експлуатації, найпоширенішою з яких є сексуальна. З іншої сторони експерти зазначають, що наразі набувають все більшого поширення форми торгівлі людьми, які не пов'язані з сексуальною експлуатацією. Зокрема, йдеться про трудову експлуатацію. Жертвами такого виду кримінального правопорушення найчастіше стають чоловіки працездатного віку або особи з обмеженими можливостями (явні ознаки інвалідності), без постійного місця проживання та інші малозабезпечені категорії громадян.

За статистичними даними правоохоронних органів протягом 2020 року потерпілими від торгівлі людьми визнано 132 особи, за 6 місяців 2021 року 28 осіб, за 3 місяці 2021 року надійшло 81 повідомлення про кримінальні правопорушення та інші події, пов'язані з торгівлею людьми та зареєстровано 77 кримінальних правопорушень щодо торгівлі людьми. Постраждалими виявилися громадянами України, з них 22 чоловіків та 6 жінок. Від внутрішньої торгівлі людьми постраждало 26 особи, 2 – від транскордонної і постачалися до Російської Федерації та Словенії [3].

Процеси глобалізації світового масштабу, зростаючі взаємозв'язки між державами різного характеру, нерівномірність соціально-економічного розвитку окремих регіонів та країн світу спричинили небачене до цього часу

зростання та поширення наприкінці ХХ ст. такого вкрай негативного з усіх позицій явища як торгівля людьми.

Одним із найважливіших завдань ЗМІ є інформування суспільства про випадки торгівлі людьми як про актуальної проблеми. Теле- і радіо-передачі та програми, публікації в соціальних мережах (Instagram, Facebook, Twitter), в яких мають висвітлюються випадки торгівлі людьми, надання експертних оцінок, оприлюднюються данні, допомагають людям довідатися про проблему й усвідомлювати її значущість. Щодо розуміння, то саме від ЗМІ залежить ставлення суспільства щодо цієї проблеми, як до реальної загрози або як до явища, яке можна сторонитися або ігнорувати.

Зважаючи на виклики, з якими стикається Україна у цій сфері, Уповноваженим Верховної Ради України з прав людини одним із стратегічних напрямків діяльності у 2021 році визначено налагодження співпраці у сфері запобігання торгівлі людьми з омбудсменами (з урахуванням моделі інституту омбудсмана у країні) Туреччини, ОАЕ, Ізраїлю, Греції, Італії, Польщі, Чехії, Іспанії, Молдови, Грузії, Білорусі [3].

Основною метою якої є консолідація зусиль України спільно з міжнародними партнерами та створення міжнародної спільної робочої групи між інституціями Омбудсманів.

На сьогодні розробляється механізм впровадження міжнародно-правового захисту осіб, які постраждали від торгівлі людьми і кваліфікації як правопорушники осіб на тій території країни, де вони були виявлені. Також, Уповноваженим Верховної Ради України з прав людини зазначено, що дуже важливо, сконцентрувати увагу на моніторингу додержання права на інформацію про потенційні ризики та наслідки потрапляння в ситуацію торгівлі людьми, наявну допомогу для постраждалих, умови її отримання та контакти установ і закладів, де таку допомогу можна отримати.

На сьогодні, як зазначає надалі Уповноважений Верховної Ради України з прав людини таку ініціативу вже підтримано омбудсменами Греції, Грузії, Молдови та Туреччини про що вони запевнили у своїх листах.

Важливо, щоб заходи протидії торгівлею людьми були і надалі системними та не повинні негативно впливати на права, свободи та гідність осіб, зокрема права тих, хто став жертвою такого кримінального правопорушення як торгівля людьми.

Шляхи транспортування людей з метою їх подальшої продажі в рабство не визнають будь-яких кордонів (водних, сухопутних, повітряних), їм байдуже відмінності між могутністю держав. Вони легко адаптується як до бідності, так і до розкоші та інших умов, є актуальною майже для всіх країн світу.

Отже, запобігання таким проявам, порушенням прав людини в сучасному світі вимагає об'єднання зусиль міжнародної спільноти, громадських організацій та громадськості кожної країни [2; 3].

Лише злагоджена і наполеглива співпраця здатна захистити людей від втягнення їх у сучасне рабство.

Література:

1. К. А. Гурковська, Діяльність міжнародних організацій із протидії торгівлі людьми. *Сучасні механізми протидії торгівлі людьми : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції (4 грудня 2020 року) / упор. Г. Я. Савчин, У. О. Цмоць. Львів : ЛьвДУВС, 2020. 180 с. (С. 26–31).*

2. 30 липня – Всесвітній день протидії торгівлі людьми. URL : <https://dn.gov.ua/news/30-lipnya-vsesvitnij-den-protidii-torgivli-lyudmi2021>

3. Заява Уповноваженого Верховної Ради України з прав людини до Всесвітнього дня протидії торгівлі людьми. URL : <https://morshyn-rada.gov.ua/zayava-upovnovazhenogo-verhovno%D1%97-radi-ukra%D1%97ni-z-prav-lyudini-do-vsesvitnogo-dnya-protidi%D1%97-torgivli-lyudmi/>

ПРОТИДІЇ НЕЛЕГАЛЬНІЙ МІГРАЦІЇ МОРЕМ: ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Геращенко Олександр Сергійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри тактико-спеціальної, вогневої та фізичної підготовки,
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*

Сьогодні нелегальна міграція являє собою проблему для більшості розвинених країн світу та має стійку тенденцію до зростання. Ця проблема найбільш гостро заявила про себе саме в останні роки, у ситуації, що склалася, особливо від нелегальної міграції вже досить тривалий час страждають держави – члени ЄС. За останні декілька років наплив мігрантів збільшився в рази, перш за все, через нестабільну ситуацію на Близькому Сході складну економічну ситуацію та низку інших факторів.

Вплив прикордонних обмежень, обумовлених поширенням пандемії COVID-19, не був значним, а зниження показників нелегальної міграції у

середземно-морському регіоні обумовлене іншими організаційними заходами.

Отже, що для підвищення ефективності правового регулювання в сфері протидії нелегальній міграції необхідним є забезпечення якісного виконання норм міжнародного права, рекомендацій ІМО та інших міжнародних інституцій, що займаються проблемами міграції.

Також необхідними є розробка і вдосконалення підзаконних нормативних правових актів, безпосередньо присвячених питанням протидії нелегальній міграції на морі, заходам, яких вживає щодо біженців при їх перебуванні на суднах, що терплять лихо. При цьому також слід вирішити проблему щодо відповідальності держав, їх суден і рятувальних служб та мігрантів, які перебувають на суднах, що не відповідають вимогам безпеки мореплавства.

Глобалізація розвитку держав, політичні економічні кризи, пошук кращого життя та воєнні дії примушують людей до залишення місць проживання. Міграційні процеси у світі є природним явищем, вони були характерними для усіх етапів розвитку людства. Швидкий розвиток транспортних сполучень залучає фактично усі країни світу до міграційних процесів на національному рівнях. Будучи реакцією на відмінності в рівні життя, несприятливі фактори життя, міграція з точки зору розвитку людства є позитивним явищем, що допомагає задовольнити потреби економіки, забезпечити соціокультурний обмін тощо. Однак значною негативною особливістю сучасної міжнародної міграції є високий рівень її нелегальної складової.

У 2020-2021 рр., незважаючи на те, що пандемія COVID-19 суттєво порушила усі форми мобільності людей, у т. ч. міжнародну міграцію, скоротивши її приблизно на 2 млн осіб, загальносвітовий показник підвищився до 281 млн, що засвідчує доволі слабкий вплив офіційних карантинних заходів на переміщення населення. Не отримали вони значного ефекту й для нелегального напряму міграцій. Найзначнішого впливу наслідків нелегальної міграції зазнав Середземноморський регіон та Північна Африка. Події «Арабської весни» стали потужним катализатором підвищення показників нелегальної міграції та смертності при намаганні перетнути Середземне море.

Згідно з даними Міжнародної організації з міграції ООН, за період 2015–2020 рр. Середземне море забрало життя близько 20 тис. осіб, які прагнули потрапити до Європи. При цьому, кількість нелегальних мігрантів, які прибули до ЄС упродовж 2019 р., знизилася на 92 % порівняно з показниками 2016 р., що відбулося через значне скорочення кількості мігрантів, які намагалися дістатися до Іспанії та Італії Середземним морем, а у 2020 – завдячуючи запровадженню країнами карантинних обмежень, кількість виявлених незаконних мігрантів на зовнішніх кордонах ЄС знизилася на 13 % і склала близько 124 тис. осіб – найменше з 2015 р.

Оновлені (здебільшого більш жорсткі у порівнянні з періодом до 2015-х рр.) політичні, правові та організаційні механізми протидії нелегальній міграції дозволили європейському регіону знизити негативне «напруження» у суспільстві, викликане навалом мігрантів з африканських країн та країн близького Сходу, проте цілковито подолати проблему все ж не вдалося. Морський напрямок й дедалі залишається «привабливим» для потрапляння до Європи та надзвичайно небезпечним з точки зору охорони людського життя на морі.

Окремі аспекти нелегальної міграції та торгівлі людьми розглядалися (Кузнецов С.О., Остроухов Н.В., Потемкина О. Ю., Ромашев Ю.С.) тощо більшість з яких надавали їм характеристику джерел значних загроз для національної безпеки країн та одночасно як різновидів протиправної діяльності міжнародної організованої злочинності.

У зв'язку з цим метою данної праці обрано характеристику сучасних правових механізмів протидії нелегальній міграції морем в умовах триваючої пандемії та вироблення пропозицій з їх удосконаленням.

Специфікою нелегальної міграції як однієї з форм територіального переміщення населення, є порушення норм міжнародного права та/або внутрішньодержавного права приймаючих країн: правил в'їзду та виїзду, у т. ч. візовий режим; перебування на території іноземної держави; трудової діяльності тощо. Залучення незаконних мігрантів до діяльності екстремістських, націоналістичних організацій чинить значний вплив на безпеку будь-якої держави.

Відповідно до ст. 3 Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів сушею, повітрям та морем, який доповнює Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності 2000р., «незаконне ввезення мігрантів» полягає у «забезпеченні з метою отримання фінансової чи іншої матеріальної вигоди, незаконного в'їзду в яку-небудь державу-учасницю будь-якої особи, що не є її громадянином або не проживає постійно на її території». Відповідно, «незаконний в'їзд» – це «перетин кордону без дотримання необхідних вимог для законного в'їзду до приймаючої країни».

Нелегальна міграція – це в'їзд іноземних громадян і осіб без громадянства на територію держави, їх переміщення та перебування (проживання), незалежно від цілей і терміну, в межах її території з порушеннями чинного міграційного законодавства. Здійснюється зазначеними громадянами і особами, як правило, для незаконної трудової діяльності, тобто юридично не оформленої відповідно до діючих в даній державі правил залучення та використання праці іноземних працівників.

Морські шляхи перевезення нелегальних мігрантів є найбільш небезпечними, адже перевізники не дбають про умови їх доставки, судна перебувають у поганому технічному і санітарному стані, часто не є пристосованими для перевезення великої кількості паса жирів. Функціонування сучасних середземноморських маршрутів нелегальної міграції визнається найбільшою гуманітарною катастрофою після Другої світової війни.

Співробітництво держав у боротьбі з нелегальною міграцією у сучасних умовах виходить на якісно новий етап, де одним із основних аспектів правий. Правовий аспект протидії нелегальній міграції морем сформовано інструментами загальносвітового (Протокол проти незаконного ввезення мігрантів сушею, повітрям та морем до Конвенції проти транснаціональної організованої злочинності 2000 р., Конвенція з морського права тощо) та регіонального (Директива «Про визначення допомоги незаконному в'їзду, транзиту і перебуванню» тощо) та двостороннього (угоди про реадмісію) характеру. Проте наявність цих норм все ж не допомогла впоратися з підвищенням кількості міграційних потоків у середині 2010-х років в ЄС. Тоді основне завдання полягало у налагодженні взаємодії усіх рівнів і серед найбільш успішних рішень у сфері організації виконання міграційних правил стало функціонування утвореного у 2005 р. Європейського агентства з управління оперативним співробітництвом на зовнішніх кордонах держав-членів ЄС (Frontex) та підпорядкованих йому загонів швидкого прикордонного реагування.

Криза середини 2010-х рр. сприяла збільшенню особового складу та фінансування агентства, але розширення повноважень у 2019–2020 рр. і випадки зловживання ними викликали занепокоєння та розслідування інцидентів порушення прав людини.

Окрім Frontex, з метою підвищення ефективності роботи національних служб і їх співробітництва у запобіганні та боротьбі з нелегальною міграцією, в ЄС було створено спеціальне агентство Європейської поліції (Europol). Ця інституція підтримує цілодобовий зв'язок з Національними підрозділами, що знаходяться у 28 країнах. У лютому 2016 р. у системі Європолу було відкрито Центр з протидії незаконному перевезенню мігрантів, основне завдання якого полягає в активній підтримці країн ЄС у боротьбі з кримінальними угрупованнями, залученими до організованого незаконного транспортування людей.

Ще однією структурою, яка пов'язана з проблемою нелегальної міграції в ЄС є Європейське бюро з питань надання притулку (EASO), створене 19 травня 2010 р. як незалежний орган управління ЄС. EASO відіграє ключову роль у подальшому розвитку загальноєвропейської політики щодо притулку. Відповідно до Регламенту 439/2010, EASO орієнтується у своїй діяльності на три основних завдання: 1) розвиток практичного співробітництва з питань притулку між державами-членами ЄС; 2) їх підтримка за допомогою створення системи раннього реагування, координації груп експертів для надання допомоги у роботі з клопотаннями про надання притулку і створенні відповідних центрів прийому; 3) сприяння реалізації загальноєвропейської системи притулку шляхом збору та поширення інформації про кращі практики, підготовки щорічних звітів, а також прийняття технічних документів, таких як керівні принципи та практичні посібники по реалізації правових документів.

Зважаючи на характер загроз, пов'язаних з використанням морських шляхів нелегальними мігрантами, універсальним інструментом є система

Євросур (European Border Surveillance System), яка працює з 2013 р. та призначена для виявлення, запобігання та боротьби з незаконною імміграцією та транскордонною злочинністю, сприяння забезпеченню захисту та збереженню життя мігрантів, зокрема, шляхом покращення оперативних та технічних засобів виявлення малих суден. Спеціальний Регламент, що регламентує використання цієї системи допускає співробітництво, у т. ч. постійний обмін інформацією з сусідніми третіми країнами із врахуванням принципу неповернення.

Також активно діють у боротьбі з нелегальною міграцією у Середземному морі військово-морські сили і морські правоохоронні органи країн ЄС. Рішенням Ради ЄС від 18 травня 2015 р. створено Середземноморське військово-морське з'єднання ЄС, яке спрямоване на вжиття дієвих заходів на міжнародному рівні з урахуванням як уже очевидних аспектів незаконного провозу мігрантів і торгівлі людьми з метою їх перевезення до Європи, так й тих, які можуть з'явитися у майбутньому.

Отже, основними напрямками міжнародної співпраці щодо міграції на морі є: 1) протидія нелегальній міграції у межах морських просторів; 2) надання допомоги біженцям та іншим мігрантам, які зазнали лиха або опинилися у небезпеці у межах морських просторів.

Таким чином, діяльність щодо мігрантів має здійснюватися відповідно до їх правового статусу і конкретної ситуації, у якій вони перебувають. Щодо біженців – це недопущення потрапляння їх до країни, де їх життя наражається на небезпеку або вони переслідуються з політичних та інших протиправних мотивів. Такий статус має бути визначений не на борту рятувального судна, а на березі держави. Щодо інших мігрантів можливе здійснення державами правоохоронних дій, передбачених їх національним законодавством та міжнародним правом у залежності від місця здійснення.

Література:

1. Закон України «Про протидію торгівлі людьми Про протидію торгівлі людьми» <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3739-17#Text>.

2. Дорогами біженців: як мігранти потрапляють до Європи. URL: http://www.bbc.com/ukrainian/society/2015/06/150603_migrants_vj_europe_journeys_it

3. Міграційна криза в ЄС: статистика та аналіз політики. URL: <https://cedos.org.ua/uk/articles/mihratsiina-kryza-v-yes-statystyka-ta-analiz-polityky>

4. Потемкина О. Ю. Больше полномочий – больше проблем: Европарламент против агентства Фронтекс. Научно-аналитический вестник Института Европы РАН. 2021. № 2. С. 41–47. DOI: <http://dx.doi.org/10.15211/vestnikieran220214147>

5. Ромашев Ю. С., Остроухов Н. В. Миграция на море: международно-правовые и организационные аспекты. Право. Журнал Высшей школы экономики. 2016. № 1. С. 149–165. DOI: 10.17323/2072–8166.2016.1.149.165.

6. Кузнецов С. О. Організаційно-правові механізми протидії нелегальній міграції морем. Морське право 2021. № 42. С. 100-107.

THE PROBLEM OF COMBATING HUMAN TRAFFICKING IN THE BALTIC SEA

Kolesnyk Anastasiia Yehorivna

Student,

National Academy of Internal Affairs

Kyiv, Ukraine

Since the opening of the Pandora's box, there have been many problems in the world that have led to disease, war and terrorism, violence, poverty, slavery, and human aggression, which manifests itself in various areas of our lives.

To my mind, such manifestations of aggression include human trafficking, social inequality that leads to harassment, hostilities that lead to disasters and the flight of the population in search of a better life.

Human trafficking is a serious crime that abuses people's fundamental rights and dignity. It intersects with issues of the rule of law, law enforcement and crime control, inequality and discrimination, corruption, economic deprivation and migration [1]. It involves the criminal exploitation of vulnerable people for the sole purpose of economic gain. Human trafficking is a modern form of slavery. It is often transnational in character and its victims are of both genders and all ages [2].

Sometimes we may not even notice it because such crime can manifest itself in different ways. Traffickers often take advantage of the privacy and anonymity accessible through the hospitality industry. Hotels and motels can be especially attractive locations for all forms of trafficking; however, human trafficking also occurs at sporting events, theme parks, cruise ships, and many other areas in the tourism industry [3].

As one of the oldest transportation modes in the world, the shipping and ferry industry links the countries in the Baltic Sea together, and provide an easy and affordable way to travel in the region. In recent years, there has been a remarkable increase in the number of passengers traveling between the ports in the Baltic Sea.

The free movement of goods and passengers within the European Union makes travel in the Baltic Sea region relatively easy, and ferries are used both for leisure and business purposes. At the same time, global mobility is on the increase, with more labour migrants as well as asylum seekers and refugees moving from one country to another. Because of global inequalities and increasingly restrictive immigration policies, migrants from developing regions, in particular, increasingly either intentionally use or end up in the hands of human traffickers, smugglers or other organized criminals assisting them in the crossing of borders. Based on previous research and media reports, the Baltic Sea ferries are occasionally used by

organized criminal groups in order to facilitate crimes such as trafficking in human beings, the smuggling of migrants and drug trafficking [4, p. 7].

Over the past two decades, the Baltic Sea Region – from the Baltic states to the Nordics – has developed into an integrated and high performing economic region. It has outpaced many of its European peers and is called the “top of Europe” for a good reason [5]. The region is considered a frontrunner by many in several respects. As a frontrunner, this region’s standards are much higher compared to other parts of the world.

In search of better living conditions the human trafficking situation in the Baltic Sea Region has largely been driven and shaped by the migration situation in Europe. The arrival of large numbers of forced migrants and asylum seekers in a short period of time posed particular challenges for states and local authorities. In the short term, it led to challenges in addressing the migrants’ need for protection and safeguarding the states’ security interests.

Today, new cases of human trafficking are constantly emerging in the Baltic Sea. It has been observed that the same victims are not only exploited in several countries of the region but are also sometimes subjected to human trafficking for multiple forms of exploitation, some of which are: sexual exploitation; labor exploitation; forced begging forced criminality, including for the purpose of organized property crime; cannabis cultivation and other drug offenses; forced and exploitative sham marriages; identity fraud; berry picking; domestic servitude.

What should be done if a person is being trapped? There are some advice.

- Do not panic and watch the situation without attracting attention.
- Do not attempt to confront a suspected trafficker.
- When reporting a potential human trafficking incident, it is critical to include as many details about the suspected trafficker/victim as possible, such as:
 - ✓ Description of potentially involved vehicles (i.e., a trucking company logo, license plate numbers, Department of Transportation identification numbers).
 - ✓ Physical description of the suspected trafficker and/or individual (i.e., height, weight, clothes, presence of tattoos or unique physical characteristics).
 - Call 9-1-1 for emergency situations—threats of violence, physical assault, emergency medical needs, etc [6].

Teamwork is vital to take the fight against human trafficking to new levels. At the international level, a number of UN agencies and regional programs already deal with many aspects of human trafficking. These institutions have been working together in the Initiative’s preparatory phase through a steering committee. They are:

- UNODC as the guardian of the UN Protocol against trafficking in persons;
- UNICEF, promoting the protection of children from violence, abuse and exploitation;
- ILO, promoting protection against forced labour and preventing child labour;

- IOM, promoting the protection of migrant workers;
- OHCHR as the custodian of the anti-slavery legal instruments;
- OSCE, fighting human trafficking in its region [7].

There are some ways to combat people sales, such as:

– Encourage your local schools to include modern slavery in their curriculum. As a parent, educator, or school personnel, be aware of how traffickers target school-aged children.

– Donate needed items for an anti-trafficking organization. The Institute gratefully accepts donations of clothing, toiletries, and household items for survivors of human trafficking.

– Organize or donate funds to an anti-trafficking organization. Donations to the Institute can be designated to fund anti-trafficking services.

– Volunteer your professional services to help an anti-trafficking organization that needs the talents of doctors, lawyers, dentists, counselors, graphic designers, media professionals, event planners, and translators or interpreters.

– Be a conscientious consumer and make socially responsible investments.

– Learn human trafficking red flags and ask questions so you can detect a possible trafficking situation.

– Create and distribute public awareness materials such as t-shirts, posters, and public service announcements for the radio. Some of these materials are available through the Institute.

– Join or establish a university club to raise awareness about human trafficking [8].

However, many changes in methods and strategies to combat the growing phenomenon of human trafficking have taken place in the Baltic Sea States nowadays. Stakeholders in the region have a deeper understanding of the causes, manifestations and consequences of human trade. Although many steps have been taken in the right direction, significant challenges remain to be further improved and monitored.

References:

1. Combating trafficking in human beings. URL: <https://www.osce.org/combating-human-trafficking>

2. Trafficking in Human Beings. URL: <https://www.europol.europa.eu/crime-areas-and-statistics/crime-areas/trafficking-in-human-beings>

3. Human Trafficking and the Hospitality Industry. URL: <https://www.dhs.gov/blue-campaign/hospitalityindustry>

4. N. Ollus, A. Lietonen. Addressing Human Trafficking in the Baltic Sea: Nordic-Baltic Partnership with Passenger Ferry Companies to Counter Trafficking in Human Beings, Smuggling of Migrants and Exploitation of Migrant Workers in the Baltic Sea Region. Helsinki 2016. 73 p. URL: https://heuni.fi/documents/47074104/0/HEUNI_IOM+report.pdf/d0d3fe93-7fc7

5. The Baltic Sea Region Economies: Progress and Priorities Launched at BDF Summit 2018. URL: <http://www.bdforum.org/the-baltic-sea-region-economies-progress-and-priorities-launched-at-bdf-summit-2018/>

6. Transportation. URL: https://www.dhs.gov/sites/default/files/publications/18_0803_

7. Global Initiative to Fight Human Trafficking. URL: <https://www.unodc.org/pdf/gift%20brochure.pdf>

8. 20 ways to fight human trafficking. URL: <https://iimn.org/programs/immigration-and-citizenship/anti-human-trafficking/20-ways-to-fight-human-trafficking/>

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРОТИДІЇ НЕЛЕГАЛЬНІЙ МІГРАЦІЇ НА МОРІ

Кортукова Тамара Олександрівна

доктор філософії зі спеціальності «Міжнародне право»,

старший викладач кафедри міжнародного,

цивільного та комерційного права,

Київський національний торговельно-економічний університет

м. Київ, Україна

Благодарний Андрій Миколайович

доктор юридичних наук, старший науковий співробітник,

професор кафедри загальноправових дисциплін

Національна академія Служби безпеки України

м. Київ, Україна

Специфікою нелегальної міграції як однієї з форм територіального переміщення населення, є порушення норм міжнародного права та/або внутрішньодержавного права приймаючих країн: правил в'їзду та виїзду, у т.ч. візового режиму; перебування на території іноземної держави; трудової, підприємницької діяльності тощо [1, с.89].

Разом із тим, починаючи з кінця 80-х та почату 90-х рр.. XX ст. нелегальна міграція, зокрема і на морському транспорті, стала набувати статусу глобальної проблеми [2, с. 285]. Так, трагічна загибель понад 300 людей біля узбережжя Лампедузи в 2013 році та багато інших інцидентів за участю мігрантів з Близького Сходу та Північної Африки, призвели до актуалізації проблематики, з одного боку, боротьби з нелегальною міграцією на морі, а з іншого боку, необхідності здійснення пошуково-рятувальних операцій на морі щодо біженців та мігрантів. Тільки з початку 2021 року за оцінками Міжнародної організації міграції у морі загинуло 1655 особи. Більшість смертей (1305) сталася у центральному Середземномор'ї, а загиблі вирушали від берегів Тунісу і Лівії [3].

Отже, зважаючи на чисельні випадки в'їзду нелегальних мігрантів морем особливої актуальності набуває удосконалення нормативно-правових основ протидії цьому негативному явищу.

До найбільш важливих міжнародних договорів, присвячених, у тому числі, запобіганню та припиненню нелегальної міграції з використанням морських транспортних засобів, відносять Женевську конвенцію про відкрите море 1958 р., Конвенцію ООН з морського права 1982 р., Конвенцію з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. У 1957 р. був підготовлений проект міжнародної конвенції «Про перевезення безквиткових пасажирів», який, на жаль, наразі не знайшов визнання у світі.

До того ж, ненадання допомоги особам, які опинилися в небезпеці на морі, в тому числі біженцям та нелегальним мігрантам суперечить міжнародному та внутрішньодержавному праву. Боротьбі з такими злочинами присвячено Брюссельську конвенцію для об'єднання деяких правил надання допомоги та рятування на морі 1910 р., Міжнародну конвенцію для об'єднання деяких правил щодо зіткнення суден 1910 р., Конвенцію про поліпшення долі поранених, хворих та осіб, які зазнали корабельної аварії, зі складу збройних сил на морі 1949 р., Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 р., Міжнародну конвенцію з пошуку та рятування на морі 1979 р., Конвенцію ООН з морського права 1982 р., Міжнародну конвенцію про рятування 1989 р..

Наприклад, у ч. 2 ст. 98 Конвенції ООН з морського права 1982 р. зазначено, що держави повинні організувати та утримувати рятувальну службу, що забезпечує безпеку на морі, і з цією метою у необхідних випадках укладати регіональні угоди про взаємну співпрацю з сусідніми державами. Відповідно до п. 2.1.10. глави 2 Міжнародної конвенції про пошук та рятування на морі 1979 р., держави повинні забезпечити надання допомоги будь-якій особі, яка зазнає лиха на морі. Вони здійснюють це незалежно від національної приналежності чи статусу такої особи чи обставин, за яких ця особа була виявлена.

Слід також зазначити, що Європейський суд з прав людини у справі «Хірсі Джамаа та інші проти Італії» 2012 р. зазначив, що групу мігрантів, перехоплених в морі державними органами Італії, не можна було повертати до Лівії, де на них чекала реальна загроза життю, адже це суперечить ст.3 Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод. До того ж, колективні висланні осіб з території, яка підпадає під юрисдикцію держави, заборонені. Необхідно проводити процедуру ідентифікації та належним чином оцінювати індивідуальні обставини кожної особи із групи, що шукає притулку. В іншому випадку вислання буде вважатися колективним і забороненим міжнародним правом.

До того ж, протидія нелегальної міграції на морі є досить складним завданням для держав та їхніх органів влади, що зумовлено особливими фізико-географічними умовами, різним правовим статусом та режимом морських просторів, великими витратами під час проведення операцій із перехоплення потоків нелегальних мігрантів на морі. Великий досвід у цьому питанні накопичено в Європейському Союзі. Зокрема, з метою протидії нелегальній міграції на морі було проведено низку операцій з перехоплення та порятунку людей, а також з метою запобігання торгівлі та контрабанді людей.

Наприклад, при вирішенні міграційних проблем, з метою запобігання загибелі людей, особливо в Середземному морі, та боротьби нелегальною імміграцією, торгівлею людьми та контрабандою, ЄС запланував низку операцій. Відповідно до статті 15 Регламенту 2016/1624 [4] усі операції, які проводить Європейське агентство з охорони зовнішніх кордонів країн-членів Європейського Союзу (Фронтекс) можна поділити на стандартні спільні операції та спільні операції швидкого втручання [5].

Стандартні спільні операції можуть проводитись у будь-який час з метою подолання таких викликів, як нелегальна імміграція, загрози на зовнішніх кордонах, транскордонна злочинність. Натомість, спільні операції швидкого втручання відбуваються здебільшого у разі прибуття до пунктів зовнішніх кордонів великої кількості громадян третіх країн, які намагаються в'їхати на територію певної держави-члена без дозволу, тоді Фронтекс може розвернути швидке втручання на кордоні протягом обмеженого періоду часу на території певної держави-члена. На відміну від стандартних спільних операцій, спільні операції швидкого втручання мають обмеження дії у часі.

Наприклад, стандартними спільними операціями є «Посейдон» та «Феміда». Ці дві морські операції агентства територіально відбуваються в Центральному Середземномор'ї – «Феміда» і Східному Середземномор'ї – «Посейдон» та зосереджені на підтримці Італії та Греції у боротьбі з імміграційним тиском.

Операція «Феміда» замінила спільну операцію «Тритон», яка була започаткована у 2014 році та охоплювала територіальні води Італії, а також частини пошуково-рятувальних зон Італії та Мальти, пріоритетними завданнями якої були прикордонний контроль і нагляд, пошук і порятунку. Відповідно у рамках нової операції «Феміда» триватиме робота в пошуково-рятувальних заходах, хоча це і не було головним завданням операції «Тритон». Крім того, у рамках операції докладаються зусилля для збору розвідувальних даних для перешкодження потрапляння терористів до ЄС. До того ж, оперативна зона суден включає в себе Центральне Середземномор'я [6].

У рамках спільної операції «Посейдон» здійснюється прикордонний нагляд; відбувається пошук і порятунок; надається допомога в ідентифікації та реєстрації іммігрантів грецьким властям. Операція «Посейдон» все більше стає багатоцільовою операцією, що охоплює ряд аспектів транскордонної злочинності, включаючи виявлення підроблених документів. У рамках вказаної операції у 2017 році судна Фронтекс були залучені до порятунку майже 13 000 людей в Егейському морі [6].

Таким чином, за останній час все більше виникає необхідність зосередження уваги на проблемах протидії нелегальній міграції на морі, а також проведенні пошуково-рятувальних операцій, адже надання порятунку на морі є одним із головних принципів міжнародного права, який закріплений в ряді міжнародних договорів. У цьому контексті держави також повинні укладати двосторонні або регіональні угоди для сприяння співпраці у запобіганні торгівлі, контрабанді та транспортуванні мігрантів морем.

Література:

1. Левковський В.Ф. Нелегальна міграція – загроза національній безпеці України. Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). 2007. № 16. С. 89-98.
2. Кукшинова О., Самойленко А. Міжнародно-правовий досвід боротьби з нелегальною міграцією на морському транспорті. Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. 2021. № 66. С. 284-287.
3. Migration within the Mediterranean, 2021 URL: https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean?region_incident=All&route=All&year%5B%5D=2500&month=All.
4. Regulation (EU) 2016/1624 of the European Parliament and of the Council of 14 September 2016 on the European Border and Coast Guard and amending Regulation (EU) 2016/399 of the European Parliament and of the Council and repealing Regulation (EC) No 863/2007 of the European Parliament and of the Council, Council Regulation (EC) No 2007/2004 and Council Decision 2005/267/EC. URL: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32016R1624_
5. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the European Border and Coast Guard, 2018. URL: [http://www.europeanmigrationlaw.eu/documents/COM\(2018\)631-Regulation%20on%20the%20European%20Border%20and%20Coast%20Guard.PDF_](http://www.europeanmigrationlaw.eu/documents/COM(2018)631-Regulation%20on%20the%20European%20Border%20and%20Coast%20Guard.PDF_)
6. European Border and Coast Guard. URL: https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/factsheets/docs/a_european_border_and_coast_guard_en.pdf_

ОСНОВНІ МЕХАНІЗМИ ПРОТИДІЇ НЕЗАКОННІЙ МІГРАЦІЇ МОРЕМ

Кравцова Маргарита Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри загальноправових дисциплін,
Донецький державний університет внутрішніх справ
м. Кривий Ріг, Україна*

Однією з найгостріших проблем у світі є міграція населення одних країн до інших. Потоки мігрантів рухаються практично всіма континентами і океанами. Вони залишають країну проживання з різних причин. Вони рятуються від збройних конфліктів та їх наслідків. Мігранти змушені переходити кордон, коли обстановка у тій чи іншій державі дестабілізована, відсутні дієві органи влади, здійснюється насильство та терор, переслідування за ознакою раси, віросповідання, громадянства, належності до певної соціальної групи або за політичні переконання. Різний рівень економічного розвитку також провокує міграцію. Мігранти в пошуках кращого життя, великих економічних можливостей або з метою застосування свого особистого потенціалу залишають батьківщину і, наражаючи себе на небезпеку, цілими сім'ями долають значні відстані. Водночас великі потоки іноземних мігрантів, що хлинули в низку країн, можуть порушити їхню стабільність, призвести до зниження рівня життя корінного населення. Уряди змушені витратити значні кошти на працевлаштування, харчування, медичне обслуговування мігрантів. У силу суверенітету вони мають невід'ємне право забезпечувати свої національні інтереси та не допускати на свою територію іноземців, за винятком випадків, які безпосередньо передбачені міжнародним правом. Це питання стає актуальним і в рамках боротьби з міжнародним тероризмом, коли разом із мігрантами на територію іноземних держав проникають терористи та інші екстремістські сили.

Маршрути міграції населення з одних держав до інших пролягають у межах сухопутної, повітряної та водної території. Широкого поширення набула міграція морським шляхом. На цій арені розігруються найбільш трагічні події, коли плавучі засоби, які використовують мігранти, зазнають лиха та гинуть цілі сім'ї. При цьому організовані злочинні угруповання зазвичай не дбають про умови доставки мігрантів морем. Їх основною метою є отримання максимальної вигоди. Судна перебувають у поганому технічному та санітарному стані, часто не пристосовані для перевезення великої кількості пасажирів[1].

Розглянемо особливості протидії нелегальної міграції у межах морських просторів. Протидія нелегальної міграції, що загрожує життєво важливим

інтересам держав, здійснюється як на міжнародному, так і національному рівнях. У цьому процесі беруть активну участь держави, міжнародні міжурядові організації, інші дійові особи на міжнародній арені. При цьому основними цілями держав та їх міжнародного співробітництва є забезпечення їхньої безпеки від загрози нелегальної міграції та інших загроз, пов'язаних із цим негативним явищем. Світовою спільнотою приймається найширший комплекс заходів у цій галузі – від економічних, політичних та правових до військових, оперативних-розшукових, технічних та ін.[2]

Міжнародне співробітництво у протидії нелегальній міграції в межах морських просторів може мати різні форми: удосконалення нормативної правової бази (укладання міжнародних договорів, прийняття резолюцій міжнародних організацій, внутрішньодержавних нормативно-правових актів); обмін інформацією; здійснення спільних оперативних-розшукових заходів, а також заходів щодо виявлення, попередження, припинення та розкриття злочинів; надання на взаємній основі допомоги при розслідуванні кримінальних справ, а також інші форми співробітництва, які можуть здійснювати заінтересовані сторони. Ці форми є спільними для боротьби зі злочинністю загалом[2, с.102].

Велика роль цьому процесі відводиться міжнародного права. Загалом можна стверджувати, що міжнародне право стоїть на захисті мігрантів легальних та нелегальних як жертв тих чи інших несприятливих умов, що склалися у державах. Основні зусилля світової спільноти спрямовані на боротьбу з організаторами нелегальної міграції, які використовують проблеми в державах для отримання прибутку. Однак це не виключає право держав перешкоджати, не порушуючи основних прав і свобод людини, незаконному проникненню на свою територію, які не мають права на притулок іноземних осіб, знаходженню в їх межах з порушенням встановлених правил. З огляду на це діяльність країн у цій сфері на міжнародній арені умовно називають боротьбою з нелегальною міграцією чи протидією цьому явищу[3].

Протидія нелегальної міграції на море є найскладнішим завданням для держав та їхніх органів влади. Це зумовлено особливими фізико-географічними умовами, різним правовим статусом та режимом морських просторів, великими витратами під час проведення операцій із перехоплення потоків нелегальних мігрантів на море. Великий досвід у цьому питанні накопичено у США. У припиненні нелегальної міграції з Гаїті, Південної Америки та Азії неодноразово брали участь кораблі Берегової охорони та ВМС. Останнім часом інтенсивно діють у боротьбі з нелегальною міграцією у Середземному морі військово-морські сили та морські правоохоронні органи країн Європейського Союзу[1].

Рішенням Ради ЄС від 18 травня 2015 р. створено Середземноморське військово-морське з'єднання ЄС, яке спрямоване на вжиття дієвих заходів

на міжнародному рівні з урахуванням уже очевидних аспектів незаконного провезення мігрантів та торгівлі людьми з метою їх перевезення до Європи, так і тих, які виявляться у майбутньому.

Слід зазначити, що у межах своєї сухопутної території державами здійснюється основний комплекс заходів щодо недопущення нелегальної міграції на море. Такі заходи спрямовані на запобігання попаданню нелегальних мігрантів на судна та їх подальшого виїзду за межі території держав, а також на недопущення проникнення нелегальних мігрантів із суден на берег. Ці заходи здійснюються в рамках боротьби як зі злочинами, що скоюються окремими особами, так і з організованою злочинністю, яка нерідко має транснаціональний характер, і проводяться як у межах сухопутної території порту, так і його акваторії, що є внутрішніми (морськими) водами прибережної держави.

Різний правовий статус морських просторів та їх правовий режим вимагають суворого обліку їх особливостей та використання можливостей, що надає міжнародне право у протидії нелегальній міграції. Світова спільнота все частіше почала звертатися до проблеми нелегальної міграції на море. До найбільш важливих міжнародних договорів, присвячених, у тому числі запобігання та припинення нелегальної міграції з використанням морських транспортних засобів, відносять Женевську конвенцію про відкрите море 1958 р., Конвенцію ООН з морського права 1982 р.[5], Конвенцію з полегшення міжнародного морського суду. Загальне міжнародне право не виключає запобіжних заходів нелегальної міграції, що здійснюється в межах внутрішніх вод прибережної держави, в силу їх повного і виняткового суверенітету над цими водами. Водночас зазначені вище міжнародні договори регламентують як загальні, і спеціальні питання протидії нелегальної міграції не більше різних морських просторів.

Прибережна держава, яка має розумні підстави підозрювати, що на іноземному судні, що йде у його води, знаходяться нелегальні мігранти, може відповідно до міжнародного права запропонувати цьому судну зупинитися для огляду. При виявленні доказів участі судна, що оглядається, у незаконному ввезенні мігрантів або якщо капітан іноземного судна відмовляється допустити висадку та огляд, то, на нашу думку, судну може бути відмовлено в доступі до води прибережної держави. Про факт участі судна у перевезенні нелегальних мігрантів прибережна держава, наприклад, може дипломатичними каналами повідомити державу прапора та інші зацікавлені держави та міжнародні організації[2].

Для підвищення ефективності правового регулювання в області, що розглядається, необхідно, щоб норми міжнародного права, рекомендації ІМО[4], інших міжнародних організацій та міжнародних органів, що займаються проблемами міграції, були реалізовані на національному рівні, шляхом вдосконалення законів, у тому числі в галузі функціонування

морського транспорту. Також необхідна розробка та вдосконалення підзаконних нормативних правових актів, безпосередньо присвячених питанням протидії нелегальній міграції на морі, заходам, що вживаються щодо біженців та інших шукаючих притулок осіб при їх знаходженні на судах, що зазнають лиха. У цьому слід вирішити проблему ставлення країн, їх кораблів, судів і рятувальних служб до мігрантів, які перебувають у плавучих засобах, які відповідають вимогам безпеки мореплавства, тобто. що потенційно перебувають у небезпеці. В даний час відповідальність капітана морського судна настає лише за ненадання їм допомоги особам, що зазнають лиха на морі.

Література:

1. Відлер О. М. Загальноєвропейський досвід протидії нелегальній міграції. Інвестиції: практика та досвід. 2016. № 2. С. 72–76.
2. Кузнєцов С.О. Організаційно-правові механізми протидії нелегальній міграції морем. Правова держава. 2021. №42. С.100-107.
3. Сучасні механізми протидії торгівлі людьми : збірник тез Міжнародної науково-практичної конференції (4 грудня 2020 року) / упор. Г. Я. Савчин, У. О. Цмоць. Львів : ЛьвДУВС, 2020. 180 с.
4. IOM: Mediterranean Arrivals Reach 110,699 in 2019; Deaths Reach 1,283. World Deaths Fall. URL: <https://www.iom.int/news/iom-mediterranean-arrivals-reach-110699-2019-deaths-reach-1283-worlddeaths-fall>
5. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

НЕЛЕГАЛЬНА МІГРАЦІЯ ТА ТОРГІВЛЯ ЛЮДЬМИ ЯК СКЛАДНИК ОРГАНІЗОВАНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Невмержицький Сергій Миколайович
*старший викладач спеціальної кафедри,
Національна академія Служби безпеки України
м. Київ, Україна*

Ознакою останніх років стало значне посилення міграційних процесів, у тому числі пов'язаних із діяльністю транснаціональної організованої злочинності, що відбуваються на регіональному та глобальному рівнях і мають безпосередній вплив на безпекову ситуацію в Україні.

Важливим при цьому є врахування специфіки міграційної ситуації в нашій країні, що, з одного боку, виступає донором мігрантів, а з іншого – місцем транзиту мігрантів з інших країн до Західної Європи і, частково,

реципієнтом таких осіб. Економічна криза в Україні значно посилює мотивацію щодо міграції з країни, у тому числі з використанням нелегальних каналів.

Це призвело до розширення кримінальних мереж, територій, де злочинні угруповання здійснюють свою протиправну діяльність спрямовану на створення начебто додаткових легальних можливостей працевлаштування в країнах Європейського Союзу, втягуючи до неї все ширших верств населення у ролі як жертв торгівлі людьми, так і вербувальників, осіб, що надають сприяння вчиненню злочинів. Реальні масштаби цієї проблеми оцінити не можливо, передусім через її латентність.

Чинники, що сприяють нелегальній міграції: географічне становище нашої країни; економічна криза; корупція; гібридна війна з Російською Федерацією, терористична діяльність; європейська інтеграція; міграційна криза в ЄС, а також право на вільний вибір місця проживання; глобалізація, що передбачає формування режиму вільного переміщення людей; вільний обіг інформації та різниця між рівнем народжуваності між економічно розвиненими країнами та країнами, що розвиваються.

У 2017 р. в ЄС прибуло 205 тисяч нелегальних мігрантів, що на 28% менше, ніж у 2014 р., який передував міграційній кризі, пік якої прийшовся на 2015 р. Порівняно з 2016 р. скорочення становить 63%. Водночас на сьогодні в країнах ЄС вже перебуває 685 тисяч осіб, які претендують на притулок.

Згідно із даними Федеральної поліції (БКА) Німеччини кількість новоприбулих біженців до країни скоротилась у 2017 р. порівняно із 2016 р. удвічі – з 111 тисяч до 55 тисяч осіб. Усього ж мігрантів до цієї країни за 2017 р. прибуло менше 200 тисяч осіб, тоді як у 2015 р. – 890 тисяч осіб. В окремих регіонах цієї країни це скорочення є ще помітнішим, наприклад, у Баварії – у чотири рази. Німеччина приймає майже дві третини осіб, котрі претендують на статус біженця у ЄС.

За 2017 р. до ЄС морським каналом прибула 171 тисяча нелегальних мігрантів, що вдвічі менше, ніж у 2016 р., і вдесятеро менше, ніж у 2015 р. Основною країною транзиту таких мігрантів сьогодні виступає Лівія [2].

Серед причин скорочення притоку мігрантів називають перекриття «Балканського маршруту», запровадження морського патрулювання для запобігання контрабанді людей Середземним та Егейськими морями, а також угоду ЄС з Туреччиною.

Ситуація на основних маршрутах переміщення нелегальних мігрантів має такий вигляд:

Східний Середземноморський маршрут – «Туреччина – Егейське море – Греція» або «Туреччина – Греція» (наземним маршрутом). У 2017 р. цим маршрутом до ЄС прибуло 42319 мігрантів (182227 у 2016 р.). Основними країнами походження мігрантів, що прибували цим маршрутом у 2017 р., були Сирія (40%), Ірак (19%) та Афганістан (11%).

Центральний Середземноморський маршрут – «Лівія/Туніс – Італія». У 2017 р. цим маршрутом до ЄС прибула найбільша кількість мігрантів – 119369 осіб, що на 34 % менше, ніж у 2016 р. Основними країнами походження мігрантів, що прибували цим маршрутом у 2017 р., були Нігерія (15 %), Гвінея (8 %) та Кот-Д'Івуар (8 %).

Західний Середземноморський маршрут – «Марокко/Алжир – Іспанія». Зазначений маршрут є альтернативним щодо двох указаних вище. У 2017 р. цим маршрутом прибуло 28349 мігрантів, що вдвічі більше, ніж у 2016 р. Активізація цього маршруту вказує на пошук кримінальними структурами, причетними до організації нелегальної міграції, нових шляхів переміщення мігрантів. У 2018 р. спостерігається подальше розширення використання цього маршруту. Основними країнами походження мігрантів, що прибували цим маршрутом у 2017 р., були Марокко (21%), Алжир (18%), Кот-Д'Івуар (14%), Гвінея (13%) та Гамбія (11%) [2].

Посилення контролю на морі призвело до зменшення можливостей для мігрантів потрапити до Європи, через що значна кількість таких осіб залишається в країнах транзиту, зокрема Лівії та Туреччина. «Табори для біженців», влаштовані в цих країнах, мають украй несприятливі умови для перебування і більше схожі на місця позбавлення волі. Крім того, у таких умовах біженці часто перетворюються на жертв торгівлі людьми і потрапляють у рабське становище. Досить типовими в таких місцях є травмування та пограбування біженців, інколи – їхні вбивства. Кримінальні структури країн Північної Африки, що спеціалізуються на налагодженні каналів нелегальної міграції, отримують від цього бізнесу до 500 млн. євро на рік. Відзначається зростання рівні кримінальної професіоналізації таких структур, їхньої технічної оснащеності.

Слід зазначити, що тестування нових маршрутів здійснюється кримінальними структурами весь час. Як правило, направляється декілька човнів із мігрантами, й у разі успіху за ними в подальшому слідують більші партії.

Нелегальна міграція веде до формування анклавів осіб, не інтегрованих до суспільства. Мотивація до інтеграції таких осіб до суспільств країн-реципієнтів є незначною. Не працевлаштовані мігранти становляться жертвами торгівлі людьми, торгівлі людськими органами, чи інтегруються до кримінального середовища. Вказана категорія людей у більшості випадків використовується для вчинення широкого кола транскордонних злочинів, таких як контрабанда наркотиків, зброї, підроблених документів, валютних цінностей тощо.

Торгівля людьми здійснюється організованими злочинними угрупованнями, що поєднують у собі ознаки ієрархії та кримінальних мереж, що діють на транснаціональному рівні, використовують корупційне прикриття в різних країнах світу та вживають системних заходів із забезпечення власної безпеки та стійкого продовження своєї протиправної діяльності. Як правило, такі угруповання являють собою мережі відносно

невеликих ієрархічних підструктур, що легко інтегруються між собою на транснаціональному рівні, забезпечуючи переміщення та експлуатацію жертв торгівлі людьми в різних країнах світу. При цьому торгівля людьми є лише одним із напрямів їхньої протиправної діяльності. Особливу «схильність» до застосування насильства мають етнічні угруповання, наприклад албанські, лівійські, туніські, курдські кримінальні структури.

Транснаціональний характер цієї форми організованої злочинності суттєво підвищує рівень її суспільної небезпеки [3].

Більше того, у країнах призначення та експлуатації жертв торгівлі людьми належна увага з боку місцевих правоохоронних органів протидії цій злочинній діяльності може взагалі не приділятися. Порушення прав щодо осіб, які не лише не є громадянами цієї країни, а й перебувають на її території, як правило, нелегально, часто не становить інтересу для місцевої влади.

Спрямування нашої держави до інтеграції до кола розвинених європейських демократій, яким притаманні високі стандарти прав людини, верховенства права, безпеки, добробуту та рівня життя, обумовлює потребу у приділенні додаткової уваги протидії нелегальній міграції та торгівлі людьми.

Для нашої держави ці явища мають виражений транскордонний характер. Тому, ефективна та якісна протидія організованій злочинності, правоохоронними органами України є нагальною, актуальною та вкрай важливою для розвитку вказаних інституцій в контексті обраного стратегічного руху України у бік євроатлантичного спрямування.

Довідково: Розділ II «Поточні та прогнозовані загрози національній безпеці та національним інтересам України з урахуванням зовнішньополітичних та внутрішніх умов» Указу Президента України від 14.09.2020 № 392/2020 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України» [1].

Література:

1. Указ Президента України від 14.09.2020 № 392/2020 Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 14 вересня 2020 року «Про Стратегію національної безпеки України».

2. Гриненко І.М. та ін. Боротьба з корупцією та організованою злочинністю: підручник. Наук.-вид. відділ НА СБ України. Київ, 2019. Т. 1. 158 с. Інв. № 5164–30.

3. Невмержицький С.М. Протидія організованим злочинним угрупованням з числа професійних злочинців підрозділами БКОЗ Служби безпеки України: навчальний посібник. Наук.-вид. відділ НА СБ України. Київ, 2017. Інв. № 3677.

**СТАН НАУКОВОЇ РОЗРОБЛЕНОСТІ ПРОБЛЕМИ
ОПЕРАТИВНО-РОЗШУКОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
ВИЯВЛЕННЯ ТА РОЗСЛІДУВАННЯ ТОРГІВЛІ ЛЮДЬМИ
В МОРСЬКОМУ СЕРЕДОВИЩІ**

Форос Ганна Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент,
т.в.о. завідувача кафедри кібербезпеки
та інформаційного забезпечення,*

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

Мельнікова Олена Олександрівна

*кандидат юридичних наук,
викладач кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Системний розгляд проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі або іншої незаконної угоди щодо людини вимагає визначення стану її наукової розробленості.

У першу чергу, теоретичну базу дослідження проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі становлять ті комплексні наукові праці, що закладають підвалини сучасної правової теорії.

Участь оперативних підрозділів у розслідуванні кримінального провадження, навіть у тому випадку, коли особі повідомлено про підозру, є обов'язковою складовою подальшої роботи з розкриття і розслідування злочину.

Теоретичні і практичні проблеми взаємозв'язку оперативно-розшукової діяльності і кримінального процесу та використання матеріалів оперативно-розшукової діяльності як приводів та підстав для початку кримінального провадження, проведення слідчих (розшукових) дій, застосування заходів безпеки до учасників кримінального судочинства, а також для отримання фактичних даних, що можуть бути доказами у кримінальному провадженні. [4]. Можемо виділити функцію діяльності оперативних підрозділів – функція оперативно-розшукового забезпечення досудового провадження. Зокрема, вказана функція конкретизується у тих завданнях, що фактично виконуються оперативними підрозділами кримінальної поліції у кримінальному провадженні під час його оперативного супроводження, а саме: – встановлення осіб, причетних до вчинення кримінальних

правопорушень; – проведення заходів пошукового характеру, які не потребують отримання дозволу або погодження зі слідчим, прокурором чи слідчим суддею; – розшук осіб, які переховуються від органів досудового розслідування та суду; – виконання доручень слідчого, прокурора про проведення слідчих (розшукових) дій та негласних слідчих (розшукових) дій; – вирішення завдань із подолання протидії розслідуванню та забезпечення безпеки учасників кримінального провадження; – встановлення причин та умов вчинення злочинів та вирішення інших завдань кримінального провадження.

Так, оперативні підрозділи відповідно до положень КПК України: здійснюють слідчі (розшукові) дії в кримінальному провадженні за письмовим дорученням слідчого, прокурора, та приймають участь у тих, що проводяться слідчим, прокурором; здійснюють негласні слідчі (розшукові) дії за письмовим дорученням слідчого, прокурора; здійснюють розшук підозрюваного за постановою слідчого, прокурора та обвинуваченого за ухвалою суду; затримують осіб, які підозрюються у вчиненні кримінального правопорушення; формують матеріали оперативно-розшукової діяльності, що можуть використовуватися як докази та слугувати підставою для початку досудового розслідування; здійснюють слідчі (розшукові) дії та негласні слідчі (розшукові) дії під час судового провадження за дорученням суду. У той же час, підрозділи кримінальної поліції виконують завдання, що безпосередньо не передбачені нормами КПК України, зокрема здійснюють оперативне супроводження кримінального провадження [1].

Розглядаючи стан наукової розробки проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі, доцільно згадати ті наукові джерела, в яких уперше з'являється сам термін «оперативно-розшукове забезпечення» та надається його визначення. Відзначимо, що на той час йшлося про оперативно-розшукове забезпечення діяльності слідчого із вирішення окремих завдань досудового розслідування, як то встановлення особи, яка вчинила злочин, проведення окремих слідчих дій та ін.

«Оперативно-розшукове забезпечення» – це система логічно пов'язаних і взаємозумовлених заходів, реалізованих співробітниками оперативних підрозділів для своєчасного порушення кримінальної справи при виявленні ознак конкретного злочину, вирішення питання про початок розслідування, проведення його в оптимальні строки, з достатньою повнотою і всебічністю [2].

На нашу думку, найбільш вдале визначення оперативного супроводження – це комплекс оперативно-розшукових заходів у конкретній кримінальній справі, що здійснюються з метою пошуку і фіксації фактичних даних, які можуть бути доказами в цій справі, забезпечення

всбічного, повного і об'єктивного дослідження обставин справи, безпеки учасників кримінального судочинства, постійного інформування органів досудового слідства і суду про протиправні дії підозрюваних, обвинувачених та інших осіб, спрямовані на негативний вплив на учасників кримінального судочинства для протидії встановленню істини у справі [3].

Аналізуючи наукову літературу, стає помітно, що питання оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування злочинів безпосередньо пов'язані з проблематикою подолання протидії розслідуванню. Оперативно-розшукове забезпечення кримінального судочинства (виявлення, розслідування, розкриття злочинів і їх судового розгляду) розглядається як «система заходів, які здійснюються суб'єктами оперативно-розшукової діяльності з метою: створення оптимальних умов для здійснення повного й об'єктивного процесу доказування; припинення або нейтралізації протидії кримінального середовища виконанню правоохоронної функції держави; виконання функції захисту (безпеки) учасників кримінального процесу; реалізації принципу невідворотності відповідальності винних за вчинене». З цього можна зробити висновок, що оперативно-розшукове забезпечення досудового розслідування є вкрай потрібним елементом по тих кримінальних провадженнях, де спостерігається або є потенційно можливою протидія з боку осіб, причетних до протиправної діяльності, або інших зацікавлених осіб.

У сучасних юридичних дослідженнях питання виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі нерідко пов'язуються з проблемою подолання протидії розслідуванню злочинів. Основні напрями протидії правоохоронним та судовим органам, засновані на залякуванні можливих свідків і потерпілих від торгівлі людьми в морському середовищі, фізичному і психологічному насиллі, закладаються ще на етапі здійснення протиправної діяльності до її виявлення та викриття окремих членів злочинного угруповання. Дійсно, саме у насиллі над потерпілими чи свідками або ж погрозах його застосування найчастіше виявляється протидія досудовому розслідуванню з боку організованих груп, причетних до торгівлі людьми в морському середовищі.

Підсумовуючи вищевикладене, відзначимо, що закладені теоретичні положення у наукових працях вітчизняних вчених і дослідників у галузі криміналістики та оперативно-розшукової діяльності є теоретичною базою для наукової розробки проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі. На сьогоднішній день в теорії криміналістики та оперативно-розшукової діяльності відсутнє комплексне дослідження проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі. Теорія та практика роботи органів досудового розслідування потребують системної наукової розробки наступних питань:

– організації оперативного пошуку фактів підготовки або вчинення торгівлі людьми в морському середовищі; – специфіки документування торгівлі людьми під час провадження за оперативно-розшуковими справами; – особливостей оперативного супроводження досудового розслідування торгівлі людьми в морському середовищі; – перспектив оперативно-розшукового забезпечення подолання протидії розслідуванню торгівлю людьми в морському середовищі; – напрямів удосконалення взаємодії оперативних підрозділів з іншими суб'єктами під час виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі.

Прикладний характер проблеми оперативно-розшукового забезпечення виявлення та розслідування торгівлі людьми в морському середовищі вимагає комплексного застосування філософських, загальнонаукових та міждисциплінарних методів наукового пізнання, а також особливого нахилу у застосуванні методів соціальних наук (соціологічний, ознайомчо-документальний, статистичний) з метою одержання належної емпіричної бази дослідження.

Теоретично доведений тісний зв'язок торгівлі людьми в морському середовищі з діяльністю організованих груп і злочинних організацій обумовлює необхідність розгляду окремих складових оперативно-розшукового забезпечення розслідування цих злочинів під кутом боротьби з організованою злочинністю, що, у свою чергу, передбачає вжиття заходів, спрямованих на подолання протидії здійсненню кримінального провадження та забезпечення безпеки його учасників.

Література:

1. Про забезпечення безпеки осіб, які беруть участь у кримінальному судочинстві: Закон України від 23.12.1993р. № 3782-XII. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3782-12>. (дата звернення: 10.12.2021).
2. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992 № 2135-XII: за станом на 12.04.2017р. № 1965-19. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>. (дата звернення: 10.12.2021).
3. Про організаційно-правові основи боротьби з організованою злочинністю: Закон України від 30.06.1993р. № 3341-XII. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>. (дата звернення: 10.12. 2021).
4. Татаров О. Ю. Теоретико-правові і організаційні засади досудового провадження в кримінальному судочинстві : дис. ... д-ра юрид. наук : спец. 12. 00. 09. К., 2013. 382 с.

THE FUNCTIONING OF MARITIME SEARCH AND RESCUE TEAMS

ДІЯЛЬНІСТЬ МОРСЬКОЇ ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНОЇ СЛУЖБИ УКРАЇНИ

Бурлаченко Дементій Анатолійович

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

Волошин Андрій Олександрович

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

Заяц Сергій Валентинович

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

На Україну, як морську державу що входить до Балтсько-Чорноморського регіону покладена досить велика відповідальність з забезпечення пошуку та рятування, що відповідає сучасним потребам морського судноплавства у справі рятування людей, що терплять лихо на морі. Досить значним є і район відповідальності що контролюється з боку держави. Не буде зайвим додати, що українські рятівники впродовж двадцять чотирьох годин на добу, несуть чергування і готові прийти на допомогу тим, хто потрапив у небезпеку. Відповідальним органом за пошук і рятування в Чорному морі є Казенне Підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» (МПРС), що утворена з метою забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України, як держави прапору та прибережної держави, щодо:

- організації, діяльності та утримання відповідної ефективної пошуково-рятувальної служби;
- створення національного органу з загальної координації пошуку і рятування та забезпечення в повному обсязі заходів з морського пошуку і рятування в пошуково-рятувальному районі України.

Метою створення МПРС стало забезпечення здійснення заходів щодо організації пошуку і рятування на морі, охорони людського життя у відкритому морі у відповідності з міжнародними договорами (конвенціями), стороною яких є Україна.

До таких належать:

- Міжнародна конвенція з пошуку і рятування на морі 1979 року (SAR);
- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS);
- Конвенція ООН з морського права 1982 року (UNCLOS);
- Угода про співробітництво причорноморських країн з пошуку і рятування на Чорному морі 1998 року (Ankara agreement);
- Керівництво з міжнародного авіаційного і морського пошуку і рятування (IAMSAR).

Варто зауважити що морський пошуково-рятувальний район України складає близько 137 тис. км², що є приблизно чвертю сухопутної території держави. Одне з головних завдань МПРС – забезпечення несення постійної пошуково-рятувальної вахти у готовності до оперативного рятування людей, надання їм невідкладної медичної допомоги та евакуації у безпечне місце.

Але разом з тим, високий рівень аварійності світового флоту та загибель людей, вимагають необхідність перегляду підходів до існуючої системи забезпечення безпеки судноплавства та організації пошуково-рятувальних робіт у морі. Недостатнім є також рівень автоматизації процесів управління та інформаційної підтримки морських пошуково-рятувальних операцій серед берегових служб, тому постійний розвиток пошуково-рятувальної галузі в Україні та ефективна сумісна взаємодія з оперативними органами різних служб таких як Військово-морські сили, Державна прикордонна служба та Державна служба надзвичайних ситуацій України повинна реалізовуватись на основі сучасних інформаційних технологій управління пошуково-рятувальними операціями.

Література:

1. Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*/ N. J. Spykman – New York: Harcourt, Brace and Company, 1944. – С. 4.
2. Казенне підприємство “Морська пошуково-рятувальна служба” URL: <https://sar.gov.ua> (дата звернення 06.12.21).
3. 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.

THE CONCEPT OF A COASTAL ZONE FROM THE POINT OF VIEW OF THE FUNCTIONING OF THE MARITIME SEARCH AND RESCUE SERVICES

Kanifolskyi Oleksandr Olegovych

*Ph.D., Docent of Department "Ship Theory and Design
named after prof. Vorobyev Yu.L.",
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Krysiuk Larysa Mikhailovna

*Ph.D., Docent of Department "Entrepreneurship and tourism",
Odessa National Maritime University
Odessa, Ukraine*

Various Rules of Classification Societies regulate for ships the distance from the place of refuge, distance from the shore and/or the wave height in the region. In some cases, it may be necessary to determine the measurements and speed (or speed reduction) of a vessel capable to go toward head wave, for example, for a rescue vessel. **The purpose** of this study is to define the term "coastal navigation voyage" using the energy wave criterion (EWC) and to define the characteristics of rescue ships for this restricted area.

Shipping Register of Ukraine [1] defines the maximum width of the coastal zone from 5 to 20 nautical miles. International documents [2] identify ship Category A. For such vessel, all passengers and crew could be saved over the shorter of the following periods: a period of time, necessary to ensure that the people in the lifeboats or rafts, were not exposed to the environment, leading to hypothermia or 4 hours (HSC passenger-A).

In this regard, an interesting graph given in the book [3], Fig. 1. It is necessary to study the values of the average temperature in the coastal zones of the seas and oceans, where the coastal route of the vessel is planned and the capabilities of the coastal rescue services, in terms of the length of time during which the people on the damaged vessel will be assisted.

When carrying out a rescue operation, it is necessary to have information about the speed reduction of the rescue vessel in the oncoming wave. The criterion

$$EWC = \frac{\gamma g k_w h_w^3 B}{4.4 m v^2}$$
 [4] and the data obtained in the towing tanks [3] and [5] can be applied to assess the decrease in the speed of the vessel. The formula for the criterion includes: the density of water γ , the acceleration of gravity g , the coefficient k_w associated with the height h_w and wavelength L_w , the width B and

mass m of the vessel, the speed v of the vessel. When deriving the EWC criterion, it was assumed that the ship is colliding with a wave (height h_w and length L_w , $k_w = \frac{L_w}{h_w}$), which has energy $E_w = \frac{\gamma g k_w h_w^3}{8} B$ that acts on the breadth of the ship B . All the kinetic energy of the vessel and the added masses of water $E_s = 1.1 \frac{mv^2}{2}$, in accordance with the principle of change in kinetic energy, is spent to overcome the obstacle that has arisen, while the speed of the vessel is reduced to zero.

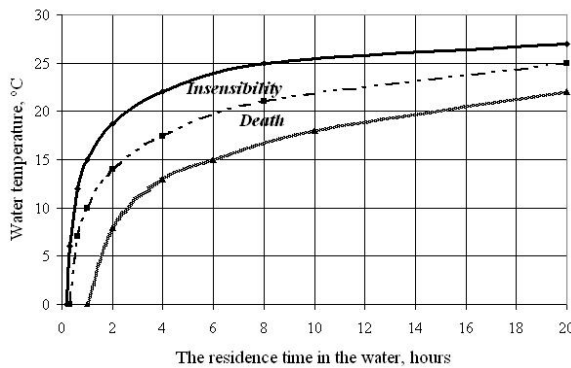


Fig. 1. Influence of water temperatures on the human condition

The data [3] show the drop in the ship’s speed on sea head waves, depending on the Froude numbers. Research carried out in another towing tank [5] confirms this finding. The data is presented in graphical form in the article [4].

It is necessary to have information about the size and relative speed of the vessel that can be effectively operated in a given region.

The following method will be used to solve the problem of determining the relative speed and length of the vessel. If we represent the kinetic energy of a vessel with added masses of water in the form $E_s = 1.1 \frac{mv^2}{2} = 1.1 \frac{\gamma c_b L B d v^2}{2}$, then we

can write the inequality $1.1 \frac{\gamma c_b L B d v^2}{2} \leq \frac{\gamma g k_w h_w^3}{8} B$. In this formula: c_b is block

coefficient, L - length, B - beam, d - draft of the vessel. After solving this inequality, the smallest length of a ship capable of moving towards a wave with energy $E_w = \frac{\gamma g k_w h_w^3}{8} B$, will be determined. The navigator can change the course

of the vessel, reduce speed or drift, but in some cases, for example, a rescue vessel, the vessel must move towards the intended target, towards the wave.

Considering the various documents of the Classification Societies, it can be noted that a wave of 5 points on the Beaufort scale will be typical for the coastal navigation area, with a wave height $h_{1/3} < 2$ m, which corresponds to $h_{3\%}$ about 2.66 m. Vessels designed for inshore voyages are usually equipped with liferafts. The lowest average water temperature in the northern Mediterranean, in January, is around 12°C . The death of a man overboard at this temperature can be predicted in 4 hours. This period of time is in line with the Code [2] requirements for the time in which people should be assisted. In the Black Sea, the lowest average water temperature is 8°C . Therefore, the possible death of a man overboard at such a temperature can be predicted in 2 hours. The possible distance of the vessel from the coast must be related to the speed of the rescue equipment, in the worst storm conditions and with the time during which people can be helped.

Based on the tests [3] and [5] a graph was built, Fig. 2, which shows the dependence of the decrease in the ship's speed on head waves on the EWC criterion. The relative error, when determining the speed reduction using the graph, will be about 17%. The ratio of the wavelength to the length of the vessel is from 1 to 1.25.

In the future, it was assumed that the rescue operation will be carried out using rescue boats with a mass displacement of about 85 tons and a speed of 30 knots. Wave height $h_{3\%} = 2.66$ m, for the coastal area, was determined above. The EWC criterion for this case is 0.3. The estimated drop in vessel speed will be about 55%, respectively, the vessel speed will drop to 13.5 knots. It was said above that in the northern part of the Black Sea, the lowest average water temperature is 8°C and the possible death of a person overboard, at this temperature, can be predicted in 2 hours. In two hours, the boat described above can go 27 nautical miles. This distance can be taken as the width of the coastal zone in terms of human factors.

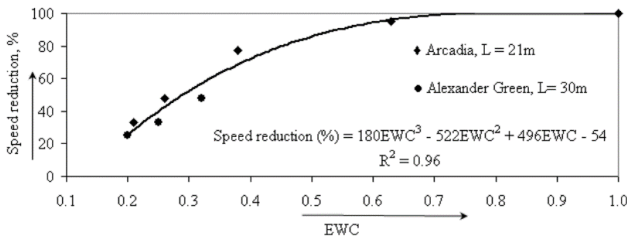


Fig. 2. Dependence of the ship's speed on waves on the EWC

For other regions of the world, the width of the coastal zone will be determined based on the wave height in the region, the lowest water temperature or average ocean temperature, and the characteristics of the rescue vessel.

The variant of determining the characteristics of the vessel (relative speed and length), when ship moves in oncoming waves, was considered. The minimum dimensions of the vessel with sufficient kinetic energy to move against the wave and the possible speed of the vessel, taking into account the design accelerations, were determined. In this work, it is supposed to make a calculation for a height of $h_{3\%} = 2.66$ m, coefficient $k_w = \frac{L_w}{h_w} = 20$. The characteristics of the ship (the length to beam ratio $\frac{L}{B}$, beam to draft ratio $\frac{B}{d}$, block coefficient c_b) can vary. In this calculation, for example, it is assumed $\frac{L}{B} = 6$, $\frac{B}{d} = 4$, $c_b = 0.6$. On Fig. 3, the results of solving this problem are shown. After substituting into the inequality $\frac{1.1c_bLBv^2}{2} \leq \frac{gh_w^2L_w}{8} \frac{B}{d}$ the above characteristics of the vessel and the vessel speed values (taking into account the Froude numbers), it becomes possible to obtain the results. The upper right part of the graph, Fig. 3, (above the solid line) characterizes vessels with sufficient kinetic energy to move in oncoming waves. Accordingly, the lower, left part refers to vessels that have insufficient mass and speed for this type of movement. Such vessels will lose speed until they come to a complete stop. This graph also contains a point that is representative of the rescue vessel described in the previous section. The design acceleration for the rescue ship is more than two times that for the passenger ship, so the point is above the dotted line.

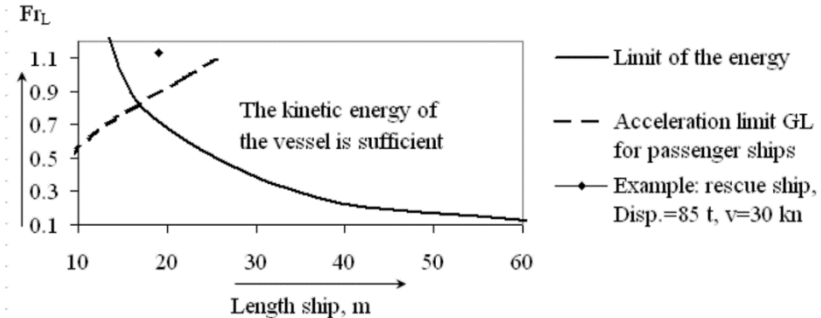


Fig. 3. Calculation of the characteristics of a vessel moving in oncoming waves, $h_{3\%} = 2.66$ m.

A method for determining the coastal navigation area, based on the physiological characteristics of a person to survive in water, at different temperatures and the possible speed of a rescue boat on a head wave characteristic of a given area, was proposed. In addition, a method for selecting the characteristics of the rescue boat (the dimensions of the vessel and its relative speed F_{rL}) has been developed.

References:

1. Shipping Register of Ukraine: Rules for Classification and Construction Rules of River Sea Navigation Vessels / Shipping Register of Ukraine. 2006.
2. International Maritime Organization: International Code of Safety for High-Speed Craft. Instructions for the Guidance of Surveyors / TSO. 2000.
3. Levi B.Z. Passenger ships of coastal navigation. Leningrad, 1975. 317 p.
4. Kanifolskyi O. New energy wave criterion (EWC) and possible areas of its application. *International Journal on Interactive Design and Manufacturing (IJIDeM)*. 2020. № 14. P. 719-725.
5. Voitkunsky Y.I. Handbook on the theory of the ship. Leningrad: Shipbuilding, 1985. V. 3. 541 p.

ФУНКЦІОНУВАННЯ КАЗЕННОГО ПІДПРИЄМСТВА «МОРСЬКА ПОШУКОВО-РЯТУВАЛЬНА СЛУЖБА»

Козоріз Владлена Олександрівна

здобувач вищої освіти

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут»
м. Харків, Україна*

Зріст кількості, типів та ефективності роботи суден на сьогоднішній день, а також щільність їх розподілу на морських маршрутах підвищує ймовірність виникнення аварійних ситуацій на морі, наслідком яких можуть бути втрати технічних споруд та людські життя.

Створення безпеки людського життя на морі завжди буде залишатися найважливішою проблемою судноплавства. Серед різних сфер людської діяльності однією з найнебезпечніших є ті сфери, що пов'язані саме з необхідністю перебування людей у відкритому морі.

В 2011 році в Україні було створено Морську пошуково-рятувальну службу.

Казенне підприємство «Морська пошуково-рятувальна служба» – це державне унітарне підприємство. У своїй діяльності Підприємство керується Конституцією та законами України, актами Президента України, Кабінету Міністрів України, тощо.

Підприємство створено з метою забезпечення належного функціонування системи пошуку та рятування на морі; забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України, як держави прапора та прибережної держави, щодо:

- організації, діяльності та утримання відповідної ефективної пошуково-рятувальної служби;
- створення національного органу з загальної координації пошуку і рятування та забезпечення в повному обсязі заходів з морського пошуку і рятування в пошуково-рятувальному районі України.

Морська пошуково-рятувальна служба стала єдиним підприємством, на яке покладаються всі функції із забезпечення пошуку та рятування на морі.

Основними завданнями служби є забезпечення несення постійної пошуково-рятувальної готовності для оперативного рятування людей, надання їм невідкладної медичної допомоги та евакуації у безпечне місце та організаційно-технічне забезпечення сталого функціонування та подальшого розвитку національної системи пошуку і рятування у морському пошуково-рятувальному районі України.

Служба створювалася у формі казенного підприємства, що належить до сфери управління Мінінфраструктури та утримується за рахунок перерозподілу надходжень від портових зборів, зокрема, корабельного збору.

Функціонування в Україні Морської пошуково-рятувальної служби значно підвищило ефективність проведення операцій щодо постійного несення аварійно-рятувальної готовності для надання допомоги людям та об'єктам, що зазнали лиха на морі; пошуку і рятуванню людей, надання їм першої невідкладної допомоги та евакуації на берег; рятування в морі суден, які потерпають лиха; проведення аварійних підводно-технічних заходів.

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

ІНСТРУМЕНТАЛЬНІ ЗАСОБИ АВТОМАТИЗОВАНОГО ПРОЕКТУВАННЯ КОМПЛЕКСУ ТЕХНІЧНИХ ПРИСТРОЇВ ІНФОРМАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ

Балтовський Олексій Анатолійович

*доктор технічних наук, доцент,
професор кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

На практиці, при розробці комплексу технічних засобів (КТЗ) як правило використовуються:

– оболонки КТЗ. Комплекси цього типу створюються, як правило, на основі якого-небудь КТЗ досить добре зарекомендував себе на практиці. При створенні оболонки з комплексу-прототипу видаляються компоненти, занадто специфічні для області їх безпосереднього застосування, і залишаються ті, які не мають вузької спеціалізації;

– мови програмування високого рівня. Інструментальні засоби цієї категорії позбавляють розробника від необхідності заглиблюватися в деталі реалізації комплексу – способи ефективного розподілу пам'яті, низькорівневі процедури доступу та маніпулювання даними

– середовище програмування, що підтримує кілька парадигм. Засоби цієї категорії включають кілька програмних модулів, що дозволяє користувачеві комбінувати в процесі розробки комплексу різні стилі програмування.

– додаткові модулі. Засоби цієї категорії представляють собою автономні програмні модулі, призначені для виконання специфічних завдань в рамках обраної архітектури комплексу вирішення проблем.

На підставі аналізу літературних джерел [1, 2, 3, 4] нами встановлено, що створення КТЗ є складним ітераційним процесом, який в даний час не може бути повністю формалізований через відсутність єдиного підходу до вибору КТЗ для АСУ різних об'єктів.

Рішення поставленого завдання можна розглянути у вигляді виконання наступних основних етапів:

1. розробка багатокритеріальної моделі синтезу комплексу технічних засобів ІС;

2. вибір і обґрунтування алгоритму реалізації розробленої моделі;
3. розробка програмного засобу автоматизованого проектування комплексу технічних засобів ІС;
4. експериментальна перевірка і визначення адекватності розробленої моделі.

Складність вирішення цього завдання обумовлено великою розмірністю, багатокритеріальністю і високою невизначеністю вихідної інформації на різних етапах проектування КТЗ. Розглянуті особливості, а також трудомісткість і велика розмірність розв'язуваної задачі синтезу КТЗ ІС значно ускладнюють розробку формальних методів проектування.

Проектування КТЗ є багатокритеріальними завданням, вирішення якого складається з наступних етапів:

- вибір і обґрунтування локальних критеріїв;
- формування функції корисності локальних критеріїв;
- синтез узагальненого критерію; пошук області компромісів;
- пошук компромісного рішення за узагальненим критерієм.

Розглянемо ці етапи. З метою побудови адекватної моделі, в повній мірі, яка описує предметну область, необхідно визначити локальні критерії. Для цього на основі принципів системного підходу декомпозируємо проектувану систему на сукупність її основних властивостей. Таким чином, виходячи з характеристик системи: велика розмірність, високий рівень вимог до надійності функціонування, великий обсяг інформації, що зберігається і оброблюваної інформації, було обрано такі основні критерії: мінімальна вартість створення і експлуатації КТЗ, максимальна надійність функціонування і продуктивність, максимальна відмовостійкість.

Найбільш важливими характеристиками системи є її вартість і продуктивність, тому в якості обмежень в розробленій математичній моделі були прийняті: вартість експлуатації і завантаженість кожного сервера на всіх рівнях архітектури клієнт-сервер.

У зв'язку з тим, що локальні критерії неоднорідні і мають різні шкали вимірювання, ускладнюються агрегація приватних оцінок. Для вирішення цієї проблеми необхідно вибрати і обґрунтувати універсальну функцію корисності локальних критеріїв, яка відображала б конкретні особливості і цілі системи, що розробляється.

З цією метою використовуємо функцію корисності критеріїв такого вигляду

$$P_i[f_l(x)] = \left(\frac{f_l(x) - f_{\max}(x)}{f_l(x) - f_{\min}(x)} \right)^{\alpha_i},$$

де $f_l(x)$ – поточне значення l – го локального критерію; $f_{\max}(x)$ – найгірше значення l – го локального критерію; $f_{\min}(x)$ – екстремальне значення l – го локального критерію; α – показник нелінійності.

$$x = \{x_1, x_1, \dots, x_n\}, i = \overline{1, n}$$

де n – кількість серверів; x_i – булева змінна, яка визначає наявність i – го сервера в складі КТЗ ІС.

Як узагальненого критерію оцінки можна використовувати адаптивну і мультиплікативну функції корисності виду:

$$W(X^0) = \max_{x^0 \in \Omega} \sum_{i=1}^p \lambda_i p_i(f_i(x)),$$

де X^0 – компромісне рішення; Ω_x – область компромісів; p – число локальних критеріїв; λ_i – параметр ізоморфізму.

Параметр ізоморфізму λ_i , дозволяє враховувати різномірні приватні критерії і приводити їх до єдиної метриці. Так як мультиплікативна форма не може врахувати інформацію про перевагу локальних критеріїв, в зв'язку з тим що $\prod_{i=1}^p \lambda_i$ є постійним масштабним множником, то в подальшому будемо використовувати адаптивну функцію корисності.

Попередній вираз справедлив лише в разі коли коефіцієнти λ_i враховують не тільки важливість критеріїв, але і призводять їх до єдиного вигляду і розмірності. В даному конкретному випадку визначення коефіцієнтів ізоморфізму утруднено. Для вирішення цієї проблеми адаптивну функцію представити у вигляді:

$$W(X^0) = \max_{x^0 \in \Omega} \sum_{l=1}^p a_l p_l(f_l(x)),$$

де a_l – ваговий коефіцієнт, що відображає важливість l – го локального критерію; $p_l(f_l(x))$ – функція корисності l – го локального критерію;

При цьому ваговий коефіцієнт a_l , визначається виходячи зі співвідношення:

$$\sum_l a_l = 1, a_l \in [0, 1], \forall_l = \overline{1, p},$$

У загальному випадку узагальнений критерій пошуку оптимального рішення можна записати у вигляді

$$W(X^0) = \arg \max_{x^0 \in \Omega} \left\{ \sum_{l=1}^p [a_l p_l(f_l(x))]^\beta \right\}^{\frac{1}{\beta}},$$

де β – коефіцієнт адаптації.

Варіюючи значенням коефіцієнта β проектувальник може використовувати широкий клас схем компромісу при пошуку оптимально рішення.

Завдання проектування КТЗ ІС полягає в пошуку екстремального значення при наступних обмеженнях:

$$C_i^{екс} x_i \leq C_i^{дон},$$

де C_i^{exc} – вартість експлуатації i – го сервера; C_i^{don} – допустима вартість експлуатації i – го сервера; x_i – завантаженість сервера.

$$P_i x_i \leq P_i^{don},$$

де P_i – завантаженість i – го сервера; P_i^{don} – допустима завантаженість i – го сервера; $x_i = \{0,1\}$ – на дискретність змінних.

Вже згадана завдання відноситься до класу нелінійного дискретного програмування з булевими змінними, тому реалізація розглянутої моделі вимагає великих витрат обчислювальних ресурсів. З метою вирішення завдання обрані два алгоритму, перший з яких – метод випадкового пошуку, і евристичний метод, заснований на теорії генетичних алгоритмів.

Багатокритеріальної розробленої моделі і невизначеність вихідної інформації дозволяє віднести задачу синтезу комплексу технічних засобів ІС до слабо структурних. У зв'язку з цим найбільш ефективним є використання діалогового, інтерактивного режиму проектування, який в свою чергу дозволяє об'єднати математичні методи і алгоритми з досвідом проектувальника.

На основі розробленої математичної моделі і алгоритму реалізовано програмний засіб проектування комплексу технічних засобів ІС.

Це програмне засіб дозволяє на основі вихідних даних, а саме (кількість серверів (n); їх загальні вартісні характеристики; обмеження на експлуатаційні витрати; завантаженість кожного сервера) визначити технічні характеристики кожного сервера (вартість технічних засобів та вартість їх експлуатації, продуктивність, надійність і вірогідність відмови в обслуговуванні).

До основних особливостей розробленого програмного засобу можна віднести:

- можливість синтезу структури комплексу технічних засобів різної розмірності;
- зручність і наочність проектування.

Література:

1. Балтовский А.А. Иерархическая система управления и алгоритмы автоматизированного синтеза оптимальной структуры / А.А. Балтовский // Сб. наук. праць «Вісник Кременчуцького державного політехнічного університету» ім. Михайла Остроградського. – 2014. – Вип. 6 (53) ч. 1. – С. 11-13.
2. Кокоско В.С. Компактный универсальный детерминированный алгоритм оптимизации целевых функций / В.С. Кокоско, А.А. Балтовский, С.В. Кухаренко, А.Ю. Сергеев // Вестник Херсонского национального технического университета. 2014. № 1 (21). С. 102-105.

3. Стуровский М.З. Интегрированные системы оптимального управления и проектирования: Учеб. Пособие. – Киев: Высшая школа, 2012, – 64 с.

4. Горбатюк А.Ф. Бешкарев А.В. Применение алгоструктурной технологии в компьютерных системах управления. – Луганск: ВУГУ, 2012, – 200 с.

ТЕХНІЧНІ ЗАСОБИ ЗВ'ЯЗКУ ТА ОБРОБКИ ІНФОРМАЦІЇ ЩОДО МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Войченко Тетяна Олександрівна

кандидат економічних наук, доцент,

в.о. завідувача кафедри природничо-математичних

та інженерно-технічних дисциплін,

Дунайський інститут водного транспорту

Державного університету інфраструктури та технологій

м. Ізмаїл, Україна

Морський простір давно представляє для людства життєво важливий інтерес. На долю морських транспортних перевезень припадає більшість світового вантажообігу. Світовий океан грає винятково важливу роль у житті всіх держав, включаючи ті, що позбавлені виходу до моря. Світовий океан є одним із основних джерел біологічних, мінеральних, енергетичних ресурсів більшості країн світу.

Морський транспорт є об'єктивно сферою інтересів фігурантів кримінальної діяльності, задіяних на таких напрямках, як: маршрутизація; нелегальна міграція; незаконний обіг наркотичних речовин; незаконний грошовий трансферт; контрабанда зброї, боєприпасів, культурних цінностей та творів мистецтва тощо.

Неможливо ігнорувати той факт, що значна частина операцій та переміщень суб'єктів організованої злочинності регулярними рейсами пасажирських суден здійснюється під прикриттям звичайних пасажирських та вантажних потоків. Крім терористичних актів, що здійснюються на морі міжнародними терористичними організаціями, які переслідують переважно політичні цілі, у піратства можливі аналогічні акти, що плануються і проводяться конкурентами проти суден великих судноплавних компаній та зазначених вище об'єктів з суто економічними цілями, спрямованими на усунення конкурентів з ринку відповідних послуг.

У зв'язку з конкуренцією, що постійно виникає у світі, загроза ведення конкурентної боротьби неадекватними, у тому числі терористичними

методами, зростатиме. Тому необхідно вести аналітичну та профілактичну роботу і в цьому напрямі.

За десятиліття боротьби з тероризмом у світі було розроблено низку механізмів, методів, технологій державного реагування на потенційні та вчинені факти тероризму (створення спеціальних антитерористичних сил та їх підготовка, посилення охорони особливо небезпечних, зокрема ядерних об'єктів, вироблення технології переговорного процесу про звільнення заручників та ін.).

З метою забезпечення практичної реалізації вимог Глави XI-2 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (МК СОЛАС-74), Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (Кодекс ОСПС), а також поправок до чинного розділу V «Безпека мореплавання» МК СОЛАС-74, визначаються такі вимоги [1-3]:

1) Впровадження системи дальньої ідентифікації та стеження за суднами – Long Range Identification and Tracking (LRIT).

2) Усі судна обладнуються судновою системою оповіщення.

3) Оснащення суден апаратурою автоматичної ідентифікаційної системи.

4) Забезпечення своєчасної передачі повідомлень про напад.

Основне призначення системи дальньої ідентифікації та стеження за суднами – глобальна ідентифікація суден та контроль за їх місцезнаходженням у Світовому океані з боку Договірних урядів з метою сприяння у виконанні ними своїх функцій та зобов'язань як Держави Прапора, Держави Порту та Прибережної Держави щодо забезпечення безпеки судноплавства, включаючи пошук та рятування суден і людей, що зазнають лиха, захист навколишнього середовища та для оперативного завчасного оповіщення відповідних уповноважених берегових служб у разі виникнення потенційної терористичної загрози судну та його екіпажу [4].

Суднова система оповіщення (ССО) призначена для передачі з судна сигналу уповноваженій владі, що безпека членів екіпажу перебуває під загрозою чи є явні причини цього. У повідомленні міститься інформація для ідентифікації судна, його координати та вказується, що охорона судна знаходиться під загрозою або що захист був знижений. Рішення про запуск ССО приймає капітан або особа командного складу, відповідальна за охорону судна.

На судні слід забезпечити можливість приведення ССО в дію з ходового містка та ще щонайменше з одного іншого місця. Приховані кнопки запуску влаштовуються таким чином, щоб запобігти ненавмисному спрацюванню системи.

Приведена в дію система передає оповіщення доти, доки не буде вимкнено або повернено у вихідний стан. При цьому система не повинна подавати будь-які сигнали на самому судні та передавати сигнал тривоги іншим суднам. Будь-яка Адміністрація, яка отримала оповіщення, негайно повідомляє держави, поблизу яких знаходиться судно.

Автоматична ідентифікаційна система (АІС) призначена для посилення заходів забезпечення безпеки життя в морі, безпечного та ефективного судноводіння та захисту навколишнього морського середовища. Мета АІС полягає в тому, щоб допомогти в ідентифікації суден та відслідковуванні цілей, спростити інформаційний обмін (наприклад, шляхом скорочення обов'язкових усних повідомлень) та надати додаткову інформацію для повного розуміння ситуації. Резолюція ІМО А.917 (22) «Керівні принципи для експлуатаційного використання на борту суднових АІС» містить корисні рекомендації щодо використання АІС, які мають виконуватись [5].

Дані, отримані за допомогою АІС, покращають якість інформації, доступної персоналу вахти як на береговій станції спостереження, так і на борту судна. Однак вигода від використання навігаційного засобу завжди настільки ж хороша, наскільки хороші знання та розуміння мореплавця, який використовує цей засіб. Отже, керівні принципи ІМО, втілені в Резолюції А.917 (22), завжди повинні братися до уваги під час використання АІС.

Судно, обладнане АІС, тримає її постійно включеною, за винятком випадків, коли міжнародними угодами, законами або стандартами передбачається скритність навігаційної інформації. У порту використання АІС має здійснюватися відповідно до вимог порту. Капітан може вимкнути модуль АІС для забезпечення безпеки.

Вимоги до суднових засобів зв'язку:

- перебувати у робочому стані;
- бути доступними при необхідності;
- забезпечувати зв'язок з відповідними особами та службами;
- забезпечувати передачу основної інформації щодо сутності та ступеня загрози.

До входу в район, де відбуваються інциденти, і якщо установки ГМСЗБ на судні не мають пристроїв автоматичного введення координат судна від пов'язаних з ними електронних навігаційних засобів, рекомендується регулярно вводити координати судна вручну у відповідне обладнання зв'язку.

При знаходженні в районах, де трапляються напади, на судні повинна бути організована безперервна радіовахта для зв'язку з відповідною береговою або військово-морською владою. Капітан повинен забезпечити, щоб весь час, поки судно перебуває в небезпечному районі або на підході до нього, на вахті була уповноважена особа, відповідальна за зв'язок. Безперервна вахта повинна підтримуватися на всіх частотах лиха та безпеки, особливо на 16 каналі УКХ та на частоті 2182 кГц.

Розширений груповий виклик (РГВ) – це прийом інформації з безпеки на морі, використовуючи спеціальну можливість, яку надає система INMARSAT– С. Берегова станція передає інформацію в заданий географічний район, центр якого визначається координатами місця події (координати судна, що бідує, плавучої міни тощо). Якщо судно знаходиться в даному районі, його приймач РГВ автоматично приймає інформацію. Необхідно відстежувати всі передачі інформації про безпеку на морі для даного району плавання. Щоб забезпечити прийом термінових передач,

судновласникам слід розглянути питання про встановлення окремого спеціального приймача з цією метою, тобто такого, який не вбудований у суднову земну станцію, що використовується у комерційних цілях.

Міжнародна морська організація рекомендує в циркулярному листі MSC/Circ.597, щоб повідомлення щодо нападів піратів або озброєних грабіжників передавалися на відповідний рятувально-координаційний центр (РКЦ) району, водночас уряди повинні забезпечити можливість передачі інформації про напади від РКЦ відповідним силам безпеки [5].

У разі виявлення підозрілих маневрів, які можуть свідчити про негайний напад, судну рекомендується зв'язатися з відповідним РКЦ. Якщо капітан впевнений, що ці маневри становлять пряму загрозу безпеці, слід розглянути питання про передачу «Повідомлення про небезпеку» «Всі станції», і як попередження – іншим суднам, що знаходяться поблизу, так само, як і РКЦ. Повідомлення про небезпеку має передаватися відкритим текстом на робочій частоті УКХ після оголошення на 70-му каналі УКХ з використанням пріоритету «безпека». Всі ці заходи повинні передувати сигналу безпеки (Security).

Якщо відбувається напад і, на думку капітана, судно або екіпаж перебуває у серйозній і невідворотній небезпеці, яка потребує термінової допомоги, він повинен негайно розпорядитися про передачу повідомлення про лихо, попередивши його відповідним сигналом лиха (MAY DAY тощо) з використанням усіх систем радіозв'язку. Відповідний РКЦ повинен підтвердити прийом та спробувати встановити зв'язок. Для мінімізації затримки при використанні суднової земної станції, судна повинні забезпечити використання берегової земної станції, що асоціюється з РКЦ.

Капітани повинні мати на увазі, що сигнал лиха призначений для використання тільки у разі невідвотної небезпеки, і його використання з менш терміновою метою може вилитися в ослаблення уваги до сигналів суден, яким дійсно потрібна негайна допомога. При використанні сигналу лиха слід виявляти обережний і зважений підхід, щоб запобігти у майбутньому зменшенню його значущості. Якщо передача цього сигналу не зовсім виправдана, слід використовувати сигнал терміновості, який має пріоритет над усіма повідомленнями, крім сигналу лиха. Якщо був використаний сигнал терміновості, а насправді напад не відбувся, судно повинне скасувати своє повідомлення, як тільки виявиться, що в ньому більше немає необхідності. Це повідомлення про скасування має також бути адресовано всім станціям.

Слід зазначити, що у прибережних районах зв'язку з берегом можна додатково використовувати телефони стільникової системи зв'язку.

Характер терористичних операцій не вкладається у звичні рамки тактики та стратегії воєнних дій. Як показали теракти в США, навіть найпотужніші у всіх відносинах країни не можуть самотужки захистити себе від раптового нападу. Завдання боротьби з міжнародним тероризмом стало важливим завданням усіх країн.

Література:

1. <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-Convention.aspx> 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.
2. <https://docs.cntd.ru/document/901765675> – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (SOLAS-74/78).
3. http://proukraine.net.ua/?page_id=471 – Нормативно-правова база діяльності морського і річкового транспорту.
4. Торский В. Г., Топалов В. П., Любченко В. И. Кодекс ОСПС в вопросах и ответах. Одесса: Астропринт, 2003. 205 с.
5. Позолотин Л. А., Торский В. Г., Любченко В. И. Охрана судна: Учебное пособие. Одеса: Астропринт, 2008. 232 с.

МЕТОДИКА РОЗРАХУНКУ ГАРМАТИ СТВОЛА ЗА КРИТЕРІЄМ ОПОРУ ВТОМІ

Кібаков Олександр Григорійович

*кандидат технічних наук, професор,
декан факультету портового інжинірингу,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Хомяк Юрій Мефодійович

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри підйомно-транспортних машин та інжинірингу
портового технологічного обладнання,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Жеглова Вікторія Михайлівна

*кандидат технічних наук, доцент
кафедри металорізальних верстатів, метрології та сертифікації,
Національний університет «Одеська політехніка»
м. Одеса, Україна*

Імпульсивне навантаження характеризується раптовістю застосування та короткочасністю дії. Від рівня навантаження впливу залежить ступінь пошкодження конструкції: при низьких рівнях дефекти в матеріалі не виникають, але чим рівні вищі – тим інтенсивніше накопичуються в тілі

незворотні зміни, при ультрависоких рівнях відбувається раптове руйнування.

Пустотілі циліндричні вироби (трубопроводи, деталі гідромашин, збройові стволи тощо) знайшли широке застосування завдяки їх високій конструктивній міцності [1]. У процесі експлуатації вони часто зазнають впливу мінливих в осьовому напрямку x внутрішніх навантажень, $p(x)$, які призводять до виникнення напружень – колових, $\sigma_\theta(r, x)$ та меридіональних, $\sigma_m(r, x)$. Розподіл напружень має складний характер: нерівномірний як по товщині стінки деталі, так і по її довжині. Небезпеку становлять конструктивні концентратори напружень (галтелі, поздовжні та поперечні канавки), місцеві дефекти стінок (надрізи, вм'ятини) та зосереджені навантаження.

Метою даної роботи є створення та опробування методики розрахунку характеристик опору втомі товстостінних осесиметричних деталей, навантажених по довжині змінним внутрішнім тиском і визначення їх ресурсу. Методика ґрунтується на рекомендаціях стандарту ГОСТ 25.504.

Динамічний характер навантажень може призвести до руйнування об'єкта після деякої кількості циклів навантаження і навіть при одноразовій дії, як це сталося з вуглекислотним балоном, рис. 1.

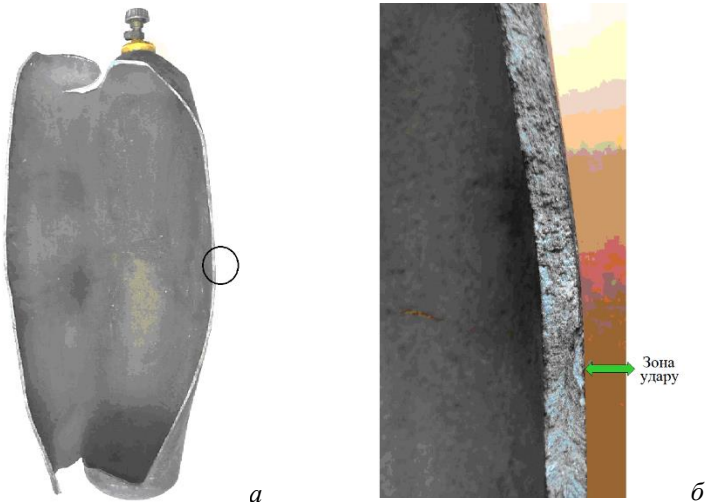


Рис. 1. Аварійне руйнування вуглекислотного балону, викликане ударом у середню частину, локалізованим на довжині 25 мм (номінальний внутрішній тиск 15 МПа, товщина стінки 7 мм)

Після удару в його стінці виникла первісна наскрізна тріщина, тиск різко впав і рідка вуглекислота миттєво перетворилася на газ. Під тиском газу тріщина поширюється з високою швидкістю (що приблизно дорівнює швидкості звуку в металі), швидше, ніж падає тиск. Тому балон зруйнувався на всьому його протязі, рис. 1, *a*. При цьому характерною є поверхня зламу у формі шевронів, рис. 1, *b*.

Основою методики розрахунку на багатоциклову втомі є статистична теорія подібності втомного руйнування Серенсена-Когаєва. Ця теорія дозволяє за заданими конструктивними і технологічними параметрами деталі та механічними характеристиками її матеріалу побудувати сімейство кривих втоми для різних ймовірностей руйнування, що використовуються для оцінки ресурсу деталі при відомому експлуатаційному навантаженні [1]. Стандартом передбачено визначення медіанного значення границі витривалості деталі під час розтягування або згинання $\bar{\sigma}_{-1\theta}$ за формулою

$$\bar{\sigma}_{-1\theta} = \bar{\sigma}_{-1} \cdot K_I \cdot K_V \cdot K_A / [2 \cdot \alpha_\sigma / (1 + \theta^{-\nu_\sigma}) + 1 / K_F - 1], \quad (1)$$

де $\bar{\sigma}_{-1}$ – медіанне значення границі витривалості гладких зразків діаметром $d_0=7,5$ мм; K_I – коефіцієнт, що визначає зниження механічних властивостей металу зі зростанням розмірів заготовок; K_V – коефіцієнт впливу поверхневого зміцнення; K_A – коефіцієнт анізотропії; K_F – коефіцієнт впливу шорсткості деталі. α_σ – теоретичний коефіцієнт концентрації напружень; $\theta = (L / \bar{G}) / (L / \bar{G})_0$ – відносний критерій подібності втомного руйнування; (L / \bar{G}) та $(L / \bar{G})_0$ – критерії подібності даної деталі та гладкого лабораторного зразка відповідно; $\bar{G} = G / \sigma_{max}$ – відносний градієнт першого головного напруження G на внутрішній поверхні деталі; $\sigma_{max} = \alpha_\sigma \cdot \sigma_{nom}$ – максимальне напруження, що діє у небезпечному перерізі деталі; σ_{nom} – номінальне напруження, що визначається в цьому перерізі без урахування концентрації напружень; ν_σ – характеристика чутливості матеріалу деталі до концентрації напружень; L – периметр небезпечного перерізу або його частину, де діють максимальні напруження.

Стандартна методика містить рекомендації для оцінки параметрів рівняння (1): $\bar{\sigma}_{-1}$, $(L / \bar{G})_0$, α_σ , ν_σ , K_I , K_V , K_A та K_F . Для осесиметричних виробів, товщина яких постійна або лінійно змінюється у напрямку x при дії внутрішнього тиску p і перепаді температури по товщині стінки $\Delta t = t_\delta - t_3$, розподіл напружень у радіальному напрямку r визначається формулами Ламе (2) і Лоренца (3)

$$\left. \begin{aligned} \sigma_{mp} &= p / (\beta^2 - 1); \\ \sigma_p &= p \cdot (1 + \gamma_3^2) / (\beta^2 - 1); \\ \sigma_{rp} &= p \cdot (1 - \gamma_3^2) / (\beta^2 - 1); \end{aligned} \right\} \quad (2),$$

$$\left. \begin{aligned} \sigma_{mt} &= A_t \left[\beta^2 (1 - 2 \ln \gamma_3) + 2 \ln \gamma_6 - 1 \right]; \\ \sigma_t &= A_t \left[(\beta^2 - 1)(1 - \ln \gamma_6) - (\beta^2 + \gamma_3^2) \ln \beta \right]; \\ \sigma_{rt} &= A_t \left[\ln \gamma_6 - \beta^2 \ln \gamma_3 + \gamma_3^2 \ln \beta \right]; \end{aligned} \right\} \quad (3),$$

де $\beta=R_3/R_6$ – коефіцієнт товстостінності (відношення зовнішнього радіусу R_3 до внутрішнього R_6); $\gamma_3=R_3/r$; $\gamma_6=R_6/r$; $A_t = \frac{\alpha \cdot E \cdot \Delta t}{(1-\mu)(\beta^2-1) \ln \beta^2}$, E – модуль

пружності матеріалу, α та μ – відповідно коефіцієнти теплового лінійного розширення та Пуассона. Для градієнта напружень у таких об'єктах отримано формулу

$$\bar{\sigma} = 2 / [(1 + \beta^2) R_6] \quad (4)$$

При товщині і тиску, що змінюються в осьовому напрямку, формула (4)

дає приблизний результат, але градієнт $\bar{\sigma}$ можна уточнити, використовуючи метод кінцевих елементів (МКЕ).

Процедура розрахунку ілюструється на моделі артилерійського ствола: внутрішній діаметр (калібр) $2R_6=100$ мм, довжина $L_0=8$ м, зовнішні діаметри дульного зрізу та казенної частини 150 мм та 300 мм, конусність 9:800, рис. 2.

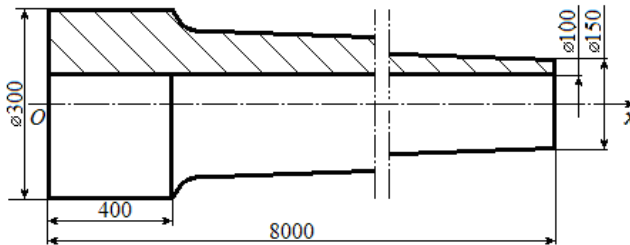
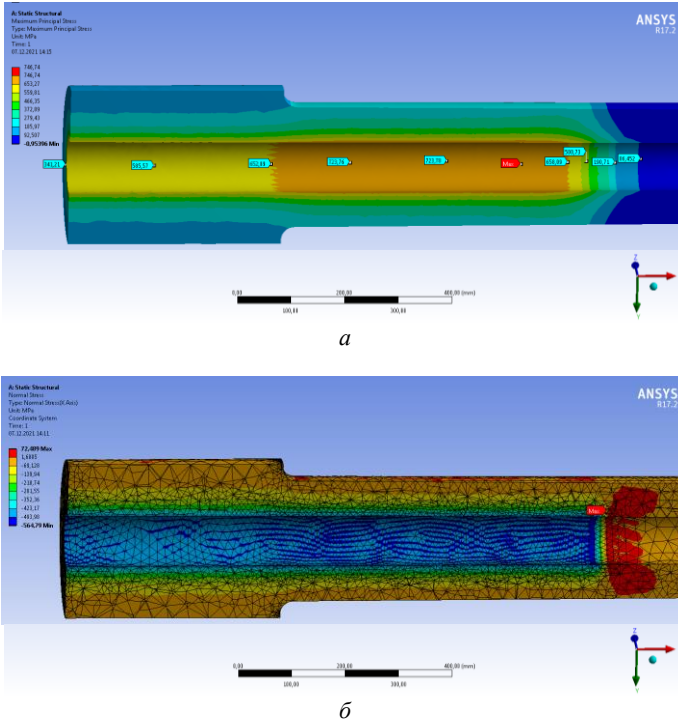


Рис. 2. Модель артилерійського ствола

Необхідність такого розрахунку обумовлена високим рівнем механічних та термічних навантажень при пострілах, що призводить до недостатньої живучості стволів [2]. МКЕ-розрахунок напруженого стану виконано для тиску в стволі $p(x)=500$ МПа, що діє на ділянці $0 \leq x \leq 1000$ мм, рис. 3.

Розрахунок напруження $\sigma_{\text{пр}}$, що виникає у перерізі з абсцисою $x=870$ мм на внутрішній поверхні ствола (рис. 3, *a*), виконаний за формулою Ламе (2) дав значення $\sigma_1=743,2$ МПа. Ця величина відрізняється від отриманої $\sigma_1=746,74$ МПа на 1,7%, отже, розрахунок напружень може виконуватися за формулами (2) і (3), тобто аналітичним методом.



**Рис. 3. Розподіл напружень у стволі:
a – перше головне, σ_1 ; *б* – друге головне, σ_2 .**

Для визначення ресурсу деталі за знайденим значенням $\bar{\sigma}_{-1\theta}$, формула (1), будемо похилу ланку середньомовірної кривої втоми у формі рівняння

$$\sigma^m N = 10^C, \quad (5)$$

де σ та N – поточні значення напруження та відповідної довговічності до руйнування (у кількості циклів зміни навантаження).

Параметри m і C рівняння (5) визначаються за емпіричними залежностями, які для сталей мають вигляд [1]:

$$m = 0,027\bar{\sigma}_{-1\sigma} + 1,4 ; \quad (6)$$

$$C = 0,997(m+1) \lg \bar{\sigma}_{-1\sigma} + 4,25 . \quad (7)$$

Далі, використовуючи рівняння (5), обчислюється довговічність деталі

$$N_{lim} = 10^C / \sigma_{Tmax}^m \quad (8)$$

Число N_{lim} визначає ресурс як кількість циклів зміни напружень до руйнування. Застосування методики розрахунку довговічності конструкцій та її апробація (розрахунок відповідальних деталей гідромашини, навантажених внутрішнім тиском), що базується на положеннях статистичної теорії подібності втомного руйнування, викладене у роботах [3, 4].

Якщо деформування деталі супроводжується появою суттєвих пластичних деформацій, $\epsilon=(0,5\div 1)$ %, кількість циклів до руйнування стає $N_{lim}<(5\cdot 10^4\div 10^5)$. Ця область чисел належить до малоциклової втоми. Для визначення довговічності у таких випадках будується крива малоциклової втоми матеріалу конструкції $N=f(\epsilon)^{(k)}$. Для виконання розрахунків повинні бути відомі: пластичність матеріалу $\epsilon_f = -\ln(1-\psi)$, де ψ – коефіцієнт зменшення поперечного перерізу, що відповідає розриву зразка при розтягуванні; циклічні пружнопластичні деформації у максимально напружених зонах конструкції. Способи визначення цих характеристик викладено у ГОСТ 25.504.

Література:

1. Олійник М.В., Омельченко Ю.М., Немчук О.О. Конструкційна міцність деталей за результатами випробувань і розрахунків. Одеса. 1999. 152 с.
2. Аніпко О.Б., Борисюк М.Д., Бусяк Ю.М., Гончаренко П.Д. Експериментальне дослідження живучості стовбура гладкостовбурної гармати // Інтегровані технології та енергозбереження. 2011. №1, С. 28-31.
3. Khomyak Y, Kibakov O, Medvedev S, Nikolenko I, Zheglova V. Endurance limit of the axial-piston hydraulic machine cylinder block. // Diagnostyka. 2020. 21(1), P. 71-79. <http://dspace.opu.ua/jspui/handle/123456789/10374>
4. Khomiak Y, Kibakov O, Medvedev S, Nikolenko I, Zheglova V. The lifetime forecasting of machine elements by fatigue strength criterion. // Diagnostyka. 2021. 22(4), P. 39-49. <https://doi.org/10.29354/diag/143315>

**ОЦІНКА ТОЧНОСТІ МЕТОДУ ПРИСКОРЕНОГО
ВИЗНАЧЕННЯ ГРАНИЦІ ВИТРИВАЛОСТІ ВІДНОВЛЕНИХ
ДЕТАЛЕЙ СУДОВИХ МЕХАНІЗМІВ І МАШИН**

Конопльов Анатолій Васильович

*доктор технічних наук, професор,
завідувач кафедри машинознавства,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Шумило Олександр Миколайович

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри судових енергетичних установок
та технічної експлуатації,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Кононова Ольга Миколаївна

*кандидат технічних наук, доцент кафедри машинознавства,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Галевський Володимир Володимирович

*старший викладач кафедри машинознавства,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Рожко Олена Костянтинівна

*асистент кафедри прикладної механіки,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Чередарчук Наталія Іванівна

*кандидат технічних наук,
старший викладач кафедри математики, фізики та астрономії,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Розглянутий метод заснований на тому, що положення одного і того ж об'єкта у розподілі логарифму довговічності до руйнування та у розподілі границі витривалості взаємообумовлене, що дозволяє записати такий вираз [1].

$$\frac{\sigma_{Ri} - \bar{\sigma}_R}{S_{\sigma_R}} = \frac{\lg N_i - \lg \bar{N}}{S_{\lg N}}. \quad (1)$$

Введемо позначення $\frac{\lg N_i - \lg \bar{N}}{S_{\lg N}} = z_{\lg N}$ та $\frac{\sigma R_i - \bar{\sigma} R}{S_{\sigma R}} = z_{\sigma R}$ (де $z_{\lg N}$ і $z_{\sigma R}$ – нормовані значення випадкових величин $\lg N$ і σR відповідно; $S_{\lg N}$ і $S_{\sigma R}$ – їх стандартні відхилення) та з огляду на формулу (1), прирівняємо функції Лапласа величин $z_{\lg N}$ і $z_{\sigma R}$

$$\Phi(z_{\sigma R}) = \Phi(z_{\lg N}) = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_{-\infty}^{z_{\lg N}} e^{-\frac{z_{\lg N}^2}{2}} dz_{\lg N} = \frac{1}{\sqrt{2\pi}} \int_{-\infty}^{z_{\sigma R}} e^{-\frac{z_{\sigma R}^2}{2}} dz_{\sigma R}, \quad (2)$$

де $\Phi(z_{\lg N})$ та $\Phi(z_{\sigma R})$ – нормовані функції нормального розподілу логарифму довговічності до руйнування та границі витривалості (функції Лапласа).

Оцінку точності розглянутого методу проведемо, виходячи з віртуального моделювання експерименту, розглянувши конкретний приклад. Для цього за допомогою методу генерування випадкових чисел визначимо десять значень границі витривалості (при середньому її значенні 200 МПа та стандартним відхиленням $S_{\sigma R} = 10$ МПа). За цими даними розрахуємо логарифми довговічностей до руйнування відновлених деталей, задаючи значення напруження на трьох рівнях ($\sigma_1 = 230$ МПа; $\sigma_2 = 250$ МПа; $\sigma_3 = 280$ МПа). При цьому розрахунки проведемо, ґрунтуючись на зв'язках між параметрами степеневого рівняння кривої втоми [3].

Значення стандартного відхилення границі витривалості $S_{\sigma R}$ й логарифма довговічності до руйнування $S_{\lg N_{230}}$, $S_{\lg N_{250}}$ і $S_{\lg N_{280}}$ визначимо за формулою [2].

$$S_{\sigma R} = \left[\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (\sigma_i - \bar{\sigma})^2 \right]^{0,5}, \quad (3)$$

$$S_{\lg N} = \left[\frac{1}{n-1} \sum_{i=1}^n (\lg N_i - \lg \bar{N})^2 \right]^{0,5}, \quad (4)$$

де n – загальна кількість випробуваних деталей; $\bar{\sigma}$ і \bar{N} – середні значення напруження і довговічності до руйнування відповідно.

Підставляючи величини $\lg N$ у формулу (1), визначимо границі витривалості відновлених деталей, які відповідають рівням напружень 230 МПа, 250 МПа та 280 МПа (значення σ_{R230}^C , σ_{R250}^C , σ_{R230}^W , σ_{R250}^W ,

σ_{R280}^W і σ_{R280}^C). Результати розрахунку представлені у табличній формі (табл. 1). Похибки $\delta_{\sigma_{R230}}^C$, $\delta_{\sigma_{R250}}^C$, $\delta_{\sigma_{R280}}^C$, $\delta_{\sigma_{R230}}^W$, $\delta_{\sigma_{R250}}^W$, $\delta_{\sigma_{R280}}^W$ визначені щодо величин σ_R .

Таблиця 1
Результати розрахунку границь витривалості σ_{R230}^C , σ_{R250}^C , σ_{R280}^C
та їх відносних похибок $\delta_{\sigma_{R230}}^C$, $\delta_{\sigma_{R250}}^C$ и $\delta_{\sigma_{R280}}^C$

№ пп	σ_R , МПа	σ_{R230}^C , МПа	$\delta_{\sigma_{R230}}^C$, %	σ_{R250}^C , МПа	$\delta_{\sigma_{R250}}^C$, %	σ_{R280}^C , МПа	$\delta_{\sigma_{R280}}^C$, %
1	172,0	170,9	-0,6	170,8	-0,7	170,4	-0,9
2	187,1	186,4	-0,4	186,5	-0,3	185,7	-0,7
3	191,3	190,8	-0,3	191,2	-0,1	190,0	-0,7
4	193,6	193,7	0,1	193,6	0	192,5	-0,6
5	197,0	197,4	0,2	197,5	0,3	196,8	-0,1
6	197,0	197,4	0,2	197,5	0,3	196,8	-0,1
7	200,2	201,0	0,4	200,6	0,2	200,2	0
8	202,5	203,2	0,3	202,9	0,2	202,7	0,1
9	207,2	208,4	0,6	208,4	0,6	207,8	0,3
10	211,0	212,8	0,9	213,1	1,0	212,1	0,5

Результати розрахунку, наведені в таблиці (1) і показують, що максимальні похибки $|\delta_{\sigma_R}^W|$ приблизно не перевищують 1%, що свідчить про високу точність методу і його можна рекомендувати для порівняльної оцінки втомної міцності відновлених та нових деталей.

Література:

1. Коноплев А.В., Кибакон А.Г. Об определении индивидуальных пределов выносливости. Вісник ОНМУ. 2009. № 26. С. 111-117.
2. Степнов М.Н. Статистические методы обработки результатов механических испытаний. Справочник. М.: Машиностроение, 1985. 232 с.
3. Олейник Н. В. Выносливость деталей машин. К.: Техніка, 1979. 200 с.

КІБЕРРИЗИКИ В СИСТЕМАХ УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

Костюк Юлія Володимирівна

*здобувач Phd спеціальності 122 «Комп'ютерні науки»,
асистент кафедри інженерії програмного забезпечення
та кібербезпеки,*

*Київський національний торговельно-економічний університет
м. Київ, Україна*

Самойленко Юлія Олександрівна

кандидат технічних наук,

доцент кафедри інженерії програмного забезпечення та кібербезпеки,

*Київський національний торговельно-економічний університет
м. Київ, Україна*

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні. Від ефективності функціонування портів, рівня їх технологічного та технічного оснащення, відповідності системи управління та розвитку інфраструктури сучасним міжнародним вимогам, і найголовніше захисту їх від кіберзагроз та кіберризиків залежить конкурентоспроможність українського транспортного комплексу на світовому ринку.

Кібербезпека є одним із пріоритетів у системі національної безпеки України та всього світу. Оператори суден та портових об'єктів використовують комп'ютерну техніку, програмне забезпечення та технології, що піддаються кіберризикам, для навігації, зв'язку, проектування, перевезки вантажів, баласту, забезпечення безпеки, забезпечення екологічного контролю та багато інших цілей, тому частка кіберризиків у загальному обсязі вразливостей, з якими стикається морська транспортна система, свідчить про необхідність підготовки фахівців морської галузі в цьому напрямку з метою всебічного аналізу джерел кібернебезпеки, кіберризиків, цілей кібератак, методів прогнозування та захисту від можливих проявів небезпеки, а також підвищення безпеки моряків, судна та вантажу.

Припустимо, що фахівець, який відповідає за виявлення кібератак на судні, відстежує випадки, на підставі аналізу яких можна стверджувати про спроби виконання кібератак на судно. Це означає, що фахівець з кіберзахисту може виявити, наприклад, наявність електронного листа від невідомого відправника. Такий лист може містити шкідливі файли, послання на шкідливі веб-сайти та інші загрози. Зрозуміло, що досвідчений фахівець ніколи не буде використовувати судовий або

власний комп'ютер для спілкування у соціальних мережах, технічних форумах тощо, але є члени команди, які можуть знехтувати забороною та відкривати підозрілі сайти, внаслідок чого виникає необхідність обов'язкового відстеження того, які саме сайти відкривалися на борту судна та з якого саме пристрою. Крім того, фахівець з кібербезпеки повинен проводитися моніторинг несправжніх або шкідливих сайтів, які змушують або заохочують персонал розкривати конфіденційну інформацію. Наступним важливим кроком є контроль зовнішніх носіїв, які можуть бути використані для оновлення програмного забезпечення бортової системи, а також обов'язкова перевірка фактичних даних, що поступають на судно або передаються з судна на берег. Зовнішні зловмисники, яких називають хакерами досить часто мають перевагу перед екіпажами суден і над береговими операторами саме через недостатні знання і розуміння екіпажу про початок кібератаки, а також своєчасної реакції щодо готовності по знешкодженню загроз чи вторгнень. Хакери і зловмисники можуть використовувати незахищене програмне забезпечення, як і на навігаційному містку так і у членів команди екіпажу, які мають застарілі операційні системи, поганий антивірусний захист, ненадійний захист паролів і порушення очевидних протоколів кібербезпеки [1, 2].

Очевидно, що серія кібератак чи хакерських атак викликає занепокоєння та може привести до затримки, а також невірною або неадекватною реакцією на надзвичайні ситуації, які пов'язані з експлуатацією суднових ІТ-інфраструктур. Вторгнення в системи управління судном і обладнання ІТ-інфраструктури на борту судна може мати руйнівні наслідки, де отримання помилкових даних в навігаційних системах викличе втрату розташування судна у регіоні, втрату управління безпечною навігацією, що приведе до зміни маршруту судна або зіткнення суден, втрати контролю над баластною системою та призведе до втрати стійкості, або взагалі до потенційної повної втрати керування. Такі інциденти можуть завдати катастрофічний збиток, як навколишньому середовищу, економічним збиткам компаній, а також можуть привести й до людських втрат [2].

Отже, кібербезпека – це не тільки запобігання доступу зловмисників до систем та інформації, що може привести до втрати контролю або конфіденційності інформації. Тому, одним з наших основних проєктів в Україні щодо розвитку морської кібербезпеки є рекомендації, прийняті Міжнародною морською організацією (ІМО), які зобов'язують адміністрацію забезпечити належний розгляд можливих кіберризиків та загроз в системах управління безпекою. Сюди відносять: оцінки ризиків і загроз безпеки суден і портів; планування безпеки суден і портів; технічні оцінки безпеки та планування; морська оперативна безпека; відповідність до ISPS; системи безпеки та плану аудиту безпеки; необхідна підготовка ISPS (SSO/ CSO / PFSO); аналіз різноманітних недоліків в системі безпеки.

Оцінка кібербезпеки є цілісним підходом як до офісних, так і до флотських середовищ, який базується на повному наборі галузевих стандартів, передового та власного досвіду з метою збору інформації про культуру безпеки, можливість моніторингу мережі, реагування на інциденти, стійкість і відновлення після кібератак.

Оцінки загроз призначені для виявлення внутрішніх та/або зовнішніх кіберзагроз. Розширений підхід щодо оцінки загроз включає ще й аналіз інсайдерської загрози, а також темний веб-аналіз.

Ризики управління кібербезпекою це, по суті, комплексне проектування, розробка та розгортання програм кібербезпеки. Плани об'єднують берегову та флотську екосистему кібербезпеки для забезпечення ефективного реагування на інциденти та відновлення після них. Підготовка керівних посадовців здійснюється часто за допомогою внутрішніх брифінгів та семінарів, які розроблені з урахуванням вивчення специфічних для клієнта загроз і факторів вразливостей [3].

На сьогоднішній день існує багато унікальних платформ, які пристосовані до морської індустрії та пропонують розробити комплексну оцінку кібербезпеки, тестування, аналіз та розробку рекомендацій для власників та операторів морських перевезень.

Експерти давно попереджали, що Інтернет становить серйозну загрозу безпеці без належних заходів захисту, а наслідки атак можуть бути катастрофічними як і для судна, так і для власників судноплавної компанії. Для підвищення інформаційної безпеки морських транспортних систем необхідно проводити якісні дослідження, які спрямовані на подальший розвиток методів та моделей розпізнавання кіберзагроз інформаційно-комунікаційних систем транспорту (ІКСТ) та прийняття рішень щодо постійного оновлення як матеріально-технічної бази, так і програми підготовки екіпажу моряків на борту судна. Судновласники повинні розробити комплекс процедур щодо навчання та інформування екіпажу про засоби захисту від кіберзагроз та плану попереджувального виявлення загрози кіберризиків.

Тому шляхи забезпечення захисту даних в інформаційно-обчислювальних та телекомунікаційних мережах, розробка стратегії комплексного аналізу стану національної телекомунікаційної мережі для забезпечення пропорційності та адекватності заходів кіберзахисту реальним і потенційним загрозам є на сьогодні надзвичайно актуальними.

Література:

1. Вильский, Г. Б. Информационные риски судовождения [Текст] / Г.Б. Вильский // Наук. Вістник ХДМА. – 2012. – № 1(4). – С. 17–26.
2. Кравцова, Л. В. Застосування теорії випадкових процесів у дослідженні кібербезпеки на морському транспорті / Л.В. Кравцова,

Н.Г. Камінська // Сучасні енергетичні установки на транспорті і технології та обладнання для їх обслуговування. 12-а Міжнародна науково-практична конференція, 06-08 вересня 2021 р. – Херсон: Херсонська державна морська академія, 2021. – С. 250-253.

3. Дудикевич, В. Б. Проблеми оцінки ефективності систем захисту [Текст] / В. Б. Дудикевич, І. А. Прокопишин, В. Ф. Чекурін // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». Сер.: Автоматика, вимірювання та керування. – 2012. – № 741. – С. 118–122.

ОРГАНІЗАЦІЇ НЕЙРОМЕРЕЖЕВОЇ МОДЕЛІ ВІНЕРА

Сіфоров Олександр Іванович

кандидат технічних наук, доцент,

*доцент кафедри кібербезпеки та інформаційного забезпечення
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції,
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Аналіз принципів побудови адаптивних систем автоматичного управління вказав на ряд труднощів, які значно ускладнюють завдання синтезу таких систем. Однією з них є вибір методу налаштування параметрів керуючих пристроїв. Закони налаштування параметрів керуючих пристроїв можуть бути отримані існуючими методами тільки в окремих випадках. Наявність блоку ідентифікації динаміки об'єкта управління і оцінка змінних стану ускладнюють структуру. Крім того, похибка ідентифікації погіршує якість управління, а в деяких випадках призводить до нестійкого режиму роботи.

Застосування апарату нечіткої логіки для побудови адаптивних систем пов'язано з формалізацією неточних, розмитих в смисловому відношенні суджень і узагальнених категорій, що задають класифікацію вихідних понять на рівні нечітких множин, що вельми важливо при управлінні об'єктами, опис яких відомо неточно. Крім того, нечіткі системи за певних умов мають властивість апроксимувати будь-яку нелінійну функцію з будь-якою точністю [1–2]. Це дає можливість створювати адаптивні системи з оптимальним управлінням, яке може бути апроксимоване вихідною змінною нечіткого регулятора [2]. Вибір і обґрунтування математичної моделі є центральними питаннями математичного прогнозування. Побудова моделі досліджуваного процесу являє собою ідентифікації, успіх вирішення якої залежить від співвідношення обсягів апріорної і апостеріорної інформації, що впливають на якість вирішення завдань

відповідно структурної і параметричної ідентифікації. Якщо ідентифікація лінійних об'єктів вивчена досить добре і різні її аспекти докладно висвітлені в літературі [1], то завдання побудови математичних нелінійних об'єктів вивчена значно слабкіше. Важливість вирішення цього завдання обумовлена як бурхливим розвитком засобів обчислювальної техніки, що дозволяють реалізувати складні і важкі алгоритми, так і неефективністю часто застосування лінійних моделей. Якщо в ряді випадків, наприклад,

Існуючі в даний час досить велика кількість методів опису нелінійних об'єктів вимагає значної кількості апіорної інформації як про властивості досліджуваного процесу, так і про умови його протікання. Це є необхідним для ефективного вирішення завдання структурної ідентифікації. Однак і вирішення задачі параметричної ідентифікації супроводжують значні труднощі.

Метою даної статті є розвиток нейромережевого підходу до побудови моделей нелінійних динамічних об'єктів.

Нелінійні моделі Вольтерра і Вінера. Одним з найбільш загальних уявлень нелінійного динамічного об'єкта є опис його функціональним рядом Вольтерра такого вигляду [1, 2]:

$$y(n) = g_0 + \sum_{i=1}^m g(i)u(n-i) + \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^m g(i, j)u(n-i)u(n-j) + \dots \quad (1)$$

$$\dots \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^m \dots \sum_{q=1}^m g(i, j, \dots, q)u(n-i)u(n-j)\dots u(n-q),$$

де $u(n)$, $u(n)$ – відповідно вихідний і вхідний сигнал в момент часу n ;
 $g(i)$, $g(i, j)$, ..., $g(i, j, \dots, q)$ – ядра Вольтерра першого, другого, q -го порядку.

Нелінійне рівняння (1) може бути записано у вигляді рівняння псевдолінійної регресії

$$y(n) = \theta^T x(n), \quad (2)$$

де $\theta = [g_0, g(1), \dots, g(m), g(1,1), g(1,2), \dots, g(m,m), \dots, g(m,m, \dots, m)]^T$;

$x(n) = [1, u(n-1), \dots, u(n-m), u^2(n-1), u(n-1)u(n-2), \dots, u^2(n-m), \dots, u^q(n-m)]^T$ – узагальнений вектор входів.

Завдання побудови математичної моделі, що описується рівнянням Гаммерштейна, зводиться до визначення ядер $g(i), g(i, j), \dots$ або, що те ж саме,

до оцінювання вектора параметрів θ і може бути вирішена стандартними методами теорії ідентифікації. Однак рішення подібної складної задачі привело до того, що замість загальної моделі (1) на практиці застосовують її окремі випадки - моделі Гаммерштейна і Вінера, що складаються з лінійної частини, що відображає динаміку (динамічні властивості)

досліджуваного процесу, і нелінійної частини, яка враховує статичні властивості. Дані відрізняються порядком проходження цих частин: в моделі Гаммерштейна нелінійна статична частина передре лінійної динамічної, в моделі Вінера навпаки вихідний сигнал динамічної частини надходить на вхід нелінійної статичної частини моделі.

Вже згадана нижче нелінійна модель Вінера описується співвідношеннями

$$v(n) = \sum_{i=1}^m b(i) u(n-i),$$

$$y(n) = a_0 + a_1 \sum_{i=1}^m b(i) u(b-i) + a_2 \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^m b(i)b(j) u(n-i) u(n-j) + \dots \quad (3)$$

$$\dots a \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^m \dots \sum_p^m b(i) b(j) \dots b(p) u(n-i) \dots u(n-p).$$

За аналогією з (2) модель Вінера може бути представлена так

$$y(n) = \theta^T x(n), \quad (4)$$

де $\theta = [g_0, g(l), \dots, g(m), \dots, g(m, m, \dots, m)]^T$; $x(n) = [1, u(n-1), \dots, u(n-m), \dots, u(n-m) \dots u(n-m)]^T$.

Тут вектор параметрів моделі Вінера виражений через вектор параметрів Гаммерштейна. Труднощі використання традиційних методів ідентифікації для побудови такої моделі полягають у необхідності апроксимації статичної нелінійності поліномом q -го ступеня, тобто в необхідності вирішення складного завдання структурної ідентифікації щодо визначення ступеня апроксимуючого полінома. У зв'язку з цим доцільним є застосування нейромережевого підходу і вирішення даного завдання.

Нейросетевая модель. Штучні нейронні мережі (ШНМ) представляють собою сучасний апарат вирішення багатьох прикладних задач, зокрема деякі типи ІНС успішно застосовуються в задачах апроксимації складних функцій [2, 3]. Будучи кращими апроксиматорами, ці мережі дозволяють відновити з заданою точністю будь-яку як завгодно складну функцію. У цьому випадку функції, що апроксимуються представляється у вигляді нейронної мережі, яка складається, як правило, з декількох шарів, утворених деяким числом нейронів, що реалізують певним чином обрану активаційну функцію.

Застосування ІНС вимагає вирішення низки питань таких, наприклад, як вибір типу мережі та її архітектури, завдання функції активації і вибір алгоритму навчання.

Серед найбільш широко використовуваних в даний час ІНС для розв'язання задачі ідентифікації слід в першу чергу відзначити багат шаровий перцептрон і радіально базисні мережі (РБС) [2, 3]. При цьому останні часто виявляються більш зручними внаслідок можливості застосування для їх навчання ефективних і легко реалізованих алгоритмів.

В цьому випадку нейромережева модель (4) набуває вигляду

$$\hat{y}(n) = \hat{\theta}^T f[u(n)], \quad (5)$$

де \hat{y} – вихідний сигнал мережі; $\hat{\theta}$ - підлягає визначенню вектор параметрів мережі; $f[\cdot]$ -Вибрати активаційна функція.

Завдання навчання мережі зводиться до визначення її параметрів $\hat{\theta}$, Що здійснюється на основі мінімізації критерію навчання

$$I(n) = e^2(n) = \left(y(n) - \hat{y}(n) \right)^2 \quad (6)$$

У РБС як активаційних зазвичай вибираються функції виду

$$\sigma_i[u] = \exp\left\{ \frac{(u - c_i)^2}{\sigma^2} \right\}, \quad (7)$$

проте, як показано в [2], в ряді випадків досить ефективними є вибір нормованих базисних функцій

$$f_i[u] = \frac{\exp\left\{ \frac{(u - c_i)^2}{\sigma^2} \right\}}{\sum_{j=1}^q \exp\left\{ \frac{(u - c_j)^2}{\sigma^2} \right\}}. \quad (8)$$

У цих виразах c_i, σ^2 - відповідно центри та радіуси базисних функцій $f[u]$.

Використання функцій виду (8) до моделі Вінера (6) призводить до узагальнено-регресійної мережевої моделі Вінера

$$\begin{aligned} v(n) &= \sum_{i=1}^m b(i)u(n-i), \\ \hat{y}(n) &= \sum_{j=1}^q \theta_j f_j[v(n)]. \end{aligned} \quad (9)$$

Навчання моделі. Так як з урахуванням (8) вираз для $\hat{y}(n)$ можна переписати так:

$$\hat{y}(n) = \sum_{j=1}^q \theta_j \frac{\exp\left\{\frac{\left(\sum_{i=1}^m b_i u(n-i) - c_i\right)^2}{2\sigma^2}\right\}}{\sum_{j=1}^q \exp\left\{\frac{\left(\sum_{i=1}^m b_i u(n-i) - c_i\right)^2}{2\sigma^2}\right\}}, \quad (10)$$

задача навчання мережі полягає в оцінюванні її $(q + m)$ параметрів θ_j ($j = 1, 2, \dots, q$).

Найбільш простими є градієнтні алгоритми, отримані шляхом мінімізації (6) і мають вигляд

$$\hat{\theta}_i(n) = \hat{\theta}_i(n-1) - \gamma_1 e(n) \frac{\partial y(n)}{\partial \hat{\theta}_i}; \quad (11)$$

$$\hat{b}_i(n) = \hat{b}_i(n-1) - \gamma_2 e(n) \frac{\partial y(n)}{\partial \hat{b}_i}. \quad (12)$$

де γ_1, γ_2 – параметри, які обираються з умов максимальної швидкості збіжності алгоритмів.

Неважко переконатися, що використовуються в (11), (12) приватні похідні після перетворень приймають такий вигляд:

$$\frac{\partial y(n)}{\partial \hat{\theta}_i} = f_i \left[v(n) \right];$$

$$\frac{\partial y(n)}{\partial \hat{b}_i} = \frac{u(n-i)}{\sigma^2} \sum_{j=1}^q \hat{\theta}_j(n) f_i \left\{ \sum_{e=1}^q \left[\left(\hat{v}(n) - c_e \right) f_2 \right] - \left(\hat{v}(n) - c_j \right) \right\},$$

$$\text{де } \hat{v}(n) = \sum \hat{b}(i) u(n-i).$$

Як видно, реалізація даних алгоритмів ніяких труднощів не викликає, однак відкритим залишається питання вибору оптимальних значень

параметрів γ_1 і γ_2 . Крім того, в розглянутих алгоритмах передбачається, що всі використовувані базисні функції $f_i(\cdot)$ мають однаковий радіус σ^2 . Додаткового позитивного ефекту можна домогтися, якщо застосовуються для апроксимації базисні функції мають різні радіуси σ_i^2 , Які можуть також використовуватися для настройки мережі, тобто бути її додатковими налаштованими параметрами. Однак при цьому складність реалізації істотно зросте, так як число учнів параметрів зросте на q .

В роботі запропоновано досить простий алгоритм навчання нейромережевої реалізації нелінійної моделі Вінера. Отримано співвідношення, реалізація яких є досить простий: на ефективність даного алгоритму суттєво впливає якість вибору параметрів алгоритму γ_1 і γ_2 , Загальних рекомендацій по використанню яких не існує. Тому вибір цих параметрів, що залежить в першу чергу від обсягу наявної апріорної інформації про властивості досліджуваного процесу, повинен проводитися індивідуально в кожній конкретно розв'язуваній задачі. Крім того, точність одержуваної моделі може бути підвищена шляхом використання нейромережевої моделі, базисні функції якої мають різні радіуси.

Література:

1. Nelles O. Nonlinear system identification. Berlin, Heidelberg, New York: Springer – Verlag, 2018. 785 p.
2. Бодянский Е.В., Руденко О.Г. Искусственные нейронные сети: архитектура, обучение, применение. Харьков : ТЕЛТЕХ, 2017. 372 с.
3. Балтовський О.А. Ефективність системи інформаційного обслуговування адаптивної автоматизованої системи управління виробництвом. *Збірник наук. праць «Вісник Вінницького політехнічного інституту»*. 2014. Вип. 1. С. 80–84.

NOTES

NOTES

NOTES

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

www.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.