

Odessa State University of Internal Affairs
Odessa Military Academy
Naval Institute National University «Odessa Maritime Academy»
National University of Water and Environmental Engineering
National Defence University of Ukraine named after Ivan Cherniakhovskyi
Odessa National Maritime University
Scientific and Research Institute of Providing Legal Framework
for the Innovative Development
of National Academy of Law Sciences of Ukraine
Institute of Criminal Law and Applied Criminology (Chisinau)
Baltic International Academy
Gdansk University of Physical Education and Sport
Center for Ukrainian and European Scientific Cooperation

II International scientific conference

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

December 23, 2022



II International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats» : conference proceedings, (December 23, 2022, Odessa, Ukraine). Riga, Latvia : «Baltija Publishing», 192 pages.

ORGANISING COMMITTEE

Foreign members of the Organizational Committee:

Buka Stanislav Anatoliiovych – Doctor of Economics, Professor, Chairman of the Senate of the Baltic International Academy (Republic of Latvia);

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);

Skalski Dariush – Doctor of Science, Professor, Gdansk University of Physical Education and Sport (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).

Ukrainian members of the Organizational Committee:

Shvets Dmytro Volodymyrovych – Doctor of Law, Associate Professor, Honored Education Worker of Ukraine, Police Colonel, Rector of Odesa State University of Internal Affairs;

Kiriakidi Maksym Viktorovych – Captain of the 1st Rank, Head of the Naval Institute National University «Odessa Maritime Academy»;

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

Koval Mykhailo Volodymyrovych – Doctor of Military Sciences, Colonel-General, Head of the National Defense University of Ukraine named after Ivan Chernyakhovsky;

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

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;

Holovko Oleh Pavlovych – Candidate of Economic Sciences, Founder and Director of the Publishing House «Helvetyka»;

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

ВСТУПНЕ СЛОВО	8
THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY Водневе право, економіка та криптофінанси Дікарев О. І., Барановська В. М.	10
Деякі особливості національних стратегій морської безпеки Кузніченко С. О.	18
Інституційна спроможність середовища політичної безпеки в державах демократичного транзиту Омельченко С. В.	22
Актуальність досліджень української науковиці О. Степанів з комунікаційної географії України у Балто-Чорноморському регіоні: від геополітики до єврологістики Смирнов І. Г., Любіцева О. О., Гринюк Д. Ю.	24
MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES Інновації згідно Глобальному інноваційному індексу, на прикладі України та Туреччини Дружкова І. С.	29
До питання про співпрацю в морській сфері між державами-членами ЄС та Україною в умовах воєнного стану Львова Є. О., Юрченко М. М.	32
Ensuring of Montreux Convention during conflict in Ukraine Harkavy Ye.	35
MODERN MILITARY THREATS IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION AND COUNTERMEASURES Проблемні питання захисту економічної діяльності України на морі в умовах російсько-української війни та шляхи їх вирішення Вдовицький Є. А.	39
Чорноморська політика Туреччини: між безпекою та прагматизмом Горюнова Є. О.	43

Політико-правові механізми протидії російській агресії на морі Устименко Б. М.	46
Оборона та охорона морського простору та узбережжя з використанням інноваційних технологій Федічев А. В.	49
INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY	
Нормативно-правове регулювання воєнного стану та його вплив на забезпечення морської безпеки Добрянська О. Д., Пунда О. О.	52
Імплементация положень міжнародних конвенцій з морського права в національне право України Пальченко А. А.	55
Правова характеристика охорони морського середовища в умовах війни Російською Федерацією Переверзева О. С.	59
«Історичні води»: особливості дефінітивної характеристики та їх вплив на морську безпеку прибережних держав Ярмакі Х. П., Ярмакі В. Х.	63
MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS	
Effectiveness of seafarers' safety measures onboard vessel Moskaliuk O. V.	68
Правовий статус Європейського агентства з безпеки на морі (EMSA) Проць О. Є.	70
Міжнародні морські організації: загальна характеристика, забезпечення морської безпеки Сербулова Н. А., Непсіна Г. В.	74
Характеристика рішень міжнародної міжурядової організації Дунайської комісії щодо агресії Російської Федерації проти України Шевчук А. В.	78

CURRENT STATE AND CHALLENGES OF MARITIME SECURITY OF PORTS OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION

- Деякі питання застосування спеціальних засобів
Національною поліцією в умовах воєнного стану
Бахчеван Є. Ф., Дулгер В. В., Покайчук В. Я. 81
- Аналіз розширення можливостей портів Придунав'я
в сучасних умовах
Бугаєва С. В., Калюжна В. Є. 85
- Транзитні можливості Клайпеди: балансування між економічними
вигодами та імперативами безпеки
Ганус С. О. 89
- Повноваження правоохоронних органів щодо забезпечення
морської безпеки держави
Дулгер В. В., Форос Г. В. 93

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

- Ядерний шантаж агресора та протидія йому під час
широкомасштабної фази 2022 року російсько-української війни
Калініченко О. О. 97
- Розробка методики обґрунтування оперативно-технічних
рекомендацій щодо скорочення часу підводного розмінування
водолазами-саперами ДСНС України
Соловйов І. І., Стрілець В. М., Шевчук О. Р. 104

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

- Деякі проблеми кримінальної відповідальності за піратство
Домброван Н. В., Ізбаш К. С. 108
- Дилема безпеки у Балто-Чорноморському регіоні
Поляков Є. В. 111

**PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING
OF MARITIME SECURITY OFFICERS**

- Роль психологічного компоненту у процесі навчання
або перепідготовки працівників морської безпеки
Ассєва Ю. О., Аймедов К. В. 116

Формування професійної компетентності вертольотчика морської авіаційної бригади Марченко О. Г., Онипченко П. М., Марченко В. В.	120
Особливості навчання дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» у професійній підготовці майбутніх фахівців Попков Б. І.	124
INTERRELATION OF MARITIME SECURITY AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES	
Економічна безпека як елемент сталого розвитку приморських регіонів Балджи М. Д.	127
Діалог в миротворчому процесі Балтаджи П. М.	131
Аналіз сучасного стану та перспектив розвитку водного транспорту України Баранов С. О.	134
Морська безпека як складова економічної, екологічної та продовольчої безпеки України Дришлюк В. І.	138
Security in the Baltic-Black Sea region influencing Ukrainian agricultural products exports: the grain deal case Kiforenko O. V.	140
Забезпечення еколого-енергетичної безпеки в повоєнній Україні як складова морської безпеки країн Балто-Чорноморського регіону Лобойченко В. М., Бондаренко А. Ю., Груздова В. О., Стрілець В. В., Колошко Ю. В.	145
Безпека та якість – головні критерії сучасних нових видів пакування для харчової продукції Пилипенко Л. М., Верхівкер Я. Г., Мирошніченко О. М.	148
Калінінградський ексклав як безпекова проблема крізь призму теорії ризиків Туруниця І. А.	152

**COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION,
HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING**

Деякі особливості правової допомоги в країнах Європи

Бурчак Л., Светлічний І. 157

Ukrainian refugees in Poland: prevention of human trafficking

Hodlevska V. 160Combating illegal migration as a type of maritime terrorism in Ukraine
in the conditions of war in 2022**Kozłowska L. V., Voropay S. V. 164**

Міграція та міграційні процеси в Україні: проблемні питання

Кульчицький М. А. 168Практика протидії злочинності неповнолітніх засобами
відновного правосуддя**Светлічний І. В., Светлічна О. В., Малець О. О. 171****MARITIME SECURITY MAINTENANCE**

Значення вивчення ангел-ехо для безпеки морських узбережь

**Комлев О. О., Бортник С. Ю., Запотоцький С. П.,
Любіцева О. О., Спиця Р. О., Комлева М. О., Жилкін С. В. 175**Технічно-підготовлений колісний рушій військового транспортного
засобу для забезпечення морської безпеки**Петров Л. М., Кішянус І. В., Петрик Ю. М.,
Нікішин В. А. 178**Деякі особливості юридичних критеріїв кібербезпеки об'єктів
критичної інфраструктури**Кобко Є. В., Ніцевич О. В. 182**Значення підробки документів в безпековій сфері під час
воєнного стану**Кокуренко В. В. 187**

ВСТУПНЕ СЛОВО!

Вітаю учасників II Міжнародної наукової конференції «Морська безпека Балто-Чорноморського регіону: виклики та загрози». Тема конференції є особливо актуальною для України, яка перебуває у перехідному стані, коли кардинально змінюються суспільно-політичні координати державно-правового розвитку.

Морський напрям у політичній, військовій, економічній та дипломатичній діяльності українського народу завжди займав один з провідних геополітичних чинників. Україна має сприятливі умови для розвитку морської діяльності, проте негативний вплив процесів, пов'язаних зі збройною агресією 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 є запорукою глобальних успіхів у різних напрямках державотворення.

Подальший розвиток України як морської держави передбачає ефективність реалізації державної морської політики, від чого залежать суверенітет і територіальна цілісність України, її економічна та енергетична незалежність, сталий розвиток та інтеграція в євроатлантичний політичний, економічний, правовий і безпековий простір.

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

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

Нині українській морській галузі доводиться працювати у складних умовах повномасштабного вторгнення російської федерації на територію України, тимчасової окупації Криму, обмежень судноплавства в Чорному та Азовському морях і Керченській протоці, глобальної пандемії COVID-19.

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

Прийняття Стратегії морської безпеки Європейською Радою у грудні 2013 року дало європейським державам новий імпульс для того, щоб адаптуватися до розвитку та зміни глобальної безпеки. Свобода судноплавства, з одного боку, означає вільний розвиток економічної діяльності регіону, а з іншого – це економічне та соціальне процвітання для всього людства.

Створення безпеки на воді сприяє вільному і необмеженому доступу до моря та оберігає його від незаконних дій. Організація морської безпеки передбачає спільну діяльність багатьох бізнес-структур, урядів, міжнародних організацій, правоохоронних органів, транспортних організацій, охоронних компаній, збройних сил, енергетичної інфраструктури морської галузі та займається безпекою мореплавання, захистом та збереженням морського середовища.

З огляду на це проведення сьогоднішнього заходу в Одеському державному університеті внутрішніх справ дасть змогу забезпечити вагомe теоретичне підґрунтя формуванню та реалізації ефективної державної морської політики, що сприятиме подальшому посиленню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей і розв'язання завдань з розвитку морської діяльності та здійснення морської безпеки.

Ефективний захист національних інтересів у сфері морської безпеки України можливий лише об'єднанням зусиль міжнародної спільноти, державотворців, політиків, органів місцевого самоврядування, науковців, громадських організацій.

Бажаю всім учасникам конференції плідної конструктивної роботи на благо розвитку правової української держави, творчого натхнення, нових наукових здобутків, які ляжуть в основу практичних дій органів влади, стійкості духу та невичерпного ентузіазму на ниві наукового пізнання!

**Ректор
Одеського державного університету внутрішніх справ
доктор юридичних наук, доцент
заслужений працівник освіти України
полковник поліції**

Дмитро ШВЕЦЬ

THE STATUS OF INTERREGIONAL AND NATIONAL STRATEGIES FOR MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-1>

ВОДНЕВЕ ПРАВО, ЕКОНОМІКА ТА КРИПТОФІНАНСИ

Дікарев Олександр Іванович

*кандидат політичних наук, доктор в галузі права,
International Personnel Academy,
доцент,*

*Київський національний університет культури і мистецтв
м. Київ, Україна*

Барановська Віра Миколаївна

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри цивільно-правових дисциплін
та міжнародного права*

*Навчально-наукового інституту права імені Володимира Великого,
Міжрегіональна академія управління персоналом
м. Київ, Україна*

Постановка проблеми та вибір методики запропонованого нами дослідження ґрунтується на актуалізації гіпотези про залежність поточної трансформації світового ПЕК від планів суперпотуг по: зменшенню залежності від кон'юнктури світового ринку традиційних паливних енергетичних ресурсів; уповільненню зростання вартості енергії; збільшенню частки водню в енергетичному балансі країн світу. При цьому існує розуміння ряду фактів: зміни в структурі енергобалансу й створення нової водневої енергетичної мережі потребують значних капіталовкладень – від 2,5 до 6 трлн дол.; попередні капіталовкладення в розвиток енергетики Західної Європи та Японії не перевищили 0,5-0,6 трлн дол.; у період 1973-1985 рр. ціна нафти здійснила два пюассонівські шоки практично удвічі (1974, 1980), що свідчать про те, що енергоекономіки можуть виявитися потенційно «вузьким місцем».

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Ряд дослідників позиціонують тезу про те, що номінована четверта технореволуція спрямована на забезпечення «зеленої енергетики». Це твердження в різних концепціях підтверджують такі прибічники «зеленої економіки» як Д.Кортен, Б. Фаллер, Х. Делі, Д. Медоуз, Дж. Джекобс, Р. Карсон,

Е. Ф. Шумахер, Р. Костанцо, Д.Кортен, Б. Фаллер, Х. Делі, Д. Медоуз, Дж. Джекобс, Р. Карсон, Е. Ф. Шумахер, Р. Костанцо, П. Хоук. Ці дослідники номінують економіку залежним компонентом природного середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження. Задля прелімінарної ілюстрації праксеологеми процесу трансформації паливно-енергетичного ринку – пошлемося на період зростання світових цін на нафту в 70-80-х рр. ХХ ст. Саме ці події були сприйняті як початок дорожчання енергії й уповільнення її споживання, що супроводжувалося рядом явищ: (1) з'явився стимул для промисловорозвинених країн до енергозбереження; (2) виникла потреба у введенні енергоощадних технологій; (3) знизився рівень споживання нафти на одиницю ВВП; (4) розгортання геологічних пошукових робіт на розвідку родовищ нафти за межами країн-членів ОПЕК; (5) падіння цін на нафту у 1986 році до рівня 26 доларів США/барель; (6) початок досліджень по проблематиці енергетичних ризиків і безпеки; (7) позиціонування енергетичної безпеки як завдання держави, пов'язане з гарантованим забезпеченням нації усіма необхідними енергетичними ресурсами та ототожнення з проблемою зовнішньої енергетичної залежності; (8) логічно виникає завдання забезпечення гарантованих джерел енергії як усередині країни, так і за її межами (1-st World Congress on safety science. Living in safety. Koln: Verlag TVV Rheinland GmbH, 1990). Тому нині вже більше 30 країн-лідерів позицінують свої водневі стратегії розвитку, що помітно різняться з точки зору шляхів виробництва водню, областей застосування та географії поширення. Державний та приватний сектор створюють альянси для спільного стимулювання працівників та інститутів розробників водневих технологій. Еліта держав розуміє значення цих технологій і активно забезпечує фінансову, політичну підтримку на рівні правил та координації відповідних міждержавних договорів (Bradbrook Adrian J. Creating Law for Next Generation Energy Technologies / Winter 2011 Journal of Energy & Environmental Law. – 2011). Водень має найнижчу точку запалювання з усіх видів палива, в 20 разів нижчу, ніж бензин, що створює можливість використовувати водень в промисловості. На початку ХХІ ст. провідні було створено Міжнародне партнерство по водневій економіці (МПВЕ) для координації зусиль і вирішення проблем водневої економіки. Світ вже виробляє і споживає близько 75 млн. т. водню щорічно в широкому спектрі процесів. Найбільші споживачі (до 90% загального обсягу) – хімічна і нафтопереробна галузі промисловості. Прогнозується до 2050 року: 10-кратне збільшення потреб у водні, 25% внесок в зниження викидів CO₂ (6 Гт/рік), частка 18% в енергетичному балансі. Так, призначенням найбільш значного проекту розвитку галузі водневих енерготехнологій на північноамериканському континенті, а саме програми Департаменту енергетики США (DOE) «Водень, паливні

елементи і технології інфраструктури», прийнятій у 1999 р., та скоригований у 2004 р., є зниження залежності США від імпорту сирої нафти, 2/3 якої споживається автотранспортом. Тому основний акцент робиться на широкомасштабне використання водню в транспортному секторі. З даним напрямком також тісно пов'язані прийняті в 2002 році проекти модернізації автотранспорту: «Воднева ініціатива» Президента США і програма «Freedom CAR». Сумарні інвестиції в ці проекти складають до 1,7 млрд. дол. розподілені на 5 років. Показово, що фінансування і координація зазначених проектів здійснюються DOE спільно з найбільшими автомобільними компаніями США: Daimler Chrysler Corp., Ford Motor Co. і General Motors Corp (Dalia Majumder-Russell, Charlotte Rihoy. Hydrogen Law, Regulations & Strategy in the US // CMS expert – guide, 2021.). Наступним прикладом може слугувати такий нинішній лідер по введенню в промисловість та економічне життя в цілому водневих технологій та правових регуляторів становлення водневої економіки, як Південна Корея. Перші проекти по водневим паливним елементам в Республіці Корея (РК) були здійснені у приватному секторі 1998 році на Hyundai Motor. Держава підтримала ці інновації й забезпечила координацію зусиль муніципалітетів, наукових закладів, державного та приватного секторів економіки. Проте, ця практика засвідчила, що процес переходу від амбіційних планів (досягнення частки водню на рівні 15% енергетичного балансу) до формування виважених концепцій розвитку водневої економіки вимагає значних інвестицій, сучасних маркетингових стратегій та послідовності. Так план досягнення «вуглецевої нейтральності» в 2050 році було озвучено урядом РК тільки в кінці 2020 року після того як, аналогічні заяви були оголошені в ЄС, КНР, Японії. При цьому необхідно зауважити, що в РК вже сформовано: (1) цільові орієнтири; інтегровану державно-приватну структуру енергетичного менеджменту; (2) заходи бюджетної підтримки на дослідження й розробку водневих технологій, виробництво та використання водню (за останні 20 років ці суми склали від 30 млн. дол. до 60 млн.); (3) введено в дію (вперше в світовій практиці) основи законодавства по виробництву та застосуванню водню; (4) дипломатія РК забезпечила створення розгалуженою мережі із 15 регіональних угод, що регулюють відносини із 77,6% суб'єктами зовнішньої торгівлі РК (що свідчить про: успішність південнокорейської політики відносно членства в регіональних торговельних угодах; ефективність дипломатичної підтримки зростання експорту країни (на зони вільної торгівлі припадає 79,3% сукупного експорту РК); збалансовану участь в світовому процесі торговельної лібералізації; стабілізацію обсягів промислового виробництва, зайнятості, динаміки економічного розвитку; диверсифікованість змісту зон вільної торгівлі, утворених РК за ступенем охопленням, термінів лібералізації. РК підписала договори різного типу:

високого стандарту (із ЄС, США, Перу, Чилі) та обмежені договори (із ЄАВТ, АСЕАН, В'єтнамом) (Dikariev O. Stepanov O. Hydrogen economy as key strategic Japanese diplomacy objective // Стратегія розвитку України. 2020. №1.). В ЄС було генеровано програму HyLAW. HyLAW початково була скерована на усунення правових бар'єрів для розгортання паливних елементів по застосуванню водню. Проект об'єднував 23 партнерів з Австрії, Бельгії, Болгарії, Данії, Фінляндії, Франції, Німеччини, Угорщини, Італії, Латвії, Норвегії, Польщі, Румунії, Іспанії, Швеції, Португалії, Нідерландів та Великобританії, а координацію здійснює Hydrogen Europ (Amos W.A. Costs of Storing and Transporting Hydrogen. National Renewable Energy Laboratory, 2008). Цей загальноєвропейський політичний проект в формі документу було започатковано у 2017 року, проте у 2019 р., він був замінений більш широким планом. А саме European Green Deal та Механізмом коригування вуглецю на кордоні (CBAM). Нині орієнтовані на водень тільки найбільші компанії. При чому вони можуть охопити два або три сегменти енергетичного ланцюжка, але більшість спеціалізується в основному на одному з них з огляду на значний рівень конкуренції в кожному ланцюжку енергобізнесу. Тут необхідно зауважити, що у науковому дискурсі склалася думка, що поняття природних ресурсів повинно відповідати кільком критеріям: (1) це частина природи, а не щось, створене людиною; (2) не будь-який компонент природи є природним ресурсом, а лише той, в якому існує потреба в суспільстві; (3) ці критерії треба застосовувати гнучко. При цьому природоресурсне право в логіці методичної «матрьошки» разом із природоохоронним правом входить до більш міської поняттями системи – екологічного права (Adrian J. Bradbrook // Journal of Energy & Environmental Law. 2011). Виникає триада правових концептів «(1) природоресурсне право – (2) природоохоронне право – (3) екологічне право». Тому Комісія ЄС запропонувала: (1) реформувати Транс'європейську мережу енергетики з метою забезпечити безпеку і ефективність зростаючого використання водню і його транспортування на далекі відстані; (2) переглянути Директиву про розвиток інфраструктури альтернативних видів палива; (3) забезпечити створення мережі водневих заправних станцій; (4). внести зміни в національну політику і нормативно-правову базу податкового регулювання, яка передбачає дискримінацію водню на користь електроенергії, наприклад, подвійне оподаткування виробництва «зеленого» водню в якості промислового палива. Оскільки технології, ланцюжки, політичний та правовий супровід декарбонізації повинні будуть спиратися на процеси, які точно вимірюють і реєструють викиди та «зелені» на глобальних ринках, що характеризуються обмеженою прозорістю, різними стандартами, несхожими режимами регулювання та проблемами довіри, блокчейн може значно прискорити перехід до низького – вуглецева економіки

(Arezki Rabah. *Global Imbalances and Petrodollars*. – International Monetary Fund, 2009). Нині вже виникли криптовалюти із опорою на продукцію мінерально-сировинного комплексу (МСК). При цьому спостерігаються наступні тренди: (1) експерти нафтовидобувних країн, особливо країни Перської затоки, вважають, що необхідно отримати вигоду з використання криптовалют в торгівлі нафтою; (2) компанії BP, Shell, Statoil, а також менш відомі корпорації різної спрямованості ING, ABN Amro і Societe Generale, Gunvor, Koch Supply & Trading і Mercuria запустили проект по створенню торгового майданчика на основі технології блокчейн; (3) зареєстрована у Великій Британії стартап-компанія R Fintech представила власну криптовалюту – Bilur («ланцюзок», в перекладі з баскської), особливість якої в тому, що її курс буде залежати від цін на нафту; (4) у Венесуелі створено національну криптовалюту «Petro» підтриману ресурсами нафти, газу, золота і алмазів для обслуговування нової системи взаєморозрахунків; [12] (5) чисельність власників гаманців Bitcoin зростає; (6) провайдери гаманців знаходяться в Європі і Північній Америці (американська компанія Brooklyn Microgrid керує громадським енергетичним ринком у межах мікромереж, де учасники можуть купувати та продавати енергію один у одного в межах розумних контрактів на блокчейні (Blasio Nicola De & Hua Charles. *The Role of Blockchain in Renewable Hydrogen Value Chains*); (7) третина гаманців – продукт з закритим кодом, при чому – 39% гаманців є мультивалютними, а 52% мають вбудовані функції валютообміну; (8) мережа Bitcoin найбільш популярна для здійснення міжнародних переказів (86%); (9) найбільш затребувана послуга – мерчантсервіс (прийом коштів); (10) 79% платіжних компаній мають усталені відносини з банками та платіжними мережами; (11) найбільша кількість бірж зареєстрована в Європі, на другому місці стоїть Азіатсько-Тихоокеанський регіон; (12) сектор майнінгу характеризується високою конкуренцією і постійною появою нових гравців (більшість пулів майнінгу розміщені в Китаї). R Fintech представила нову криптовалюту – bilur. Як і bitcoin, вона базується на блокчейні – розподіленому реєстрі, але, на відміну від аналогів, bilur прив'язаний до вартості нафти і менше схильний до коливань. Прив'язку до нафти в R Fintech порівнюють із введенням в свій час золотого стандарту для оцінки традиційних валют. Фінансова компанія R Fintech розробила bilur для тих, хто регулярно використовує криптовалюти, але при цьому не хоче ризикувати через постійні коливання bitcoin, тому вважає більш вигідним фонди підтримувані фіксованим активом – подібно відміненому 45 років тому золотому стандарту для традиційних валют. Один bilur еквівалентний 6.5 барелям нафти Brent і, відповідно, в ціновому виразі 356 дол. (326 євро). R Fintech після придбання 1 млн. барелі сирової нафти у Техаської нафтової компанії Hockley загальною вартістю близько 53 млн. дол. і 154297 bilur планують отримувати прибуток за рахунок

невеликої комісії з власників білуг – щорічно з них стягуватимуть 3% – виключно за право володіння такою «цінністю». Проте цей намір сприймається критично, оскільки навряд чи такий крок додасть популярності новій криптовалюти – за bitcoin в гаманці ніхто не вимагає плати. Разом з тим, можливо вже стверджувати, що білуг як факт економічної сфери життя свідчить про продовження практики забезпечення криптовалют реальною вартістю, яка прив’язана до реального фізичного об’єкту (Rauchs Michel. Global Blocklockchain Benchmarking Study / Michel Rauchs. – United Kingdom, Cambridge: Cambridge Centre for Alternative Finance, 2017). У той же час bitcoin став офіційним платіжним засобом в Японії. Його приймають у 260 тис. магазинів. Середня вартість криптовалют тримається на рівні 1400 дол., однак користувачі побоюються її обвалу. Проте, нині не існує глобальної правової домовленості про статус BitCoin, оскільки не існує міжнародних законів, що регулюють BitCoin. Кожна країна по-різному позиціонує BitCoin, і правила постійно змінюються. Наприклад, Служба внутрішніх доходів США використовує BitCoin як якість бартеру на підставі ринкового підходу. Фінляндія розглядає BitCoin як товар із цінами. Німеччина визнала його приватною валютою. Однак інші держави-члени ЄС за великим рахунком перебувають у стадії очікування. З іншого боку, такі установи, як Європейський центральний банк та Європейський банківський орган, визначають BitCoin як віртуальну валюту. В останні два роки спостерігається тенденція прискорення проєктів та стартапів з використанням блокчейнів в енергетичному секторі. Національний інститут стандартів і технологій Міністерства торгівлі США при встановленні Blockchain якості транзактивної енергії використовує базову концепцію фінансових операцій peer to peer (P2P). Тобто: (1) зв’язок Blockchain із транзактивною енергією витікає із peer to peer (P2P) exchange of value концепту; (2) транзактивна енергетика стає системою економічних та контрольних механізмів, що дозволяє динамічно балансувати попит та пропозицію по всій електричній інфраструктурі; (3) генерація та споживання електроенергії може бути повністю однорівнево децентралізовано за допомогою блокчейну; (4) проте, виникає більш ризикове середовище в порівнянні із звичайним централізованим обміном та торгівлею енергією. З огляду на багатообіцяючі переваги, які блокчейн пропонує транзактивній енергетиці, було визначено та класифіковано 65 проєктів: (1) на оптову торгівлю; (2) торгові платформи для комунальних послуг; (3) жетони енергії; підтримку торгівлі енергією для малих виробників та кінцевих споживачів; (4) торгівлю P2P у проєктах громади та мікромережах. Майже половина загальних проєктів зосереджена на оптовій торгівлі енергією. Географічно 60% проєктів зосереджено в Європі, а потім 14% у Північній Америці та Азії (Kucharski Jeffrey B., Unesaki Hironobu. Japan’s 2014 Strategic Energy Plan: A Planned Energy System Transition Journal

of Energy.– 2017). У Німеччині започатковано у 2017 р. проєкт Enerchain для 44 провідних європейських енергетичних торгових компаній з метою: (1) розвитку оптової торгівлі; (2) розгортання технічної інфраструктури; (3) торгівлі електроенергією та газом децентралізовано без посередників та центральних ринкових платформ. Торги пройшли успішно, що стимулювало у 2019 році: створення платформи Enerchain 1.0 на базі Blockchain; розпочати позабіржову торгівлю енергією на основі спотових та форвардних контрактів на енергетичних та газових ринках; використовувати середовище блокчейну, яке забезпечує торгові процеси із швидкою синхронізацією даних між учасниками. З огляду на свої торгові можливості в енергетичних спільнотах (P2P), гнучкість між розподільчими мережами та оптовою доставкою на рівні балансуючих зон, платформа може стати провідною торговою інфраструктурою для ринків, що розвиваються. У Франції на основі блокчейн та Інтернету речей (IoT) діє блокчейн-стартап Sunchain, що підтримується Enedis і надає можливість управління енергетичним обміном електростанцій Photovoltaic (PV) із споживачами (торгівля P2P). Розумні лічильники на основі IoT збирають та записують дані про виробництво та споживання на блокчейні Sunchain, де вони зашифровані. HydroCoin стала першою криптовалютою для блокчейн-спільноти, яка розширює можливості водневої галузі. Вчені [6].стверджують, що ця перша монета криптовалют, яка: (1) створила нову децентралізовану систему виробництва чистої енергії; (2) дозволяє спільноті блокчейнів брати участь у водневих технологіях.

Висновки з даного дослідження і перспективи подальшого розвитку. Тут необхідно зауважити, що деякі енергоресурси або джерела енергії як водень з'являються в результаті діяльності людини (можливе їх існування і в природному середовищі). А саме, до похідних виключно техногенних факторів і діяльності людини відносять: електроенергію; парову енергію, енергозбереження, якщо розглядати його як енергоресурс. Такі природні ресурси як нафта, газ, вугілля, що залягають в надрах, по своїй правовій характеристиці відрізняються від нафти, газу і вугілля технологічно піднятих з надр. У першому випадку вони представляють собою природні ресурси *in situ*, правовий статус яких регулюється законодавством про надра, а в другому випадку – товар, щодо якого законодавство про надра не застосовується, проте можливо застосувати цивільне, митне, транспортне та інші норми, що регулюють відносини переходу права власності на них та їх переміщення як товару. Звісно ж, що в обох випадках, і будучи природними ресурсами *in situ* і товаром, нафта, газ і вугілля не перестають бути джерелами енергії, тобто енергетичними ресурсами. Тобто, інститути, відповідальні за розробку енергетичної політики, стикаються з двома основними проблемами: як забезпечити безпечне транспортування водню в достатніх обсягах і як створити мережу

водневих заправних станцій. Досвід РК свідчить про важливість енергетичної дипломатії та правового забезпечення в просуванні сучасних енергетичних та водневих програм до світового рівня технологій. Нині специфіка енергетичних ринків сповільнює втілення здорових реформаторських принципів розширення сфер застосування інноваційних водневих технологій.

Література:

1. Amos W.A. Costs of Storing and Transporting Hydrogen. National Renewable Energy Laboratory, 2008. – 216 p.
2. Adrian J. Bradbrook // Journal of Energy & Environmental Law. – 2011. – Winter. P. 17– 38.
3. Arezki Rabah. Global Imbalances and Petrodollars / Rabah Arezki, Fuad Hasanov. – International Monetary Fund. – 2009. – 27 p.
4. Bradbrook Adrian J. Creating Law for Next Generation Energy Technologies / Winter 2011 Journal of Energy & Environmental Law. – 2011. – Winter. – P. 17-38
5. Cameron, A., Clouth, S., 2012. A guidebook to the Green Economy: Issue 1: Green Economy, Green Growth, Low-Carbon Development – history, definitions and a guide to recent publications. UN Division for Sustainable Development. – 64 p.
6. Carmen Otero Garcha-Castrillyn. Reflections on the law applicable to international oil contracts / World Energy Law Bus. – 2013. – № 6 (2). – P. 129-162
7. Clark William R. Petrodollar Warfare: Oil, Iraq and the Future of the Dollar Paperback / William R. Clark.– New Society Publishers, 2005. – 288 p
8. Comeaux P. E. Reducing political risk in developing countries: Bilateral investment treaties, stabilization clauses, and miga opic investment insurance P. E. Comeaux and S. N. Kinsella., New York Journal of International and Comparative Law, – 1994. –N 15. – P. 1–48.
9. Dalia Majumder-Russell, Charlotte Rihoy. Hhydrogen Law, Regulations & Strategy in the US // CMS expert– guide (Law. Tax. Future), 2021. <https://cms.law/en/int/expert-guides/cms-expert– guide– to– hydrogen/united-states-of-america>
10. Dikariev O. Stepanov O. Hydrogen economy as key strategic Japanese diplomacy objective // Стратегія розвитку України. – 2020. – № 1. – С. 89-99.
11. Graaf Thijs Van de. The new oil? The geopolitics and international governance of hydrogen Energy Research & Social Science // Energy Research & Social Science. – 2020. – Volume 70. – December. – P. 1-5.
12. Hayek F. Denationalisation of Money, London: Institute of Economic Affairs, 1976. – 112 p.

13. 1-st World Congress on safety science. Living in safety. Koln: Verlag TVV Rheinland GmbH, 1990. – P. 36-42
14. Kucharski Jeffrey B., Unesaki Hironobu. Japan's 2014 Strategic Energy Plan: A Planned Energy System Transition Journal of Energy. – 2017. – May. – P. 1-13
15. Lynn R. Kahle, Eda Gurel-Atay. Communicating Sustainability for the Green Economy. – New York: M.E. Sharpe, 2014. – 320 p.
16. Rauchs Michel. Global Blockchain Benchmarking Study / Michel Rauchs. – United Kingdom, Cambridge: Cambridge Centre for Alternative Finance, 2017. – 115 p.
17. Scalise P. J. Hard choices: Japan's post-fukushima energy policy in the 21st century,» in Natural Disaster and Nuclear Crisis in Japan, J. Kingston, Ed., Routledge, 2012.– 328 p.
18. Yermack, D. Is bitcoin a real currency? An economic appraisal // NBER Working Paper. – 2014. – No. 19747, National Bureau of Economic Research. – <http://www.nber.org/papers/w19747>
19. Zweig David. «Resource Diplomacy» Under Hegemony: The Sources of Sino-American Competition in the 21st Century? / David Zweig Center on China's Transnational Relations. Working Paper No. 18. – The Hong Kong University of Science and Technology. 2006. – 27 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-2>

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ НАЦІОНАЛЬНИХ СТРАТЕГІЙ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Кузніченко Сергій Олександрович

*доктор юридичних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України, член-кореспондент
Національної академії правових наук України
м. Одеса, Україна*

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

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

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

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 [8]. Аналізуючи зазначену категорію, можна зазначити, що, 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].

При виборі стратегії розвитку необхідно використати найважливіші принципи досягнення мети: по-перше, осмислення поточних і перспективних завдань і порівнянності витрат з результатами; по-друге, розглядати усі можливі альтернативні підходи з оцінкою переваг і недоліків оригінальних і стандартних рішень; по-третє, пошук найбільш несподіваних рішень, які вимагають ретельнішого обґрунтування або відхилення; по-четверте, повнота обізнаності про умови діяльності з можливістю чіткої класифікації і кваліфікації результатів і подій [7, 22].

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

Метою державної морської політики є реалізація національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, відновлення та захист суверенітету і територіальної цілісності держави, інтенсифікація розвитку морської індустрії із застосуванням сучасних технологій і перетворення її на потужний сектор

економіки, посилення інтеграційних зв'язків із світовим морським співтовариством, сталий розвиток морської індустрії та приморських регіонів.

Так, в звіті Голови Морської адміністрації за 2021 рік, було зазначено, що впродовж 2021 року основні зусилля Морської адміністрації, були спрямовані на: нормативно-правове врегулювання питань здійснення державного нагляду (контролю) з питань додержання суб'єктами господарювання вимог законодавства у сферах перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів морським і внутрішнього водного транспорту та безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті; виявлення та усунення чинників, які негативно впливають на рівень безпеки під час взаємодії суден, які здійснюють міжнародні перевезення, та морських портів та портів внутрішнього водного транспорту; пошук альтернативних методів захисту об'єктів морського та внутрішнього водного транспорту, які становлять найбільшу небезпеку для життя та здоров'я людей, однак фінансовий стан яких не дозволяє реалізувати заходи з охорони на граничнодопустимому рівні; удосконалення системи практичної підготовки працівників морського та внутрішнього водного транспорту, шляхом залучення експертів від міжнародних організацій для підвищення обізнаності з питань безпечного судноплавства та функціонування об'єктів портової інфраструктури [3].

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

Так, Ніколюк О. В. та Вітюк А. В., досліджуючи механізм управління інноваційним розвитком морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України, зазначають, що стратегічна мета полягає в створенні сприятливих умов для забезпечення інноваційного розвитку морської портової галузі на основі нормативно-правових принципів та програмно-цільових методів у напрямку узгодження інтересів та об'єднання зусиль держави й бізнесу у забезпеченні логістичної інфраструктури. А щодо пріоритетних напрямів, то серед них: ефективне використання морського потенціалу України; державна підтримка інноваційних проектів; формування конкурентного середовища, яке відповідало б сучасним ринковим трансформаціям; гармонізація відносин між державою та суб'єктами морської портової галузі [6].

Лохман Н. В. та Степаненко В. О., аналізуючи концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України, зазначають, що їх метою є забезпечення високого рівня конкурентоспроможності морської транспортної інфраструктури.

Щодо їх реалізація, вони мають здійснюватися через наступні стратегічні напрямки: по-перше, удосконалення інституційно-правового забезпечення управління морської транспортної інфраструктурою; по-друге, оптимізація управління морської транспортної інфраструктури України; по-третє, покращення інформаційної логістики та підвищення загального рівня інформатизації портової діяльності [5, 104].

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

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

Література:

1. Габ О.Г., Корощенко М.М. Пріоритети державної морської політики у сфері розвитку морських портів України. *Інвестиції: практика та досвід*. № 13-14. 2020. С. 37 – 142.
2. Закон України «Про національну безпеку України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2469-19#Text>
3. Звіт Голови Морської адміністрації за 2021 https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/gromadska-rada/Zvit/Zvit_2021.pdf
4. Ільченко С. В. Організаційно-економічні основи інституціонального реформування морських портів: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.00.04 / С. В. Ільченко. Одеса, 2007. 20 с.
5. Лохман Н. В., Степаненко В. О. Концептуальні засади управління конкурентоспроможністю морської транспортної інфраструктури України. *Modern Economics*. 2020. № 23(2020). С. 102-107.
6. Ніколюк О. В., Вітюк А. В. Інноваційні аспекти розвитку морських портів у забезпеченні логістичної інфраструктури України. *Ефективна економіка*. http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/4_2020/15.pdf
7. Степанова К.В., Степанов В.М. Морська держава та морська політика *Економіка та держава*. № 3. 2017. С. 21-24.
8. Тимчасове типово 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>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-3>

ІНСТИТУЦІЙНА СПРОМОЖНІСТЬ СЕРЕДОВИЩА ПОЛІТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ДЕРЖАВАХ ДЕМОКРАТИЧНОГО ТРАНЗИТУ

Омельченко Станіслав Валентинович

аспірант кафедри політології

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара

м. Дніпро, Україна

Для країн розвинутої демократії інституційна спроможність є інтегральним показником можливостей захисту прав людини, функціонування соціально орієнтованої ринкової економіки та впровадження цілей сталого розвитку. В умовах політичних трансформацій критерії інституційної спроможності вступають аналітичною рамкою оцінювання здатності політичної системи та окремих її елементів реалізувати рух суспільства до демократичних орієнтирів. Середовище політичної безпеки є одним з базових передумов для дієздатної демократії. Воно визначає межі дозволеного в рамках політичної конкуренції, а також забезпечує вихідні позиції для представництва інтересів реалізації довгострокових проєктів, формування консолідованої державної політики тощо. В умовах жорстокої російсько-української війни базові параметри політичної безпеки або виявилися порушеними. Тому їх відновлення вимагає аналізу не лише перспектив усунення зовнішньої загрози, але й відповідності демократичних інститутів світовим стандартам та вимогам. Нагальною потребою є формування завдань для політика-інституційної еволюції на період післявоєнного відновлення України.

Рівень інституційної спроможності демократичного суспільства, який виступає базовим для середовища політичної безпеки – це рівень організації державно-владних відносин. Взаємодія публічного управління і місцевого самоврядування має принципові засади. З точки зору потреб сучасного безпекового середовища, вони вимагають ретельної розробки та налаштування механізмів стримувань і противаг, подібних до балансу між гілками влади на загальнонаціональному рівні.

Міжнародний рівень інституційної спроможності випробовується в межах взаємодії дії держав, які мають між собою торгівельні та соціально-культурні зв'язки. Порівняння інституційних моделей різних країн слугує критерієм для корекції розвитку національних політичних інститутів. В умовах сучасної України значення набуває транскордонна співпраця. Вона демонструє рівень розвитку вітчизняних державно-політичних установ та їх ресурсне забезпечення.

Порівняльний крос-національний контекст розвитку політичних інститутів дозволяє збагнути етапи еволюції трансформаційної політичної системи. Невідповідність розвитку навколишніх країн породжує взаємне непорозуміння та неможливість забезпечити адекватні механізми зростання. Це вимагає глибинних перетворень в інститутах державної влади та місцевого врядування, оскільки інакше вони будуть вважатися слабкими й нерозвиненими для зовнішнього спостерігача.

Розуміння внутрішньої логіки та динаміки розвитку політичних інститутів дає змогу встановити їх значення для середовища політичної безпеки. Доцільно розділити градації спроможних інститутів натрій на три нерівні зони: спроможні, неспроможні та обмежено спроможні. У випадку домінування останніх держави визнаються як впровадженні або неспроможні.

Визначення інституційної спроможності як функціональності веде до аналізу внутрішньої структури інститутів та спроможності їх окремих елементів. Цей погляд є дещо однобічним, проте він дозволяє виявити слабкі і сильні сторони політичних інститутів з нормативної точки зору. Відтак середовище політичної безпеки залежить від функціональних можливостей конкретних складових політичної системи.

Спроможність конкретних складових політичної системи, наприклад, громадського сектору, залежить від спроможності його конкретних елементів. Водночас в демократичних умовах громадсько-політичні актори не можуть мати рівний рівень спроможності. Відповідно, і їх значення для середовища політичної безпеки буде різним.

Наступним рівнем осмислення інституційної спроможності в умовах становлення демократії є взаємодія інститутів врядування та громадськості. Якщо перші мають відносно «нормальну» функціональність та поширюють своє реноме як спроможних, то другі перебувають у фазі становлення і можуть мати обмежену ефективність. Умови демократії висувають перед публічною владою виклики комунікаційної спроможності та відкритості, які нехарактерні для розвинених демократії. Таким чином, відкривається новий вимір спроможності/неспроможності, здатний вплинути на середовище політичної безпеки.

Таким чином, інституційна спроможність виступає вихідною точкою для прогнозування майбутнього успіху реформ та цілей демократичного

державотворення. На відміну від нормативно-правових критеріїв успіху демократії, оцінка конкретних інституційних підсистем дає змогу зрозуміти потенційні кризові виклики до моменту їх емпіричного прояву. Інституційна спроможність демократичних політичних інститутів впливає на успішність конкретної держави і суспільства у світовому рейтингу демократичного розвитку. Відповідно до цього формується перспективне бачення завдання і ресурсів, які визначають національний порядок денний.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-4>

**АКТУАЛЬНІСТЬ ДОСЛІДЖЕНЬ УКРАЇНСЬКОЇ НАУКОВИЦІ
О. СТЕПАНІВ З КОМУНІКАЦІЙНОЇ ГЕОГРАФІЇ УКРАЇНИ
У БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОМУ РЕГІОНІ:
ВІД ГЕОПОЛІТИКИ ДО ЄВРОЛОГІСТИКИ**

Смирнов Ігор Георгійович

*доктор географічних наук,
професор географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Любіцева Ольга Олександрівна

*доктор географічних наук, професор,
завідувачка кафедри країнознавства
та туризму географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Гринюк Діана Юріївна

*кандидат географічних наук,
асистент географічного факультету
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Серед транспортно-логістичних програм Європейського Союзу нині найважливішим є проєкт ЄС «Ініціатива Тримор'я», який охоплює 12 країн – членів ЄС, що знаходяться між Балтійським, Адріатичним та Чорним морями. Незважаючи на те, що Україна поки що не належить до безпосередніх учасників проєкту «Ініціатива Трьох морів», вона активно

бере участь у виконанні окремих підпроектів, таких як автомагістралей Via Carpatia та Іданськ – Одеса, залізничного маршруту Viking тощо. Сучасний єврологістичний проєкт «Ініціатива Тримор'я» суттєво відрізняється від геополітичної концепції з близькою назвою «Міжмор'я», яка існувала в 1920-1930-х рр. Ця концепція у комплексному розумінні була не тільки геополітичною, оскільки передбачала і транспортно-географічні зв'язки країн-учасниць. Вперше на це звернула увагу українська дослідниця, доктор з географії та історії Олена Степанів. Так, у своїй книзі «Сучасний Львів» (1943) вона надала характеристику транспортної інфраструктури Львова на той час і відмітила визначне положення українського міста у системі транспортно-комунікаційних шляхів східної частини європейського континенту, що сполучали Балтику з Чорним морем, чорноморські порти з балтійськими, тобто у межах Міжмор'я [1]. Детальну характеристику транспортно-логістичного змісту досліджень О.Степанів наведено у працях авторів [2 та ін.].

Наукові праці О.Степанів зберігають свою актуальність і нині. Так, сучасним продовженням концепції Міжмор'я та досліджень О.Степанів, за нашою думкою, можна вважати новітній проєкт Європейського союзу у транспортно-логістичній сфері – «Ініціатива Тримор'я» (ІТМ). Саміт ІТМ у Таллінні (19-20 жовтня 2020 р.) підкреслив вплив ІТМ на весь балтійсько-адриатично-чорноморський регіон. Недаремно проєкт назвали саме «Ініціативою Тримор'я», а не «Міжмор'я», підкреслюючи у такий спосіб не тільки відмінність від міжвоєнної концепції, а й те, що інфраструктурною співпрацею в межах ІТМ може бути територія, що географічно включає і басейни цих морів, а не лише простір, розташований між узбережжями. Отже, нинішню формально польсько-хорватську «Ініціативу трьох морів» (ІТМ) слід відрізнити від історичної польсько-української концепції Міжмор'я – військово-політичного союзу Польщі й України початку 20-х рр. ХХ ст. Сутністю ІТМ є інфраструктурна співпраця в трьох вимірах: транспортно-логістичному (автомобільні, залізничні, авіаційні та водні шляхи сполучень), енергетичному (газопроводи, СПГ-термінали, ЛЕП) та інформаційно-цифровому. Україна, попри відсутність статусу офіційного членства в ІТМ, є активним учасником багатьох її проєктів, зокрема флагманської ініціативи – автомагістралі Via Carpatia, у якому наша країна бере участь, як повноправна сторона. Прокладену за «меридіаном» мережу «Via Carpatia» слід трактувати, як «хребет» проєкту, а добудову широтних «ребер» за маршрутами Люблін – Холм – Ковель – Луцьк – Київ, Люблін – Замостя – Львів – Тернопіль – Вінниця – Умань та Жешув – Львів і далі до Умані слід розглядати його логічним продовженням.

В сучасних умовах протистояння України російській агресії єврологістичний проєкт «Ініціатива Тримор'я» набуває нової актуальності та взаємодіє з формуванням Трансєвропейської транспортної мережі

(TEN-T) [3]. Ця мережа створена ЄС з метою з'єднати Європу з заходу на схід та з півночі на південь мережею автодоріг, залізниць, аеропортів та водних шляхів. Розвиток TEN-T передбачає два етапи: до 2030 р. має бути завершено побудову «Ключової мережі» (The Core Network), а до 2050 р. – «Загальної мережі» (The Comprehensive Network). Її завданням є створення загальноєвропейської мережі суходільних, водних шляхів та транспортних терміналів з метою заповнення пробілів у територіальній транспортній мережі ЄС, усунення її «вузьких місць» та подолання технічних бар'єрів, що має сприяти соціальному, господарському та територіальному зрівноваженню країн ЄС. Нинішня політика TEN-T має підставою регулятивний закон ЄС № 1315/2013. Крім створення нової транспортної інфраструктури TEN-T передбачає впровадження інновацій, нових технологій та цифрових рішень у всі види транспорту із завданням поліпшити використання інфраструктури, зменшити шкідливий екологічний вплив транспорту, покращити показники енергоефективності та підвищити безпеку. Основою «Ключової мережі» (The Core Network) є 9 коридорів, визначених з метою забезпечення її скоординованого розвитку (табл.1). На додаток до єврокоридорів також встановлено «Горизонтальні пріоритети» – Систему управління європейським залізничним рухом (ERTMS, European Rail Traffic Management System) та Морські шляхи (Motorways of the Sea). У квітні 2019 р. Єврокомісія здійснила аудит здійснення політики TEN-T, в результаті якого була додана можливість мілітарного трафіку (військ, майна та устаткування) всередині та за межі ЄС, зафіксована у «Плані дій з мілітарної мобільності» (The Action Plan on Military Mobility). Це дуже доречний пункт Європейської транспортної політики TEN-T для України з огляду на повномасштабне російське вторгнення 2022 р. Україна увійшла до TEN-T 2017 р. Відповідно до Індикативного інвестиційного плану Єврокомісії з розвитку коридорів TEN-T в Україні планується реалізувати проекти на загальну суму 4,45 млрд.євро і це є найбільшим показником серед усіх держав Східного партнерства.

У липні 2022 р. Єврокомісія внесла зміни до індикативних мап TEN-T, включивши до них логістичні маршрути, що проходять Україною. Це рішення є стратегічним кроком у процесі інтеграції України до ЄС та сприятиме реалізації ініціативи «Шляхи солідарності» щодо експорту української аграрної продукції та доставки гуманітарної допомоги в Україну. Зокрема внесено наступні зміни: коридор «Північне море – Балтійське море» продовжено через Львів, Київ до Маріуполя; Балто-Чорноморсько-Егейський коридор продовжено через Львів, Чернівці (через територію Румунії і Молдови) до Одеси; коридор «Балтійське море – Адріатичне море» проходитиме через Львів. Єврокомісія виключила з

мережі TEN-T російські та білоруські маршрути, а також понизила в статусі маршрути на території ЄС на стиках з цими країнами-агресорами.

Таблиця 1

**Європейські транспортні коридори Ключової мережі TEN-T
(авторська розробка за [3])**

№	Назва єврокоридору	
	укр. мовою	англ. мовою
1.	Атлантичний коридор	The Atlantic Corridor
2.	Коридор Північне море-Балтійське море	The North Sea – Baltic Corridor
3.	Коридор Рейн – Альпи	The Rhine – Alpine Corridor
4.	Коридор Рейн – Дунай	The Rhine – Danube Corridor
5.	Балтійсько-Адріатичний коридор	The Baltic-Adriatic Corridor
6.	Коридор Північне море – Середземне море	The North Sea – Mediterranean Corridor
7.	Коридор Скандинавія – Середземне море	The Scandinavian– Mediterranean Corridor
8.	Середземноморський коридор	The Mediterranean Corridor
9.	Східно-Середземноморський (Балто-Чорноморсько-Егейський) коридор	The Orient/East-Med (Baltic-Black Sea – Aegean Sea) Corridor

Також у сфері військової логістики Україна все тісніше співпрацює з НАТО, де логістика отримала всебічне визнання і розвиток. Так, за повідомленням РБК-Україна, з посиланням на прес-службу Міноборони, Україна запровадила НАТО-вську систему обліку і контролю логістики LOGFAS, яка забезпечить контроль кожної одиниці зброї, що потрапляє на територію нашої держави. Міністр оборони О. Резніков і секретар РНБО О.Данілов презентували перші результати впровадження цієї логістичної програми послам та аташе з питань оборони країн-донорів, які допомагають Україні у відсічі агресії РФ. Повідомляється, що завдяки інтеграції LOGFAS з модулем інформаційно-аналітичної системи COTA з моніторингу постачання Україні озброєння від країн-союзників, забезпечується повний контроль кожної одиниці зброї, що потрапляє на нашу територію. О.Резніков зазначив, що впровадження цього програмного забезпечення має два виміри. «По-перше, це дозволить суттєво підвищити підзвітність усіх процесів, які пов'язані з експлуатацією зброї та інших ресурсів. Ми почали впровадження з обліку міжнародної допомоги, щоб забезпечити прозорість та високу ефективність її використання. По-друге, ми доводимо, що навіть під час війни сектор оборони України розвивається у напрямку подальшого посилення взаємосумісності з Північноатлантичним альянсом на рівні стандартів і процедур. Отже, вислів про те, що Україна де-факто вже стала членом НАТО – не перебільшення. І ми будемо наполегливо

рухатись далі», – сказав він [4]. Своєю чергою, О.Данілов зазначив, що використання даних систем Силами оборони сприятиме максимально ефективній та прозорій співпраці України та її партнерів, допомога яких є життєво необхідною для нашої перемоги [4]. Дорожня карта масштабування LOGFAS до кінця 2022 р. та на 2033 р. затверджена. У підсумку ця програма має стати одним із головних інструментів цифровізації логістики у ЗСУ і забезпечити контроль логістичного забезпечення і планування не лише міжнародної допомоги, а і усієї номенклатури наявних ресурсів. Підготовка та впровадження логістичної програми LOGFAS в Україні передбачає і підготовку відповідних фахівців, з цією метою вже пройшли навчання більше 300 фахівців-операторів Програми для ЗСУ. Нагадаємо, у вересні 2022 р. президент України В.Зеленський оголосив про подання заявки на вступ до НАТО. Він зазначив, що цього року Фінляндія та Швеція розпочали приєднання до Альянсу без Плану дій щодо членства і подібна процедура може бути застосована і до України [4].

Література:

1. Степанів Олена. Сучасний Львів. Краків-Львів: Українське видавництво, 1943. 170 с.
2. Любіцева О.О., Смирнов І.Г. Від геополітичної концепції Міжмор'я до єврологістичного проекту ЄС «Ініціатива Тримор'я»: український вимір. Географія та туризм: наук. журнал/ Ред.кол.: Запотоцький С.П. (гол.ред.) та інші. К.: Альфа-ПК, 2021. Вип. 66. С.54-62.
3. Trans-European Transport Network (TEN-T)/ <https://transport.ec.europa.eu>
4. Україна запровадила систему обліку і контролю НАТО / <https://www.rbc.ua/news/ukrayina-zaprovadila-sistemu-obliku-i-kontrolyu-1666347983.html>

MARITIME SECURITY COOPERATION OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-5>

ІННОВАЦІЇ ЗГІДНО ГЛОБАЛЬНОМУ ІННОВАЦІЙНОМУ ІНДЕКСУ, НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ ТА ТУРЕЧЧИНИ

Дружкова Ірина Сергіївна

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

Не дивлячись на подовження війни, варто приділяти увагу і подальшому повоєнному відновленню української економіки. Швидкість розвитку економіки має бути максимально високою. Це можна отримати завдяки використанню вдалому досвіду інших країн. На нашу думку, це може бути в першу чергу Туреччина, з якою економічні зв'язки достатньо високі і відбувається їх зміцнення.

Для підвищення продуктивності, однієї з рушійних сил сталого зростання доходів і скорочення бідності – країна має ставити у пріоритет інвестиції в інновації, і в першу чергу науково-дослідні розробки, накопичення людського капіталу та організаційних знань. Останні досягнення Туреччини в технологіях майбутнього містять величезний потенціал для сталого розвитку та зростання продуктивності.

Завдяки цим зусиллям 2021 рік став рекордним для турецького експорту, який досяг історичного рекорду річного експорту на суму 225 мільярдів доларів США. Значне зростання турецького експорту підвищило економічне процвітання країни. Орієнтовані на експорт інвестиції створили можливості працевлаштування для молодого покоління та підняли економічний підйом багатьох турецьких міст (2).

Туреччина посіла 41-е місце в Глобальному індексі інновацій (GII), піднявшись на 10 позицій з 2020 року(1), а в 2022 році піднялася на 37-е місце, зафіксувавши найкращий результат країни на сьогодні. Досягнення цього успіху було досягнуто спільними зусиллями компаній, закладів освіти, відповідних міністерств і установ. Результати рейтингу Global Innovation Index 2022 Туреччина посідає 37 місце, а Україна – 57 місце (2).

Жодних змін у винятковій позиції Китаю серед економік із середнім рівнем доходу наразі не очікується, якщо Туреччина не продовжить швидкий прогрес.

У 2022 році – як і в попередні роки – 100 найкращих науково-технічних кластерів (S&T) зосереджені в трьох регіонах – Північній Америці, Європі та Азії – і особливо у двох країнах: Китаї та Сполучених Штатах. Кількість провідних науково-технічних кластерів, що й Сполучені Штати/

Вперше Китай має стільки ж 100 найкращих науково-технічних кластерів, скільки Сполучені Штати. Далі йдуть Німеччина з 10 кластерами на чолі з Кельном і Мюнхеном і Японія з п'ятьма кластерами. Стамбул і Анкара (Туреччина); є єдиними кластерами з країн із середнім рівнем доходу за межами Китаю. Значно підвищили свій рейтинг Анкара і Стамбул (Туреччина), Мумбаї (Індія) (2).

Три з п'яти країн, які найбільше витрачають на НДДКР у 2020 році, зазнали значного зростання НДДКР: Окрім Китаю, Туреччина є єдиною іншою економікою із середнім рівнем доходу, яка зареєструвала зростання загального обсягу досліджень і розробок і бізнес-досліджень у 2020 році зі зростанням на 4,2 і 5,2 відсотка відповідно. Серед інших країн із середнім рівнем доходу, щодо яких наявні дані про збільшення обсягів НДДКР у 2020 році, належать Вірменія (8,5 відсотка), Азербайджан (7,3 відсотка), Казахстан (3,8 відсотка) (1).

У Північній Африці та Західній Азії Ізраїль (16 місце) продовжує значно випереджати регіон загалом і стабільно. Протягом останніх 15 років вона є лідером інновацій. Ізраїль лідирує в регіоні за розвиненістю ринку (7 місце), розвиненістю бізнесу (6) і обсягом знань і технологій (7 місце). Він є світовим лідером за показниками угод з венчурним капіталом, жінок, які працюють із вченим ступенем, патентів РСТ та експорту послуг ІКТ, посідаючи 1-е місце у світі за кожним з них. Ізраїль також є єдиною країною, яка витрачає понад 5 відсотків ВВП на дослідження та розробки, досягнувши 5,4 відсотка у 2020 році (3).

Об'єднані Арабські Емірати (ОАЕ) цього року зробили великий крок вперед, досягнувши 31-го місця, наблизившись до топ-30. Туреччина потрапила до топ-40, посівши 37-ме місце. Туреччина лідирує в регіоні за результатами творчої діяльності (15-е місце) і займає 4-те місце в світі за нематеріальними активами, ставши світовим лідером за показниками промислові зразки (1-е місце), товарні знаки (6-е місце) та інтенсивність нематеріальних активів (15-е місце). З огляду на її останні показники, як економіка із середнім рівнем доходу, Туреччина має потенціал зазнати інноваційного зростання, подібного до Китаю, у наступні роки.

Ще 10 економік у регіоні піднялися в рейтингу, включно з помітними покращеннями Саудівської Аравії (51 місце), Катару (52 місце), Кувейту (62 місце), Марокко (67 місце) і Бахрейну (72 місце) (2).

Однак певні економіки, що мають нижчий загальний рейтинг у ГПІ, все ж є лідерами в певних сферах. Приклади включають Туреччину, яка займає 15 місце за результатами творчості. Такий дисбаланс в ефективності всередині економіки вказує на інноваційні системи, які змінюються, динамічні та мають потенціал для підвищення загальної ефективності в майбутньому.

Швидке зростання турецької економіки добре видно за різними даними: подача заявок РСТ у 2012 – 6017 патентів, заявки промислові зарозки – 55 тис., заявки на торгові марки зв класами 252,7 тис., то в 2021р. – 10868 патенти; 78,801 промислових зразків, торгові марки за класами 504,8 тис. ВВП за цей час також зростав, у 2012 – 1,687.91, 2021 – 2,657.76 на душу населення (4).

Лідерами у подачі заявок РСТ в 2022 р. були університети, з списку РСТ10 найактивніших правовласників – 5 належать університетам, притому перші трійка це три університети. А саме Cukurova Universitesi Rektorlugu, T.C Medipol Universitesi та T.C Erciyes Universitesi (4).

Серед тих, хто подавав на реєстрацію промислової інтелектуальної власності за Мадридською системою та Гаазькою системою лідерами були Arçelik Anonim Sirketi[4].

В цей час подання заявок патентів в Україні зменшилось з 2491 серед резидентів у 2012 до 1302 у 2021 році. Діючих патентів загалом було 2012 р. – 25 тис. до 18,5 тис. за 2021 (5).

Де відбувається зростання, то це у торгових марках 41 тис. у 2012 до 64,8 тис. у 2021 р. Щодо патентів на промисловий зразок та корисну модель ситуація значно покращується (5). І по цим показникам Україна в індексі займає значно вище місце, в тому числі обганяючи Туреччину. Основними проблемами дисбалансу української економіки вказуються інфраструктура та ринкові проблеми, в тому числі можливості отримати кредити тощо (2).

Серед лідерів подання заявок на патенти за РСТ в Україні є інститут біохімії ім. О.В.Паладіна НАН України який в 2021 році подав 2 заявка на патенти (5). В той же час турецькі лідери по заявкам, як у Sığircova universitesi rektorlugu 2020 -2 заявка патентів за РСТ, а 2021р. – 24 заявка. А T.c.Medipol universitesi подавав у 2020 р.– 18 заявок, 2021 22 заявки (4).

В цілому можна говорити, що Китай, Туреччина та Індія зміцнюють свої позиції як глобальні інноваційні центри. В Туреччині серед активних інноваційними акторів є університети, підтримані державною політикою та компаніями. Для покращення інноваційної сфери в Україні досвід Туреччини може стати у нагоді.

Література:

1. Global Innovation Index 2020: Who Will Finance Innovation? https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_gii_2020.pdf (дата звернення 09.12.2022)
2. Global Innovation Index 2022: What is the future of innovation-driven growth? <https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo-pub-2000-2022-en-main-report-global-innovation-index-2022-15th-edition.pdf> (дата звернення 09.12.2022)
3. Patent Cooperation Treaty Yearly Review 2021 https://www.wipo.int/edocs/pubdocs/en/wipo_pub_901_2021.pdf (дата звернення 09.12.2022)
4. Statistical Country Profiles. Türkiye https://www.wipo.int/ipstats/en/statistics/country_profile/profile.jsp?code=UA (дата звернення 09.12.2022)
5. Statistical country Profiles Ukraine https://www.wipo.int/ipstats/en/statistics/country_profile/profile.jsp?code=UA (дата звернення 09.12.2022)

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-6>

**ДО ПИТАННЯ ПРО СПІВПРАЦЮ В МОРСЬКІЙ СФЕРІ
МІЖ ДЕРЖАВАМИ-ЧЛЕНАМИ ЄС ТА УКРАЇНОЮ
В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Львова Єлизавета Олегівна

*доктор юридичних наук, доцент,
професор кафедри конституційного та міжнародного права
Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного інституту внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Юрченко Микола Миколайович

*кандидат політичних наук, доцент,
завідувач кафедри конституційного та міжнародного права
Навчально-науковий інститут права та кібербезпеки
Одеського державного інституту внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

За умов збройної агресії в українському суспільстві виникли значні структурні зрушення у форматі європейської військової допомоги в реалізації та забезпеченні територіальної цілісності України, її миру та

безпеки [1]. В умовах сьогодення ЄС та його держави-члени змушені вживати надзвичайних заходів, щоб зберегти життя та здоров'я українців, одночасно із цим запобігти краху економік країн ЄС та гуманітарній катастрофі, стримати наплив незаконних мігрантів.

Вочевидь, що стратегічна лінія співробітництва ЄС з Україною трансформувалась з урахуванням проблематики дотримання законодавства ЄС з метою забезпечення належних процедур перетинання кордону країн ЄС біженцями та особами, що потребують притулку, а також в організації та забезпеченні діяльності «зернового коридору» для вивезення зерна з українських морських портів.

Варто звернути увагу на те, що діалог Україна – ЄС останнім часом стикається з проблемами, які неможливо усунути в умовах воєнного стану, що діє в Україні, а саме:

- залишаються наявними колізії правових норм українського законодавства, що засноване на спадщині радянського менталітету та культурних відмінностях,

- процедурні питання інтеграції в ЄС і НАТО для України стали гарантією вирішення безпекових питань;

- бюрократизація процесу надання фінансової допомоги, тощо.

Також можна сміливо стверджувати, що модернізація підходів щодо реалізації проектів морської безпеки в площині співпраці Україна – ЄС має декілька спільних цілей:

- розбудова ефективної торговельної інфраструктури,

- вдосконалення законодавчої платформи,

- розвиток верховенства права та демократії державних повноважень,

- зміцнення відносин з органами державної влади та соціальними групами, тощо.

Як відомо, Маастрихтський договір у ст. 6 ст. 3 (F) ЄС має твердження, що існує національна ідентичність держав-членів [2]. Однак, системоутворюючим є те, що взаємні зобов'язання України та ЄС щодо використання повною мірою потенціалу Угоди про асоціацію між Україною та ЄС вперше увійшло до тексту заяви за підсумками саміту Україна – Європейський Союз 12 жовтня 2021 р., проте безпекова складова була недостатньо висвітлена [3].

Європейський Союз, зокрема, погодився надати допомогу для підтримки чотирьох пріоритетів:

- децентралізація (покликана зміцнити демократію та підзвітність на місцевому рівні, а також інвестувати в місцеву інфраструктуру);

- боротьба з корупцією (забезпечення підтримки попередніх реформ, таких як запровадження прозорих електронних закупівель військового обладнання для державних контрактів);

- зміцнення організацій громадянського суспільства;

– підтримка реформ, необхідних для того, щоб Україна могла повністю виконувати Угоду про асоціацію між Україною та ЄС.

Одночасно з цим, з метою сприяння гармонізації законодавства України та ЄС в умовах воєнного стану у більшості сфер життя уряд та парламент держави спільно намагаються імплементувати та запровадити європейські стандарти у систему воєнно-морської служби в Україні. Характерною європейською традицією є раціональне використання ресурсів, отже новим підходом є реформатування структури і повноважень підрозділів оперативної допомоги під час надзвичайних ситуацій на морі.

Як зазначено на національній платформі «UNITED24», в цьому також посприяло фінансування державами ЄС, зокрема Латвією, закупівлі морських дронів – безпілотних надводних апаратів багатопрофільного призначення і головне завдання полягає в тому, щоб сформувати флот зі ста таких засобів (вартість одного – 10 млн грн.), який має дозволити захистити акваторії українських портів і мирні міста України від крилатих ракет, які російські війська запускають із кораблів. Такі засоби можуть брати участь у дальній морській розвідці, спостереженні за береговою активністю, супроводі та підтримці традиційного флоту, конвоюванні торгових суден, коригуванні вогню артилерії та нанесенні вогневих уражень по рухомих та нерухомих цілях [4].

Також, як слухно зауважила заступник Міністра внутрішніх справ України Мері Акоюн, «...з перших днів повномасштабного військового вторгнення російської федерації в Україну Міністерство внутрішніх справ нашої країни тісно співпрацює із найбільшою у світі системою надання міжнародної координованої оперативної допомоги під час надзвичайних ситуацій – Механізмом цивільного захисту ЄС. Ця європейська організація задіяла увесь свій потенціал для задоволення гуманітарних потреб України, зокрема ...запропонували нам допомогу в натуральній формі, починаючи від медичних товарів і до транспортних засобів та енергетичного обладнання [5].

Долучившись до механізму цивільного захисту та за відсутності військової освіти, громадянське суспільство має брати активну участь в ефективній співпраці з місцевою владою та розробляти настанови щодо внутрішніх повноважень у прийнятті рішень з питань оперативної допомоги, щоб укласти угоди про співпрацю у сферах спільної компетенції для кращої європеїзації адміністративно-правової політики в цій сфері.

Вкрай важливим є те, що «...ЄС підтвердив свою непохитну підтримку та відданість незалежності, суверенітету та територіальної цілісності України у її міжнародно визнаних кордонах» [6].

Отже, застосування положень міжнародно-правових актів та відповідне прийняття управлінських рішень на глобальному, регіональному та локальному рівнях базується на організаційно-правовому механізмі. Своєю

чергою, це базується на злагодженій дії міжнародних інституцій щодо вжиття заходів в той час, коли вбачається загроза життю та здоров'ю людей.

Література:

1. Special meeting of the European Council (17, 18, 19, 20 and 21 July 2020). URL:<https://www.consilium.europa.eu/media/45109/210720-euco-final-conclusions-en.pdf>
2. Маастрихтська угода. URL: <https://www.europarl.europa.eu/about-parliament/en/in-the-past/the-parliament-and-the-treaties/maastricht-treaty>
3. За матеріалами порталу «Українська правда». URL: <https://www.eurointegration.com.ua/tags/eu-ukraine-summit/>
4. <https://armyinform.com.ua/2022/11/10/mehanizm-cyvilnogo-zahystu-yes-nadislav-do-ukrayiny-ponad-70-tysyach-tonn-dopomogy-meri-akopyan/>
5. Див. дет. <https://www.ukrinform.ua/rubric-uarazom/3620935-litovci-zibrali-se-250-tisac-na-tretij-morskij-dron-dla-ukraini.html> та <https://www.rada.gov.ua/news/razom/231133.html>
6. Resolution on the candidate status of Ukraine, the Republic of Moldova and Georgia 2022/2716(RSP). URL: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2022-0249_EN.html

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-7>

ENSURING OF MONTREUX CONVENTION DURING CONFLICT IN UKRAINE

Harkavy Yehor

*Education Group 1403,
faculty Navigation*

National University «Odesa Maritime Academy»

Scientific Supervisor: Ivanova A.V.

Candidate of Law Sciences,

Associate Professor at Maritime Law Departure

National University «Odesa Maritime Academy»

Odesa, Ukraine

1. *Historical reasons of creation Montreux Convention* In today's rapidly changing world, the greatest value is enjoyed by laws, rules, guarantees that form the solid ground for creating systems of various relationships, which is commercial shipping.

It is important to understand that at every point in the world, relationship systems undergo modifications, adjusting to rules and regulations, which are superimposed at a certain point in the world order; in this case, the Black Sea has no exception, which has a number of specific regulations, ranging from special restrictions on waste emission policy, enshrined in the MARPOL convention and ending with the regulation of entry into the Black Sea and the presence of military vessels of countries in it, which do not have direct access to the Black Sea. The latest theses reveal and regulate the Montreux Convention of 1936.

Political necessities dictate specific demands that result in Montreux Convention that was drawn up in Swiss city of Montreux. Convention was dedicated of status of Bosphorus strait and regulation of vessels passage with different purposes of usage. Result of this Convention is the document of passage regulation through Bosphorus strait.

It is important to understand that Montreux Convention was drawn up in order to control militarization of Black Sea territory and prevent destabilization of commercial shipping in that region. Noticeable fact is Montreux Convention gave Turkey more rights to control Bosphorus and prevented spreading of influence of Soviet Union on recently crushed in World War I Turkey.

Composition of the Convention consists from 29 articles, four applications and one protocol, but nowadays real interest present follow articles: 1, 2, 10, 18.

During familiarization with content of Convention we should pay our attention at article 1 is stated that The High Contracting Parties recognize main principles of free passage and shipping. Clarification about High Contracting Parties means parties drawn up this Convention. Extremely important to understand that because Montreux Convention contains clarifications for rules of passage of military vessels in war and peace time, and gives Turkey right to provide control out the rules (let the military vessels of non-Black Sea countries keep their fleet in Black Sea more than 21 days after entering in region) in case of military action and straight danger. However, due to the fact that Ankara needs to coordinate own action with Secretary General of the League of Nations and League of Nation council and Contracting Parties the need of revision and bypassing the rules pop up.

Article 2 is of no less interest because it proclaims complete freedom of navigation for merchant ships in peacetime without any restrictions. Of course, it can be assumed that Ankara is considering this article hostile. Although Article 2 of this Convention promotes commercial shipping, the development of Black Sea shipping and the Black Sea states, Turkey itself loses its monopoly on the control of ships entering the Black Sea, when, of course, in peacetime these ships can transport resources to those countries that will later pose an immediate threat to Turkey.

Particular attention should be paid to article 10 of this Convention, which means the right of small military vessels of all States and under any flag to pass through the Bosphorus. Article 10 is connected with Article 13, which specifies that in the event of such a passage, a diplomatic notification must be submitted to the Turkish side. Do not assume that this gives Turkey the right to control the number

of incoming vessels, no; Ankara is only notified that military vessels will pass through the strait. Obviously, Turkey in this case is only an observer at best and at worst will pass military vessels through the strait into the Black Sea, which can cause an escalation of the conflict in a region where the main benefits of cooperation are received by the Turkish side. Based on this logic, despite the importance of this Convention for shipping in the region, Turkey, as the main beneficiary, nevertheless loses strategic autonomy.

Article 18 is a point of contact between interests. It should be understood that at the time of signing this Convention, the parties represented by the USSR and the United States did not have common boundaries of alliances, when in the modern multipolar world in the black sea East European, Western and Islamic civilizations with their own interests collide. Article 18 states that the total displacement of military vessels of non-Black Sea states can be no more than 30k and no more than 45k if the tonnage of the strongest fleet in the Black Sea region exceeds by 10 tons of the strongest fleet in this sea by the day the Convention is signed. Obviously, this article was dictated by pragmatic intent – to prevent excessive accumulation of forces in the region without a balancer in the form of a different force.

2. Modern vision on Montreux Convention and possible impact on shipping due revision of convention Based on the above, it becomes clear that the Convention, drawn up in 1936, created primarily to share power over the critical Bosphorus Strait in the modern world, causes infighting, and its revision or cancellation can lead to catastrophic changes in the region's shipping. Unlike conventions such as MARPOL or IAMSAR, MLC and others, the Montreux Convention is a vital element in Turkey's policy, which is already a reason for serious revision because states, as a rule, put national interests above international ones, and the Montreux Convention was created to put the international interests of users of the Black Sea area above the national interests of Turkey.

It is not unreasonable to believe that in the event of a suspension of this Convention, the safety of navigation will be violated and the region will become less stable. It should be understandable that different interests and the executing of these interests would lead to different outcomes.

3. Montreux Convention as instrument of political will Interests of Turkey consist revision of Montreux Convention to obtain strategic flexibility and more influence on allies and enemies in the region: strategic role of Turkey will become greater if Ankara will get full power of transit usage for own interests through Bosphorus. As evidence of that, interests can be political strategy of modern president of Turkey Recep Tayyip Erdogan of building a channel parallel to Bosphorus strait. If take into account that Turkish official declared that new channel should not be affected by the Montreux Convention regulation, we should understand why this project was created. Despite that Montreux Convention regulations spread out on all Black Sea region, building of the new channel can be only a reason for revision of Montreux Convention. In case of success Ankara can

dictate economic life of the region, restricts shipping in case of war declaring, or showing up a danger.

Interests of USA consist in prevention of changing of regional order where USA is dominant part of balance so this strategy include prevention spreading of Ankara influence and prevention from claiming Turkey interests by the reason of distance Turkey from NATO and flexibility politic of Ankara. NATO wasn't provide their responsibility of protection of Turkey after rocket attack on Turkey's military airport from Iraq during Gulf War and importance of alliance after falling of Soviet government so Turkey intend to create strategic power to dictate own political will and form pole of power that is prohibited conditions for USA strategy in region. Fulfilling of USA interests will lead to escalation, high tension, but will not lead to significant changing in commercial shipping.

The greatest beneficiary of Black Sea trade is Russia, which strengthens relations with Turkey, contributing to its partial autonomy from NATO and the United States, showing and linking itself with Ankara, in particular thanks to the construction of joint pipelines. Still, Russian officials are concerned about Turkey's plans to build an artificial canal, rightly believing it would destabilize the region. If Moscow's interests are approved, the escalation will be carried out at no less pace, but now the shores of NATO countries, which are Bulgaria and Romania, will be more at risk, which provides a significant part of the commercial activity of the region.

Conclusion The Montreux Convention was originally positioned as a regulatory tool in the geopolitics of the Black Sea, but in the modern world this agreement can no longer guarantee compliance with the interests of the signatories. For now, the Convention has finally become an instrument of political will diktat, undermining the stability of commercial shipping in the region, leading to big problems in the merchant shipping industry. Turkey's attempts to create its own pole of power, the imposition of its own order of things on the part of the United States and the dictates of force on the part of Russia set precedents for the revision and even abolition of the current Convention, which will lead to the long-term decadence of the industry in the region for, as stated at the beginning: sustainable relations seek sustainable conditions for existence.

References:

1. Samuel Huntington Clash of Civilizations URL : <https://www.googleadservices.com/pagead/aclk?saHenry Kissinger «World Order»>
2. Eduar Ivanyan The White House. Presidents and Politics URL : <http://visnyk-philology.uzhnu.edu.ua/index.php/1728-9343/article/view>
3. Конвенція про режим проливів (Конвенція Монтре) (вилучення) 20 липня 1936 року URL : <http://docs.historyrussia.org/ru/nodes/111867-konventsiya-o-rezhime-prolivov-konventsiya-montre-izvlecheniya-20-iyulya-1936-g#mode/inspect/page/2/zoom/4>

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

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-8>

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАХИСТУ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ УКРАЇНИ НА МОРІ В УМОВАХ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Вдовицький Євгеній Анатолійович

*ад'юнкт кафедри Військово-Морських Сил
Національний університет оборони України імені Івана Черняховського
м. Київ, Україна*

З початком повномасштабної збройної агресії російської федерації (рф) проти України 24.02.2022 основні зусилля угруповання сил противника, розгорнутого для дій в Чорному та Азовському морях, були зосереджені на досягненні стратегічних цілей воєнно-політичного керівництва рф, однією з яких було здійснити зрив економічних морських перевезень нашою державою. З цією метою противником були оголошені закритими для плавання райони Чорного і Азовського морів та опубліковані відповідні попередження про небезпеку (Coastal Warning). Вони фактично заборонили рух морських суден в північно-західній частині Чорного моря на північ від широти острова Зміїний та в майже у всій акваторії Азовського моря (за виключенням «району очікування» в Таганрогській затоці) [1]. Крім того, визначені сили зі складу угруповання різнорідних ударних сил противника розпочали виконання заходів щодо блокування морських портів України та нанесення ударів по цивільних суднах, що знаходились на зовнішніх рейдах українських портів.

В результаті цих дій портова галузь України фактично перестала функціонувати, а морські перевезення майже припинилися. Це було пов'язано з тим, що частина морських портів (Херсонський, Скадовський, Бердянський та Маріупольський) була захоплена противником, а деякі (Білгород-Дністровський, Одеський, Миколаївський, Чорноморськ, Ольвія та Південний) були змушені призупинити роботу через небезпеку здійснення морських перевезень. Продовжили свою роботу лише Ренійський, Ізмаїльський та Усть-Дунайський морські порти, проте їх

частка у загальній переробці вантажів морськими портами України традиційно незначна [2].

Слід зазначити, що дії РФ щодо зриву морських перевезень України призвели не лише до економічних проблем в нашій державі. Так, на конференції ООН з торгівлі та розвитку «Морська торгівля зірвана», яка відбулася 28.06.2022, було вказано на вкрай негативні наслідки російсько-української війни на логістику міжнародної морської торгівлі. Порушення регіональної логістики, зупинка портових операцій в Україні, руйнування важливої інфраструктури, торгівельні обмеження, збільшення витрат на страхування та підвищення ціни на паливе призвело до логістичних перешкод у Причорномор'ї та, як наслідок, до зростання вартості морських перевезень. Зменшення обсягу експорту Україною зерна призвело до підвищення цін на продукти харчування у світі. Крім того, російсько-українська війна призвела і до підвищення вартості контейнерних перевезень [3]. Крім того, як зазначено в інформаційному дописі Продовольчої і сільськогосподарської організації ООН (Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)) від 10.06.2022, російсько-українська війна через скорочення експорту продовольства Україною та РФ несе ризики значного збільшення кількості людей, які недоїдають, в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, Африці та Близькому Сході [4].

Вказана ситуація змінилася влітку 2022 року. Успішне застосування Силами оборони України наявного озброєння (протикорабельних комплексів «Нептун» та «Harpoon», безпілотних авіаційних комплексів «Байрактар ТВ2») для ураження надводних сил противника, особливо знищення флагманського корабля Чорноморського флоту (ЧФ) ракетного крейсера «Москва», призвело до зриву панування противника на морі, послаблення його угруповань та створення передумов до відмови від ведення ним активних дій в Чорноморській операційній зоні. Це, у свою чергу, дозволило Силам оборони України наприкінці червня 2022 року звільнити острів Зміїний та створити умови для відновлення судноплавства для суден, що експортують українське зерно, по гирлу Бистре річки Дунай. Однак судноплавство по вказаному маршруту не дозволило забезпечити Україні необхідний обсяг експорту зернових. Це пов'язано в першу чергу з недостатньою глибиною гирла, що не дозволяє здійснювати рух по ньому великим суховантажам, а також з недостатніми спроможностями існуючої інфраструктури українських портів на річці Дунай [2]. Вказане потребувало вирішення питання щодо деблокування українських портів для відновлення експорту зерна.

Зазначена робота була інтенсифікована на початку липня за ініціативи Туреччини. Як наслідок, 22.07.2022 у Стамбулі було укладено два дзеркальні документи під назвою «Ініціатива щодо безпечного транспортування зерна та продуктів харчування з українських портів»,

сторонами яких виступили Україна – ООН – Туреччина та РФ – ООН – Туреччина. Вказаним документом передбачено відновлення експорту українського зерна з трьох портів на Одещині: Південного, Чорноморська та Одеси [5].

Незважаючи на розблокування 01.08.2022 визначених портів та початок експорту української агропродукції, з вересня 2022 року представники рф в Спільному координаційному центрі (СКЦ), створеному під егідою ООН для моніторингу ризиків, нагляду та координації виконання угоди, розпочали проведення дій щодо блокування «зернового коридору» шляхом затримки перевірки суден, залучених до експорту зерна. Так, в період 01-18.09.2022 середня тривалість очікування такими суднами інспекції СКЦ в Мармуровому морі складала 54 години/судно, а в період 19.09-30.09.2022 – вже 272 години/судно. Обмеженням надходження українського зерна на ринок рф намагалася підвищити рівень інфляції в європейських країнах, що за прогнозами російських аналітиків призведе до соціальних протестів населення з вимогою переглянути політику щодо ведення росією «спеціальної військової операції» та рф загалом [6].

У подальшому, 29.10.2022 силами семи безекіпажних надводних апаратів було здійснено атаку кораблів ЧФ рф, які перебували на зовнішньому та внутрішньому рейді Севастополя. За наявною інформацією, пошкодження отримали фрегат і морський тральщик. І хоча пошкодження кораблів противника були незначні, з цього часу флот ЧФ перейшов в режим захисту, а найпотужніші військові кораблі рф у війні зараз здебільшого стоять біля причалів [7]. Слід зазначити, що після успішного застосування морських безекіпажних надводних апаратів для ураження кораблів противника Україна анонсувала створення «флоту морських дронів». Як передбачається, безекіпажні надводні апарати «можуть брати участь у дальній розвідці, спостереженні за береговою активністю, супроводі та підтримці традиційного флоту, конвоюванні торгових суден, коригуванні ракетних уражень та артилерії, захистити наші пункти базування та протидіяти десантним операціям» [8].

Незважаючи на заяви керівництва рф щодо відмови від участі в «зерновій угоді» після успішного застосування морських безекіпажних надводних апаратів щодо ураження кораблів противника в пункті базування Севастополь, вже 02.11.2022 вона заявила про поновлення своєї участі в зазначеній угоді. Як повідомляли ЗМІ рф, росія повернулася до зернової угоди, оскільки отримала «необхідні гарантії від України» [9]. Слід зауважити, що Україна не брала на себе жодних нових зобов'язань щодо «зернової угоди» [10], а повернення рф до вказаної угоди відбулося завдяки відмові України і Туреччини припинити її дію, а також через відсутність реальних можливостей у противника здійснювати заходи щодо перешкоджання експорту зерна з визначених угодою портів.

Таким чином, відновлення судноплавства для суден, що експортують агропродукцію з портів України стало можливим за рахунок успішних дій Сил оборони України на морі, зокрема, Військово-Морських Сил. Вдале застосування наявного озброєння (протикорабельних комплексів РК-360МЦ та Нагрооп, безпілотних авіаційних комплексів «Байрактар ТВ2») для ураження надводних сил противника призвело до зриву панування противника на морі та створило передумови до відмови від ведення ним активних дій, що у свою чергу дозволило Силам оборони України провести успішні дії зі звільнення острова Зміїний. Як наслідок, противник змінив райони дій сил та обмежив їх прилеглими до Криму районами, що відкрило можливість для підписання «зернової угоди» та відновлення експорту зерна з портів України. Зазначене свідчить про необхідність подальшого нарощування бойових спроможностей Військово-Морських Сил та продовження ведення активних дій щодо нанесення ураження (або створення загрози нанесення ураження) основним ударним силам ЧФ.

Крім того, успішне застосування морських безекіпажних надводних апаратів для ураження кораблів противника в пункті базування Севастополь підтвердило зростаюче значення морських роботизованих систем (комплексів) в бойових діях на морі та необхідність оснащення ними вітчизняного флоту.

Також, з метою протидії гібридним діям рф на економічну діяльність України на морі, на кшталт перешкодження функціонування «зернового коридору», необхідно активно застосовувати політичні та дипломатичні заходи (запровадження рішень ООН щодо впливу на рф, нарощування співробітництва з країнами-партнерами та союзами держав, зокрема НАТО, ЄС щодо проведення ними заходів стримування або силового примушення рф до виконання угод тощо).

Література:

1. В портах України на 26/09/2022 залишаються заблокованими 48 зі 100 суден / База даних. URL: <https://www.blackseanews.net/read/194160> (дата звернення: 07.12.2022).
2. Перспективи використання морських коридорів безпечного експорту зерна для активізації економічного зростання. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/perspektyvy-vykorystannya-morskykh-korydoriv-bezpechnoho-eksportu-zerna> (дата звернення: 07.12.2022).
3. United nations conference on trade and development 28 june 2022. Maritime trade disrupted the war in Ukraine and its effects on maritime trade logistics. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/osginf2022d2_en.pdf (дата звернення: 07.12.2022).
4. The importance of Ukraine and the Russian Federation for global agricultural markets and the risks associated with the war in Ukraine. Information

note 10 June 2022 Update. URL: <https://miss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/perspektyvy-vykorystannya-morskykh-korydoriv-bezpechnoho-eksportu-zerna> (дата звернення: 07.12.2022).

5. Опубліковано текст зернової угоди, підписаної сьогодні в Стамбулі. URL: <https://ukragroconsult.com/news/opublikovano-tekst-zernovoyi-ugody-pidpysanoi-sogodni-v-stambuli/> (дата звернення: 07.12.2022).

6. «Зерновий коридор»: РФ штучно збільшила час очікування інспекції суден з українським зерном в Мармуровому морі ще 18 вересня. Чому? URL: <https://www.blackseanews.net/read/196006> (дата звернення: 07.12.2022).

7. Why Ukraine's Remarkable Attack On Sevastopol Will Go Down In History URL: <https://www.navalnews.com/naval-news/2022/11/why-ukraines-remarkable-attack-on-sevastopol-will-go-down-in-history/> (дата звернення: 07.12.2022).

8. Збір, який змінить хід подій долучитися до формування першого у світі флоту морських дронів. URL: <https://u24.gov.ua/uk/navaldrones> (дата звернення: 07.12.2022).

9. Росія заявила про поновлення участі у «зерновій угоді». URL: <https://www.slovoidilo.ua/2022/11/02/novyna/pravo/rosiya-zayavyala-pro-ponovlennya-uchasti-zernovij-uhodi> (дата звернення: 07.12.2022).

10. Україна не давала гарантії для повернення росії до «зернової угоди» – МЗС. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/2001442-ukrayina-ne-davala-novikh-garantiy-dlya-povernennya-rosiyi-do-zernovoyi-ugodi-mzs> (дата звернення: 07.12.2022).

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-9>

ЧОРНОМОРСЬКА ПОЛІТИКА ТУРЕЧЧИНИ: МІЖ БЕЗПЕКОЮ ТА ПРАГМАТИЗМОМ

Горюнова Євгенія Олександрівна

*кандидат історичних наук, доцент,
доцент кафедри філософії та історії*

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

Туреччина завжди була важливим актором в Чорному морі. Османська імперія довгий час контролювала чорноморські торговельні шляхи та володіла низькою причорноморських територій. Після Першої світової війни країна втрачає низку територій та імперський статус, але зберігає контроль над Чорноморськими протоками (Конвенція Монтре). Під час

«холодної війни» Анкара залишається форпостом НАТО в регіоні, де домінує СРСР. А після його розпаду намагається підвищити свій статус регіонального лідера за рахунок розвитку регіональної співпраці.

На тлі геополітичних викликів ХХІ ст. політика Анкари стає дедалі прагматичною. Туреччина продовжує грати роль посередника між Заходом (США та НАТО) та Сходом, все більше виступаючи в ролі потужного плацдарму для протидії експансії ісламського фундаменталізму. Це підвищує роль Анкари в рамках Альянсу та дозволяє проводити більш самостійну політику в регіоні. Претензії на регіональне лідерство Туреччина намагається реалізувати й через декларування опіки над тюркськими країнами, що створює загрозу для російського впливу в Центральній Азії.

Російська окупація Криму в 2014 році та подальша мілітаризація півострову радикально змінює ситуацію в Чорному морі, яке Росія намагається перетворити на власне «озеро». Модернізація Чорноморського флоту РФ (оснащення його ракетами великої дальності «Калібр») дозволило начальнику російського Генштабу Валерію Герасимову зробити амбіційну заяву про те, що «російський флот вже перевищує турецькі сили в Чорному морі, а Росія може легко завдати удару по Протоках» (1).

Однак, як показала практика військових дій проти України в 2022 р., російський флот в Чорному морі виявився не таким потужним та зазнав серйозних втрат. Відповідно, модернізований та більш потужний турецький флот міг би досить швидко знищити ЧФ РФ навіть без заходу до Чорного моря (2). Однак на даний час Туреччина має зовсім інші плани щодо регіону.

До повномасштабного російського вторгнення в Україну політика Анкари була заснована на реалізації *modus vivendi* задля збереження існуючого статус-кво в регіоні. Саме тому Ердоган намагався балансувати між провідними та регіональними акторами, пропонуючи Росії та Україні розв'язати всі проблемні питання за столом переговорів в Анкарі. Однак російська сторона погоджувалась брати участь в переговорному процесі тільки якщо Анкара зможе вплинути на Київ «та спонукати його до виконання Мінських угод» у вигідному Кремлеві форматі

В цілому політика Анкари щодо Росії є вельми дихотомічною: з одного боку країни мають багато розбіжностей щодо сирійського та лівійського питань, Кавказу та Криму. Але це не заважає Анкарі купувати у Росії систему протиповітряної оборони С-400, що створює певні загрози для НАТО.

З іншого боку, між Києвом та Анкарою розпочинається активна військова співпраця. Туреччина продає Україні безпілотні розвідувально-ударні апарати «Байрактар», які чудово зарекомендували себе під час Карабаської війни 2020 р. Анкара та Київ домовляються про будівництво заводу з виробництва БПЛА на території України, а в Туреччині починають

будувати корвети класу «Ада» для українського флоту – перший з них вже було спущено на воду.

Важливим рішенням на користь України після повномасштабного російського вторгнення стає закриття Проток для російських військових кораблів. Це не дозволило Росії перекинути додаткові сили до Чорного моря та де-факто заблокувало Чорноморський флот РФ.

У той же час російська агресія проти України не заважає Туреччині реалізовувати енергетичні проекти з РФ. Після відмови ЄС від будівництва газогону «Південний потік» через анексію Криму Туреччина буде разом з РФ газопровід «Турецький потік» загальною потужністю 31,5 млрд кубометрів газу на рік. Відповідно, Туреччина стає ключовим реекспортером російського газу до південної Європи.

Анкара не приєднується до західних санкцій проти Росії та продовжує торгувати з Москвою навіть після повномасштабного вторгнення, а потік російських туристів в 2022 р. навіть збільшився на 12% у порівнянні з 2021 р.

Окрім економічних дивідендів Ердоган також намагається отримати політичні, виступаючи посередником у конфлікті між Москвою та Києвом. Саме в Туреччині відбулися друга серія (перша в Білорусі) переговорів між Україною та Росією у березні 2022 р. щодо припинення бойових дій. Але вона не мала успіху через діаметрально протилежні позиції воюючих сторін.

Більш успішним є реалізація з боку Анкари «зернової угоди», внаслідок якої було розблоковано декілька українських портів для постачання зерна бідним країнам під егідою ООН. У листопаді РФ вирішила зірвати угоду, але через наполегливу позицію Туреччини експорт українського зерна було продовжено, а домовленості пролонгували ще на чотири місяця. Також Ердоган виступив основним посередником у звільненні українських військовополонених – бійців полку «Азов», який в Росії визнали «терористичної організацією».

Таким чином, на тлі російсько-української війни Анкара все більше підвищує свій статус регіонального гравця, намагаючись максимально реалізувати власні інтереси. Основними напрямками безпекової політики Туреччини залишається: збереження певної геополітичної автономії, формування нових та розвиток старих партнерських відносин та уникнення прямої конфронтації з Росією (3).

Туреччині не вигідний програв Україні та підсилення Росії в регіоні. Одночасно Анкара проти розгрому Росії, хоча послаблення Москви в її традиційних зонах впливу (Кавказ та Центральна Азія) відкриває для Туреччини нові перспективи.

Розраховувати на жорстку політику Анкари щодо Москви поки не варто – відносини країн будуть існувати в форматі стриманої конфронтації та вигідного для Туреччини партнерства. Відповідно, Анкара й далі буде

усіялко наполягати на дипломатичному розв'язанні російсько-українського конфлікту, апелюючи до скорішого відновлення безпеки в регіоні.

Література:

1. Joshua Kucera. «Russia Claims ‘Mastery’ Over Turkey in Black Sea», *Eurasianet*, September 25, 2016. URL: <https://eurasianet.org/russia-claims-mastery-over-turkey-black-sea>

2. Туреччина може знищити флот РФ у Чорному морі за кілька годин, – керівник безпекових програм Центру глобалістики Лакійчук. *Еспресо*. 05.11.2022. URL: <https://espresso.tv/turechchina-mozhe-znishchiti-flot-rf-u-chornomu-mori-za-kilka-godin-kerivnik-bezpekovikh-program-tsentru-globalistiki-lakiychuk>

3. Neşet, Mustafa Aydin, Evren Balta, Kaan Kutlu Ataç, Hasret Dikici Bilgin and Arne Strand. Turkey as a regional security actor in the Black Sea, the Mediterranean and the Levant region. CMI Chr. Michelsen Institute, June 2021. URL: <https://www.cmi.no/publications/file/7820-turkey-as-a-regional-security-actor-in-the-black-sea-the-mediterranean-and-the-levant-region.pdf>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-10>

ПОЛІТИКО-ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ПРОТИДІЇ РОСІЙСЬКІЙ АГРЕСІЇ НА МОРІ

Устименко Богдан Миколайович

аспірант кафедри політичних наук

*Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова
м. Київ, Україна*

24.02.2022 Російська Федерація розв'язала повномасштабну війну проти України. Для виконання своїх актів агресії Росія використовує всі існуючі домени війни, в тому числі морський домен (Чорне, Азовське та Каспійське моря).

Щодо потенційних актів агресії Росії в інших районах Світового океану слід зазначити наступне.

31.07.2022 року була затверджена нова Морська доктрина Російської Федерації [1] (далі іноді – Морська доктрина або Доктрина) – документ стратегічного планування, фактична мета якого – мілітаризація у власних інтересах Світового океану і Каспійського моря. Росія планує суттєво зміцнити свій Військово-Морський Флот, інші військові формування, які мають відношення до морської діяльності, зокрема шляхом збільшення

чисельності кораблів та формування нової системи баз матеріально-технічного забезпечення в країнах різних регіонів світу. РФ має намір контролювати військово-морську діяльність іноземних держав в акваторії Північного морського шляху, а також декларує готовність застосовувати військову силу, в тому числі, за межами власних морських просторів, у міжнародних протоках і районах проходження світових морських транспортних комунікацій. Також Росія встановила у Доктрині примат національного права над міжнародним.

З огляду на викладене, Морська доктрина РФ є передумовою поширення російської агресії у Світовому океані та прямою загрозою глобальній безпеці.

Крім того, Північний морський шлях, якому відведено особливо важливе місце у Доктрині, має стратегічне значення для реалізації амбітних планів Китайської Народної Республіки та Російської Федерації. Китай для Росії – необхідне джерело інвестицій і технологій для розвитку арктичних інфраструктурних комплексів, а для Китаю Арктика та Північний морський шлях – надзвичайно важливі для ресурсного забезпечення та більш швидкого і дешевого транспортування у майбутньому товарів власного виробництва до країн Європи та Америки.

Сумнівний з точки зору міжнародного морського права правовий режим, направлений на суттєві обмеження іноземного судноплавства в акваторії Північного морського шляху (його фактична «приватизація» агресором), який прагне встановити Росія, має великий конфліктний потенціал, оскільки інші держави можуть не виконувати встановлений РФ порядок плавання в акваторії Північного морського шляху, вважаючи цей порядок таким, що не відповідає приписам міжнародного морського права, зокрема Конвенції ООН з морського права.

Існує ризик того, що Китай та/або Росія у майбутньому будуть використовувати Північний морський шлях та його порти не тільки для комерційних, а й у військових цілях.

Враховуючи катастрофічні наслідки повномасштабного російського вторгнення в Україну, часткову міжнародну ізоляцію РФ та встановлені відносно агресора санкційні режими, також можна констатувати все більшу політичну, економічну та технологічну залежність Росії від Китаю, яка з часом буде тільки посилюватися.

Загальновідомо, що агресори краще за все розуміють «мову сили» – військову потугу та її ефективне використання. Водночас, політико-правові механізми протидії агресії, у тому числі на морі, мають величезне значення для підтримки міжнародного миру і безпеки, запобігання війнам або їх припинення.

Ми пропонуємо вживати термін «політико-правові механізми протидії російській агресії на морі» в такому значенні: політико-правові механізми

протидії російській агресії на морі – це сукупність рішень та дій політичного і правового характеру суб'єктів міжнародного права на національних, регіональних та глобальному рівнях, які направлені на протидію актуальній або потенційній агресії Російської Федерації в районах Світового океану та Каспійського моря.

На нашу думку, політико-правові механізми протидії російській агресії на морі можна розподілити на наступні групи:

- 1) Стратегічне планування у сфері морської безпеки;
- 2) Механізми, які містяться у міжнародних договорах;
- 3) Санкції та конфіскація;
- 4) Резолюції та заяви, що стосуються забезпечення морської безпеки;
- 5) Саміти, що стосуються питань зміцнення морської безпеки та протидії російській агресії на морі;
- 6) Закони, що визначають морську безпеку політику держав;
- 7) Судові та примусові процедури, що стосуються морської безпеки.

Україна та інші держави світу у своїй діяльності, направлених на протидію російській агресії на морі, повинні проактивно використовувати всі можливі політико-правові механізми. Тільки перманентне та системне застосування проти агресора механізмів описаних вище груп зможе дати максимальний позитивний ефект.

Зокрема, необхідно за допомогою договірних механізмів створювати нові та/або зміцнювати існуючі регіональні військово-морські з'єднання та альянси, в тому числі, за рахунок нових держав, розробляти та реалізовувати нові документи стратегічного планування у сфері морської безпеки всіх рівнів, а також постійно посилювати санкційний тиск на Росію, пов'язаних з нею осіб і держави, які допомагають агресору уникати санкційних режимів.

Ефективне використання всіх груп політико-правових механізмів протидії актуальній або потенційній агресії не тільки Росії, а й інших держав на морі буде зміцнювати глобальну безпеку архітектуру.

Література:

1. Морская доктрина Российской Федерации: Указ Президента Российской Федерации от 31.07.2022 № 512. Сайт Президента России. URL: <http://static.kremlin.ru/media/events/files/ru/xBBH7DL0RicfddtWPol32UekiLMTAycW.pdf>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-11>

ОБОРОНА ТА ОХОРОНА МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ ТА УЗБЕРЕЖЖЯ З ВИКОРИСТАННЯМ ІННОВАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Федічев Андрій Валентинович

*старший викладач кафедри управління діями
Десантно-штурмових військ та морської піхоти
факультету Десантно-штурмових військ
Військова академія (м. Одеса)
м. Одеса, Україна*

У зв'язку з російською агресією проти України, актуальність проблем захисту національних інтересів та оборони кордонів й територіальних вод, тим паче на приморському напрямку й виключно у морській економічній зоні, як основному шляху наповнення бюджету нашої країни та в цілому логістичного сполучення країн Балто-Чорноморського регіону вийшло на перший план.

Сучасними військовими загрозами у Балто-Чорноморському регіоні є:

мінна – наявність залишків морських мін, як після Другої світової війни так й в ході розпочатої російської федерацією війни проти України, тобто застосування невибіркової й некерованої зброї;

диверсійна діяльність – виведення з ладу об'єктів критичної інфраструктури;

терористична – використання або погроза використання застосування зброї проти цивільного об'єкта (судна), захоплення цивільних об'єктів;

блокада портів й шляхів мореплавства – наявність великої кількості військових кораблів й підводних човнів;

закриття морських зон (проведення стрільб) – для збільшення маршрутів маневрування суден;

недотримання законів ведення війни – постійне ігнорування й тлумачення законів на свій лад, під конкретну ситуацію.

Одним з найважливіших завдань при реагуванні на виникаючі загрози у сфері оборони Балто-Чорноморського регіону є об'єднання зусиль країн цього регіону для досягнення мети з мінімальним використанням ресурсів.

Швидке реагування та скоординовані дії Військово-Морських сил, Берегової охорони, Державної прикордонної служби й інших служб та Сил оборони нашої країни та країн Балто-Чорноморського регіону в цілому, можливе лише завдяки створенню, спільної автоматизованої системи висвітлення обстановки й реагування на загрози (далі – САС ВОРЗ). В якій би були взаємопов'язані бойові й небойові компоненти з

використанням інноваційних технологій. Також створення на регіональному рівні об'єднаного органу управління (штабу) та підрозділів різнорідних сил на Балтійському та Чорному морях, для реагування та усунення виявлених загроз.

Призначення системи та підрозділів різнорідних сил полягає у моніторингу ситуації, проведення аналізу, централізованого й безперервного здійснення управління діями та застосування всіх компонентів сектору безпеки учасників Балто-Чорноморського союзу з широким використанням й постійним оновленням інноваційних технологій на всіх рівнях для усунення загроз в найкоротший час.

На даний час кожна країна й їх відомства використовують власні подібні системи. Така діяльність в подальшому лише збільшуватиме витрати на їх утримання й вдосконалення. А найголовніше, що дана інформація дублюється та передається з величезними похибками до центрів прийняття рішень. Й тим самим унеможливує своєчасне прийняття рішення.

Дана САС ВОРЗ акумулює в собі всі інноваційні рішення, тобто всі функції по щодо оборони та охорони суден, морських портів, морського простору та узбережжя, а саме адміністрування програмних і технічних засобів, управління розподіленням обчислювальним процесом, захист від деструктивних впливів в умовах сучасного інформаційного протиборства, надання пропозицій для протидії з прогнозуванням наслідків.

Наступним заданням у забезпеченні оборони та охорони суден, морських портів, морського простору та узбережжя є застосування різнорідних безпілотних систем та платформ для надання можливості протидіяти загрозам на воді, під водою, у повітрі та на узбережжі. Сучасний розвиток таких систем та платформ у світі, дає змогу це зробити без зайвих зволікань. Тим паче, що наявні інноваційні технології, виробничі потужності у країнах учасниках Балто-Чорноморського союзу спроможні побудувати та задовільнити потреби безпекового сектору. Знову ж таки при об'єднанні зусиль всіх учасників економічні витрати будуть мінімальні для кожного.

У загальній картині комплексне використання інноваційних технологій, нових технічних розробок є ключовим компонентом для забезпечення оборони та охорони морського простору та узбережжя й готовності держави протистояти сучасним загрозам. Крім того, синхронізуючи зусилля всіх країн та різних підрозділів для досягнення спільної мети територіальної цілісності, будуть економічно виправданими.

Література:

1. Зеленюк Х. Безпека в Чорному морі: чому в НАТО відмовилися зупинити повзучу анексію Росії. Інтернет видання: *«Українська призма»*. 2021.

2. Заблоцький В. Міни на морі, прихована загроза. Інтернет видання: «Український тиждень». 2020.
3. Заблоцький В. Мінна загроза на морі. Інтернет видання: «DEFENSE EXPRESS». 2020.
4. Коршак С. Розбірка в Чорному морі: Туреччина відкинула загрози Путіна щодо «безпеки» зернового коридору ООН, конвої з зерном вийдуть в море. Інтернет видання: «Kyiv Post». 2022.

INTERNATIONAL AND NATIONAL STATUTORY SUPPORT OF MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-12>

НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВОЄННОГО СТАНУ ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

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*

24 лютого 2022 року Указом Президента України № 64/2022 введено військовий стан у відповідь на повномасштабне вторгнення російської федерації на територію України. Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні» [1] передбачає, що у зв'язку із введенням в Україні воєнного стану тимчасово, на період дії правового режиму воєнного стану, можуть обмежуватися конституційні права і свободи людини і громадянина, передбачені статтями 30 – 34, 38, 39, 41–44, 53 Конституції України, тобто: недоторканість житла, таємниця листування, телефонних розмов, телеграфної та іншої кореспонденції, свобода пересування та свободу думки і слова, на вільне вираження своїх поглядів і переконань, а також вводиться тимчасові обмеження прав і законних інтересів юридичних осіб в межах та обов'язі, що необхідні для забезпечення можливості запровадження та здійснення заходів правового режиму воєнного стану, які передбачені частиною першою статті 8 Закону України «Про правовий режим воєнного стану» [2].

Серед згаданих конституційних прав і свобод людини і громадянина передбачено можливості обмеження права на особисте і сімейне життя та встановлення особливого режиму збирання, зберігання, використання та поширення конфіденційної інформації про особу без її згоди (частини перша та друга статті 32 Конституції України) [3]. Зазначені обмеження, серед іншого, можуть бути обумовлені лише в інтересах національної безпеки.

Необхідно пам'ятати, що в умовах широкомасштабної військової агресії, наявності декількох театрів бойових дій на території України, необхідно одночасно вести мову не лише про встановлення законних обмежень окремих прав і свобод людини і громадянина, але й про напрацювання нових правових механізмів їх захисту через діяльність органів публічної влади та окремих інститутів громадянського суспільства. Зазначені положення прямим чином вплинули на забезпечення прав моряків та морської безпеки, зокрема. Не останнім чином це стосується питання виїзду моряків торговельного флоту за кордон та виконання ними своїх зобов'язань за укладеними договорами. Постановою Кабінету Міністрів України від 02 вересня 2022 р. № 992 внесені зміни до «Правил перетинання державного кордону громадянами України». Згідно з пунктом 2-12, що доповнив ці Правила, «у разі введення на території України воєнного стану громадяни України чоловічої статі віком від 18 до 60 років мають право перетинати державний кордон України, якщо вони прямують для роботи на морських суднах, суднах внутрішнього плавання у складі екіпажів таких суден або для проходження практичної підготовки на суднах».

Водночас, широке залучення членів екіпажів до виконання своїх обов'язків, у тому числі і у територіальних водах України вимагають аналізу того яким чином норми гуманітарного права захищають моряків та чи перебувають ці гарантії у залежності від нормативно-правового тлумачення категорій «*воєнний стан*» та «*стан війни*», що вживаються у законодавстві.

Ми вважаємо, що правовий режим воєнного стану за національним законодавством є більш регламентованим ніж стан війни. Водночас, системний аналіз положень національного законодавства України дає підстави для висновку про те, що не існує принципової відмінності між введенням правового режиму воєнного стану та оголошення стану війни у юридичних наслідках для публічних правовідносин.

Більше того, буквальний аналіз частини першої статті 4 Закону України «Про оборону України» дає підстави для висновку про те, що введення правового режиму воєнного стану є однією з передумов для оголошення стану війни: «У разі збройної агресії проти України або загрози нападу на Україну Президент України приймає рішення про загальну або часткову мобілізацію, *введення воєнного стану* в Україні або окремих її місцевостях, застосування Збройних Сил України, інших військових формувань,

утворених відповідно до законів України, подає його Верховній Раді України на схвалення чи затвердження, а також вносить до Верховної Ради України подання про оголошення стану війни» [4].

При цьому, з огляду на положення частини другої статті 4 Закону України «Про оборону України», вжиття заходів для відсічі агресії не перебуває у прямій залежності від оголошення стану війни та/або введення правового режиму воєнного стану: «Органи державної влади та органи військового управління, не чекаючи оголошення стану війни, вживають заходів для відсічі агресії. На підставі відповідного рішення Президента України Збройні Сили України разом з іншими військовими формуваннями розпочинають воєнні дії, у тому числі проведення спеціальних операцій (розвідувальних, інформаційно-психологічних тощо) у кіберпросторі.»

Водночас, щодо застосування норм міжнародного гуманітарного права, підкреслимо, що:

– системний аналіз положень Женевських конвенцій (Конвенція про поліпшення долі поранених та хворих в регулярних арміях; Конвенція про поліпшення долі поранених, хворих і осіб, потерпілих корабельну аварію, зі складу озброєних сил на морі; Конвенція про поведження з військовополоненими; Конвенція про захист цивільного населення під час війни) дає підстави для висновку про те, що *застосування останніх не пов'язується виключно з оголошенням стану війни*. Натомість, у вказаних конвенціях міститься норма, яка закріплює таке: «...ця Конвенція застосовується до всіх випадків оголошеної війни чи будь-якого іншого збройного конфлікту, що може виникнути між двома чи більше Високими Договірними Сторонами, навіть якщо одна з них не визнає стану війни.»;

– аналогічно Конвенція про закони і звичаї суходільної війни не встановлює обмежень у дії її норм виключно після оголошення стану війни;

– стаття 39 Статуту ООН також закріплює, що Рада Безпеки визначає існування *будь-якої загрози миру та безпеці, будь-якого порушення миру чи акту агресії* та надає рекомендації або вирішує про те, які заходи слід вжити відповідно до статей 41 і 42 для підтримки або відновлення міжнародного миру та безпеки.

Отже, *застосування норм міжнародного гуманітарного права не перебуває у залежності від оголошення стану війни та/або введення воєнного стану.*

Щодо власне, наслідків введення правового режиму воєнного стану та/або оголошення стану війни для приватних правовідносин:

– відповідно до частини першої статті 617 Цивільного кодексу України особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Так, цивільно-правові договори, які укладають у межах приватних правовідносин на території України, як

правило, у частині форс мажору містять вказівку, як на збройні конфлікти, введення воєнного стану, так і на оголошення стану війни. Більш того, Торгово-промислова палата України листом №2024/02.0-7.1 від 28 лютого 2022 року засвідчила, що військова агресія Російської Федерації проти України з 24 лютого 2022 року до офіційного закінчення цих подій є форс мажорною обставиною (обставиною непереборної сили).

Отже, проведений системний аналіз норм національного законодавства та положень міжнародного права дає підстави для висновку про те, що сфера дії останніх не перебуває у прямій залежності саме від факту оголошення стану війни на території України.

Література:

1. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022 URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397> (дата звернення 30.05.2022 р.)

2. Про правовий режим воєнного часу : Закон України від 12 травня 2015 року № 389-VIII. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/389-19#Text>

3. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР. Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>. (дата звернення 30.05.2022 р.)

4. Про оборону України : Закон України від 6 грудня 1991 року № 1932-XII Верховна Рада України. База «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1932-12#Text>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-13>

ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ ПОЛОЖЕНЬ МІЖНАРОДНИХ КОНВЕНЦІЙ З МОРСЬКОГО ПРАВА В НАЦІОНАЛЬНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

Пальченко Алла Анатоліївна

*старший викладач кафедри морського права
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Розвиток морської торгівлі сприяв бурхливому розвитку мореплавання. Перевезення різних вантажів у різних напрямках стали однією з причин росту і могутності морських держав. Поступово з'явилися морські судна складних конструкцій, призначені для використання їх у море для різних

цілей. Діяльність держав у Світовому океані зв'язувалася вже не тільки з морською торгівлею, але і з морськими промислами, науковими дослідженнями, морським буксируванням, веденням воєнних дій, боротьбою з піратством, работоргівлею та ін. Усе це зобов'язувало держави піклуватися про вироблення таких правил поведінки у Світовому океані, які б сприяли прогресу людства. З огляду на те що морське право України є комплексним, тому що воно містить у собі ряд правових норм встановлених і санкціонованих державою і вхідних в інші галузі законодавства, доцільно думати, що воно не може носити самостійного характеру. Але говорити про його самостійне місце в правовій системі України необхідно. Морське право України, поряд з іншими галузями законодавства, такими як трудове, цивільне, адміністративне право й інші має джерела, сутність, мету, регулює визначене коло суспільних відносин, зв'язаних з морегосподарською діяльністю, за допомогою спеціальних правових норм, прийнятих державою спеціально для регулювання цих відносин. Предметом морського права є сам транспортний процес, загальні та специфічні закономірності виникнення, розвитку і функціонування морського транспорту, як специфічного суспільного явища. Ці закономірності розглядаються в нерозривному зв'язку із законами розвитку суспільства, тому можна казати про те, що предметом морського права є також вивчення загальних і специфічних закономірностей розвитку суспільства в тій мірі, в якій вони впливають на розвиток морського транспорту. Країн Європейського союзу слід розуміти існуючу у міжнародному та національному морському праві, сукупність правових норм, що регулюють діяльність пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів та багажу, здійснення різного роду морських промислів, рятувальних та буксирних операцій, забезпечення охорони навколишнього середовища, а також інші господарські, адміністративні та цивільні правовідносини які виникають з приводу мореплавства.

Потреба в універсальній кодифікації норм міжнародного права з'явилася після Другої світової війни, коли промислово розвинені країни приступили до розвідки та експлуатації природних ресурсів континентального шельфу, а також проведення морських наукових досліджень. Це викликало проведення в 1958 р. в Женеві Першої Конференції ООН з морської о права, до завдання якої входив розгляд і прийняття на основі проекту, розробленого Комісією міжнародного права ООН, конвенції або конвенцій з питань, що стосуються інтересів всіх держав. В результаті роботи цієї конференції були прийняті конвенції про відкрите море, про територіальне море та прилеглу зону, про континентальний шельф, про рибальство та охорону живих ресурсів відкритого моря. Навіть після невдалого завершення роботи II Конференції ООН з морського права процес кодифікації та прогресивного розвитку окремих його інститутів продовжився. Кодифікаційні роботи торкнулися

окремих інститутів морського права: безпека мореплавства та охорона людського життя на морі, захист та охорона морського середовища, включаючи забруднення моря з суден та боротьба із забрудненням, режим рибальства та охорони живих морських ресурсів; режим морських портів та іноземних суден та ін.

Мореплавство, а особливо торговельне, носить значною мірою міжнародний характер. Воно потрапляє під дію національного та іноземного законодавств, здійснюється на морських просторах з різним правовим режимом, що заснований на міжнародно-правових звичаях та міжнародних угодах.

Прикладами міжнародно-правових актів можуть бути пакти або конвенції, які набули в Україні чинності. Зокрема, такими є закон України від 19 березня 1999 р. «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Литовської республіки про морське торговельне судноплавство», або Закон України від 3 червня 1999 р. «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції ООН з морського права 1982 року».

Усі наведені акти-документи у своїй сукупності складають систему юридичних джерел морського права, проте в їхньому середовищі особливе місце посідають саме нормативно-правові акти. Останніми роками у зв'язку з підвищеною увагою до питань запобігання забрудненню морського середовища морське право залишає регулювання питань мореплавства у внутрішніх водах у сфері повноважень держави. Однак потреба у створенні максимально сприятливих умов для міжнародного мореплавства та розвитку економічного співробітництва з іншими державами зумовлює необхідність врахування норм морського права і світової практики, спрямованих на полегшення вимог стосовно документів і процедур при заходженні, стоянці і відході іноземних суден у портах прибережних держав.

Також прибережні держави почали приймати правила, що обмежують заходження у відкриті порти іноземних суден, які не відповідають вимогам безпеки. Це право прибережної держави базується на її суверенітеті над внутрішніми морськими водами і належним чином відображене в п. 2 ст. 25 Конвенції ООН з морського права 1982 року, відповідно до якого «стосовно суден, що прямують до внутрішніх вод або використовують портові споруди за межами внутрішніх вод, прибережна держава також має право вживати необхідних заходів для запобігання будь-якому порушенню умов, на яких ці судна допускаються у внутрішні води і використовують портові споруди». Конвенція детальніше регламентує право прибережної держави пред'являти до іноземних суден певні вимоги як умову допуску в порти. Держава може встановлювати умови заходження іноземних суден у порти, скорочення його і збереження під контролем. Однак, держави мають належним чином публікувати такі вимоги й повідомляти їх компетентній

міжнародній організації. Держави також можуть досягати спільних домовленостей у цьому питанні.

Проблема, з якою стикаються держави при імplementації Конвенції, – це проблема нелегальних іммігрантів: безбілетні пасажирів підлягають поверненню до своєї країни або початкового порту, однак їхнє успішне повернення і навіть збереження їхнього життя можливе лише за наявності гарантій того, що такого пасажирів приймуть у відповідній країні.

Для імplementації положень Конвенції важливо, що її норми відповідають іншим міжнародно-правовим інструментам. Так, наприклад, розділу 3 Конвенції, присвячений прибуттю і відбуттю осіб і регламентує вимоги, які стосуються формальностей і виконання яких вимагається державними властями від членів екіпажу судна і пасажирів при приході та відході судна, відповідає нормам Конвенції МОП 108 (конвенція про національні посвідчення особи моряків 1958 року). Україна є стороною Конвенції МОП 108 у порядку правонаступництва.

Ефективне здійснення Україною юрисдикції над суднами, що плавають під її прапором, має бути детально регламентоване й закріплене у внутрішньому правовому акті. У зв'язку з цим у науковій літературі підкреслюється важливість правового визначення такого поняття, як «судно», що є ключовим для морського права. Як відомо, конституції низки держав містять норми про те, що ратифіковані міжнародні договори стають частиною внутрішнього законодавства, права, чи правової системи держави, що створює внутрішньо-правові засади для подальшої імplementації таких конвенцій.

В Україні основним правовим документом у сфері мореплавства є Кодекс торговельного мореплавства України 1995 року. Він регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства, під яким КТМ розуміє діяльність, пов'язану з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, а також для інших господарських, наукових та культурних цілей.

З одного боку, слід позитивно оцінити намагання законодавця створити єдині правові засади мореплавства, діяльності всіх видів суден та екіпажу, а особливості правового регулювання конкретних видів судноплавства здійснювати окремо. З другого боку, торговельне мореплавство є лише одним з видів цивільного мореплавства. Кодекс містить положення, що стосуються загальних засад правового регулювання мореплавства в Україні, правового статусу судна, його екіпажу, морського порту, правового регулювання морських перевезень, фрахтування суден, морського буксирування, морського страхування, аварій та інших надзвичайних морських подій.

Література:

1. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – №4. – Книга 1.– Ст. 871.
2. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 8. – Ст. 492.
3. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004 р. – № 4. – Книга 1. – Ст. 832.
4. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2006. – № 5.– Книга 1.– Ст. 1103.
5. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року // Офіційний вісник України. – 2009. – № 60. – Ст. 2148.
6. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року // Офіційний вісник України. – 2005. – № 23. – Ст. 1335.
7. Конвенція ООН по морському праву от 10 декабря 1982 года / Конституция для океанов (UNCLOS 82 URL : <https://www.un.org/ru/law/lawsea/convention.shtml>
8. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (із змінами) URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-1291>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-14>

**ПРАВОВА ХАРАКТЕРИСТИКА ОХОРОНИ
МОРЬСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В УМОВАХ
ВІЙНИ РОСІЙСЬКОЮ ФЕДЕРАЦІЄЮ**

Переверзєва Ольга Сергіївна

кандидат юридичних наук,

*старший науковий співробітник відділу міжнародного права
та права Європейського Союзу*

*Інститут держави і права імені В.М. Корецького НАН України
м. Київ, Україна*

Потреба особливої охорони не лише морського середовища, але й у цілому навколишнього природного середовища, посилюється останній період часу через військово-технічний прогрес, посилення військового потенціалу деяких держав світу, що може спричинити значну шкоду

довкіллю. Тому зусилля міжнародного співтовариства скеровуються до того, аби не допустити в період військових конфліктів спричинення шкоди морському середовищу. Дана проблематика тим або іншим чином висвітлюється в міжнародно-правовій науці, зокрема, в працях Г.О. Анцелевича(1), О.С. Переверзевої (2, с. 290), Ю.С. Шемшученка (3, с. 474) та ін.

У червні 2017 р. в рамках ООН резолюція (A/71/L.27) відбулася Конференція щодо «Збереження морських екосистем» порядку денного до 2030 р., підтвердила необхідність концентрації зусиль міжнародних співтовариств на такі пріоритетні напрями, як раціональне використання океанів, морів і морських ресурсів та відновлення океанів для сталого розвитку всього людства і планети. Генеральний секретар ООН Антоніо Гутеррем, виступаючи під час Конференції закликав до невідкладних заходів для охорони та захисту Світового океану від забруднення. За його словами, «Океан»..., «є спільним активом всього людства, але швидко забруднення його вод, виснаження біоресурсів, наслідки глобальних змін клімату та інших чинників мають руйнівний вплив на його стан».

Згідно з міжнародним правом, держави за будь-яких обставин зобов'язані дотримуватися міжнародного правопорядку в Світовому океані, складову даного принцип свободи відкритого моря становить їх співробітництво в боротьбі із забруднення морського середовища.

Все це зумовлює найактивнішу діяльність держав у Світовому океані, яка супроводжується негативними наслідками, пов'язаними із масштабним забрудненням морських вод, в тому числі під час збройних конфліктів, становлячи для міжнародного співтовариства найсерйознішу проблему, що вимагає з його боку постійних зусиль для виправлення цієї ситуації. Стан правового регулювання міжнародних відносин у сфері боротьби міжнародного співтовариства із забрудненням морських вод і захистом в цьому аспекті збереження життєвих умов для цивільного населення під час збройних конфліктів тісно пов'язується із охороною в міжнародному праві та міжнародному морському праві і екологічного середовища як такого.

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 18 грудня 2018 р. № 1108 закріплює напрями розвитку охорони морського середовища, ресурсо- та енергозбереження, а саме: розроблення та коригування державної політики відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію та оцінка її ефективності; захист внутрішніх морських вод, територіального моря і прилеглої зони відповідно до сучасних екологічних норм; запровадження ефективного контролю видобутку водних біоресурсів моря, відновлення популяцій та підтримання видобутку водних біоресурсів на рівні, який гарантує їх природне відновлення; розвиток мережі морських об'єктів природно-заповідного фонду та акваторій із регульованою господарською діяльністю; запровадження

ефективного державного регулювання і контролю за здійсненням розвідки, видобування та транспортування нафти, газу та інших корисних копалин на континентальному шельфі, у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах; підтримання в належному стані та забезпечення ефективної роботи систем енерго– та водопостачання, зменшення викидів забруднюючих речовин під час провадження морегосподарської діяльності; створення замкненої системи збирання стічних вод приморських промислових територій та їх очищення для забезпечення зниження рівня забруднення моря; удосконалення системи реагування на забруднення морських вод, у тому числі шляхом розроблення національного плану дій з реагування на надзвичайні ситуації, пов'язані із забрудненням моря нафтою та іншими небезпечними і шкідливими речовинами, відповідно до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення 1992 року та Протоколу про співробітництво у боротьбі з забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях тегічного плану дій щодо відтворення та захисту Чорного моря; запровадження ефективної системи обов'язкового страхування екологічних ризиків, пов'язаних із провадженням морської діяльності, а також механізму використання коштів, отриманих державою як компенсація збитків від шкоди, заподіяної морському природному середовищу, для створення і підтримки національної системи термінової і ефективної боротьби із забрудненням моря або берегової смуги нафтою, іншими небезпечними і шкідливими речовинами; зменшення обсягу викидів забруднюючих речовин у результаті застосування сучасних технологій, оптимізації структури енергоспоживання, збільшення частки відновлюваних джерел енергії, використання альтернативних видів рідкого та газового палива під час провадження морегосподарської діяльності; застосування міжнародних екологічних норм у морегосподарській діяльності; зменшення забруднення моря твердими відходами, зокрема пластиком; запобігання ввезенню в морські води України чужорідних видів морських організмів із судновими баластними водами; запровадження економічних механізмів стимулювання раціонального використання морських ресурсів; систематичне здійснення природоохоронних і кліматозахисних заходів та заходів з відновлення та збереження популяцій рідкісних та тих, що перебувають під загрозою зникнення, видів морських організмів; участь у реалізації проекту ЄС «Екологічний моніторинг Чорноморського регіону», здійснення Україною екологічного контролю на морі відповідно до Рамкової Директиви ЄС про морську стратегію; розроблення та запровадження постійної системи здійснення державного екологічного моніторингу морського природного середовища згідно з вимогами та принципами Рамкової Директиви ЄС про

морську стратегію та відповідно до кращих практик держав Європейського Союзу (4).

Що стосується безпосередньої сфери охорони морського середовища під час збройних конфліктів, що може мати негативний вплив на життя і здоров'я цивільного населення, то зазначені міжнародні відносини регулюються відповідними нормами міжнародного гуманітарного права, як загального, так і спеціального характеру.

Загроза навколишньому природному та морському середовищу в умовах війни з Російською Федерацією призводить до негативного впливу на навколишнє природне середовище і до забруднення морського середовища, становлячи для міжнародного співтовариства та України найсерйознішу проблему, що вимагає постійних зусиль для виправлення цієї ситуації, тому є необхідність створення нових правових механізмів для охорони навколишнього природного та морського середовища в умовах війни. Військові операції РФ в Україні на морі призвели до порушення міжнародного гуманітарного права. Балкер «Yasa Jupiter» під прапором Маршаллових островів в районі порту Одеси 24 лютого 2022 року зазнав обстріл російськими ракетами. Судно прямувало з України до Румунії. 25 лютого 2022 року обстріл зазнав танкер-хімовоз «Millennial Spirit», під прапором Молдови, за 12 миль від порту «Південний». Обстріл був здійснений два рази. Два члени екіпажу отримали поранення, а судно зазнало лиха. В даний час судно дрейфує без екіпажу, і це може спричинити екологічну катастрофу на морі.

В свою чергу Україна, як прибережна держава, чий суверенні права були порушені через збройну агресію Російською Федерацією, повинна використати всі засоби юридичного захисту, закріплені в Конвенції з морського права, щоб відновити свої порушені права, притягнути Російську Федерацію до міжнародної відповідальності та зобов'язати її в повному обсязі відшкодувати шкоду, завдану морській екосистемі. Сьогодні Україна повинна здійснити вимірювання, оцінку й аналіз наслідків забруднення морського середовища, в результаті протиправних дій Російською Федерацією у Чорному та Азовському морях (5).

Література:

1. Анцелевич Г.А. Международное морское право. К.: Изд.дом «Слово», 2004. – 400 с.
2. Переверзева О.С. Особливості охорони морського середовища відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. Матеріали конференції на тему: Транспортні технології (морський та річковий флот): Інфраструктура, судноплавство, перевезення, автоматизація. Одеса. 12-13 Листопада 2020. С. 290-291.

3. Шемшученко Ю. С., Короткий Т.Р. Охорона морського середовища. Енциклопедія міжнародного права Т.3. К.: Академперіодика, 2019. – С. 474.

4. Постанова КМ України від 18 грудня 2018 р. №1108 Про внесення змін до Морської доктрини України на період до 2035 року/
<https://zakon.rada.gov.ua/>

5. Переверзева О.С. Загрози навколишньому природному та морському середовищу в умовах війни Російською Федерацією». Науковий політолог «Україна: держава і нація» до 31 річниці відновлення української державності. Збірник наукових праць/Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, Фонд інституційного розвитку української науки. Київ: «Видавництво Людмила», 2022. С. 241-246.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-15>

«ІСТОРИЧНІ ВОДИ»: ОСОБЛИВОСТІ ДЕФІНІТИВНОЇ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТА ЇХ ВПЛИВ НА МОРСЬКУ БЕЗПЕКУ ПРИБЕРЕЖНИХ ДЕРЖАВ

Ярмакі Христофор Петрович

*доктор юридичних наук, професор,
професор кафедри адміністративного права та процесу
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Ярмакі Володимир Христофорович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри конституційного та міжнародного права
факультету № 1
Навчально-наукового інституту права та кібербезпеки
Одеського державного університету внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Так звані «історичні води» і права прибережних держав на них є вкрай важливим аспектом життєдіяльності держав, навколо яких точаться серйозні суперечки. Ці простори прибережних вод стають каменем спотикання багатьох інтересів, оскільки узбережжя, що виходить до моря, – це реальне благо, значення якого для прибережної держави оцінюється дуже високо, а здатність і реальна можливість держави поширити на них свій суверенітет і мати можливість повної правової регламентації діяльності

в них сьогодні стає запорукою успішного економічного розвитку. Тут об'єктивно функціонують дві системи правового регулювання – міжнародна, що встановлює загальні норми і правила, і національна, яка закликає дотримуватися міжнародних норм і приймати власні, узгоджені з міжнародними, норми. Актуальність цієї теми з точки зору сучасних економічних, геостратегічних та геополітичних інтересів прибережних держав обумовлена, насамперед, тим, що законодавча практика держав щодо кваліфікації прилеглих до їх узбережжя морських районів у якості історичних вод, а також вибіркоче реагування інших держав на таку практику – це міжнародно-правова реальність [1, с. 230].

Загальновизнано, що доктрина міжнародного публічного права вже давно не ставить під сумнів право держав оголошувати деякі водні простори, оточені сушею однієї держави, але які мають ширину входу більше 24 морських миль «історичними водами».

Варто відмітити, що єдиного, загальновизнаного всіма державами визначення поняття «історичні води» немає в міжнародному публічному праві.

Деякі дослідники висловлюють думку про те, що історичні права вперше були проголошені США в Північноатлантичному арбітражі з рибальства в 1910 році. При цьому однією з найбільш авторитетних дефініцій, що було надано Комісією міжнародного права ООН, є дефініція у справі «Про рибальство» та у справі Сальвадор проти Гондураса стосовно Затоки Фонсека, де «історичні води» були визначені як «води, що розглядаються в якості внутрішніх вод, але які не можуть вважатися такими в умовах відсутності історичного права на них у прибережної держави».

Вбачається, що головними критеріями для віднесення морських вод до категорії історичних є наступні: (1) виняткова влада та контроль над таким морським районом, включаючи можливість вигнання іноземних суден з нього якщо на це буде потреба; (2) довге користування ним або закінчення тривалого часу, хоча довжина конкретного періоду залежить від обставин; (3) мовчазна згода інших держав, особливо тих, чий інтереси можуть зачіпатися цим статусом [2].

У справі про рибні ресурси («Fisheries case») – рішення Міжнародного суду від 1951 року з англо-норвезького спору про рибальство) дається таке визначення: «історичними водами називають ті внутрішні води, на які є історичні правові основи (історичний титул). Такий титул створюється в результаті тривалого і постійного користування такими водами. Причому це стає можливим, якщо інші держави не здійснюють цьому перешкод та постійно не заявляють з цього приводу протестів» [3].

Міжнародний Суд ООН у справі по спір між Сальвадором і Гондурасом підтвердив по суті таке ж визначення історичних вод: «це води, які

розглядаються в якості внутрішніх, але які не мали б такого характеру, якби не існування історичного титулу» [4].

Широко цитуються в юридичній літературі також визначення Л. Й. Бушеза і Г. Жіделя. Так, Л.Й. Бушез визначив історичні води, як «води, над якими прибережна держава, як виняток із загальних застосовних норм міжнародного права, ефективно, безперервно і протягом тривалого періоду часу здійснює права суверена з мовчазної згоди спільноти держав» [5, с. 181].

В свою чергу Г. Жідель дає таке визначення історичних вод: це «такі водні простори, юридичний статус яких відрізняється – за спільною згодою інших держав – від того, який ці простору повинні були б мати відповідно до загальноприйнятих правил» [6, с. 623].

Суди США визначають поняття «історичні води» (зазначимо, що США традиційно не підтримують застосування іншими державами концепції історичних вод), як «затоку, над якою прибережна держава традиційно заявляє і зберігає суверенну владу за мовчазної згоди іноземних держав» [7]. При цьому Верховний суд США у справі США проти Луїзіани 1985 року зазначив, що існують, принаймні, три чинники, які приймаються до розгляду для визначення «історичної затоки»: здійснення державою, що претендує на водний простір, суверенітету над ним; безперервність цього суверенітету; мовчазна згода іноземних держав.

Отже, специфікою «історичних вод» як простору з особливим правовим режимом є те, що їх міжнародно-правовий статус (віднесення до внутрішніх вод за історичними підставами) констатується за допомогою національних законодавчих актів. Дійсно, шляхом прийняття прибережною державою законів, меморандумів, декретів, заяв, указів, декларацій, інструкцій за морським простором закріплюється статус «історичних вод». Крім того, способи вказівки на «історичні» затоку або води, способи позначення даного морського району в таких національних актах відрізняється один від одного.

Іноземні судна повинні у внутрішніх морських водах дотримуватися законів та інших правил, встановлених прибережною державою щодо імміграційного, митного, санітарного контролю, безпеки плавання, охорони навколишнього середовища. На іноземні торговельні судна, які перебувають у внутрішніх морських водах прибережної держави, поширюється кримінальна, цивільна й адміністративна юрисдикція прибережної держави.

Кримінальна юрисдикція. Оскільки внутрішні морські води – це частина державної території, то злочини, скоєні на борту іноземних торговельних суден, що перебувають у межах цих вод, за загальним правилом підлягають юрисдикції прибережної держави. Однак на практиці найчастіше в силу двосторонніх договорів, судова влада прибережної держави не здійснює кримінальної юрисдикції щодо злочинів такого роду, якщо вони не

порушують мир і добрий порядок, якщо втручання не є міжнародним зобов'язанням прибережної держави або якщо про інше не просять дипломатичні або консульські посадові особи держави прапора судна.

Цивільна юрисдикція. Судовою владою прибережної держави можуть розглядатися цивільні позови щодо іноземного торговельного судна і майна, що перебуває на його борту, під час стоянки судна в порту. Реалізація цивільної юрисдикції стосовно іноземного торговельного судна може охоплювати затримку або арешт такого судна з метою забезпечення позовних вимог або виконання судових чи арбітражних рішень. Рішення про затримку або арешт має виноситися компетентним судовим органом прибережної держави.

Адміністративна юрисдикція. В основному норми адміністративного права встановлюють режим перебування іноземних суден у внутрішніх морських водах прибережної держави.

Згідно з цими нормами іноземні судна, як державні, так і приватні, зобов'язані підкорятися адміністративній юрисдикції прибережної держави в повному обсязі. Насамперед це стосується виконання митних і санітарних правил, а також заходів контролю безпеки суден, охорони людського життя, допуску іноземців. Слід зазначити, що іноземні військові кораблі звільняються від митного огляду [8].

Можна зробити висновок, що в міжнародному публічному праві не існує єдиного і визнаного всіма державами визначення терміну «історичні води». В науковій доктрині історичні води розглядаються в основному як води, над якими прибережна держава, як виняток із загальних норм міжнародного права, ефективно, безперервно і протягом тривалого періоду часу здійснює права суверена з мовчазної згоди спільноти держав.

Література:

1. Краснікова О.В. Узгодження норм внутрішньонаціонального та міжнародного морського права (на прикладі аналізу правового статусу «історичних вод», та «історичних заток»). *Юридичний науковий електронний журнал*. 2015. № 1. С. 229–232. URL: <http://lsej.org.ua/62015/66.pdf> (дата звернення 21.11.2022).
2. Аверочкіна Т.В. Міжнародне морське право. Одеса, 2011. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/3348> (дата звернення 21.11.2022).
3. Fisheries Case (United Kingdom v. Norway). URL: <https://www.icj-cij.org/public/files/case-related/5/11029.pdf> (дата звернення 21.11.2022).
4. Land, Island and Maritime Frontier Dispute (El Salvador/Honduras: Nicaragua intervening). URL: <https://www.icj-cij.org/en/case/75> (дата звернення 22.11.2022).

5. Bouchez L. J. *The Regime of Bays in International Law*. Leyden, 1964. 330 p.
6. Gidel G. *Le droit international public de la mer*. Vol. III. Paris, 1934. 795 p.
7. Справа *United States v. Louisiana*, 470 U.S. 93 (1985). URL: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/93/> (дата звернення 22.11.2022).
8. Тимченко Л.Д. *Міжнародне право*. Київ, 2007. URL: <https://subj.ukr-lit.com/mizhнародne-pravo-timchenko-l-d-13-4-vnutrishni-morski-vodi/> (дата звернення 22.11.2022).

MARITIME SECURITY AND INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATIONS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-16>

EFFECTIVENESS OF SEAFARERS' SAFETY MEASURES ONBOARD VESSEL

Moskaliuk Olena Viktorivna

*Candidate of Pedagogical Sciences,
Associate Professor at Philology Department
Odesa National Maritime University
Odesa, Ukraine*

According to the International Maritime Organisation (IMO), «Shipping is perhaps the most international of all the world's greatest industries and one of the most dangerous.» [3, p. 5]. This means that in shipping industry even the most basic job of transporting cargo across oceans involves great amount of risk, involving both physical and financial aspects. Every part of the shipping business is bounded by stringent regulations, which prompts companies to act in disciplined and organized manner. To ensure that all operations are carried out in an efficient and smooth manner at the sea, the shipping companies resort to «safety» as their first tool for streamlining processes.

It should be complied with international regulations to ensure safety at sea and proper quality management. Here are the main codes addressing ship, crew and marine protection: International Safety Management Code (ISM Code), International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, Tanker Management and Self-Assessment programme (TMSA), The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (MARPOL), International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW), Maritime Labour Convention, 2006 (MLC), Code of safe working practices for merchant seafarers (COSWP), International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS) [1].

Safety in all types of operations is the key factor in ensuring that the company always maintains its position about the profit line, both efficiently and ethically. Safety training is an important part of every seafarer's life. The safety of those on board relies upon each crew member following safe codes of practice and procedures. It is important that drills such as fire, muster and survival craft are carried out regularly and effectively. In an emergency situation, the lives of those

on board will depend upon crew members knowing the safety procedure to be followed and how to implement it effectively and quickly.

National and international requirements governing equipment, musters, drills and training should be strictly complied with. Shipboard emergency training schemes should take account of the IMO/ILO Document for Guidance: An International Maritime Training Guide.

The Master of the vessel will produce an annual drills schedule which will detail the timing and frequency of all drills which the vessel is required to conduct. The schedule will include the following drills: General Muster, Abandon Ship, Fire Drill, Man Over Board, Collision, Oil Spill, Loss of Steering, Loss of Electrical Power, Grounding, Bomb Threat, Terrorism, Piracy.

The purpose of drills is to familiarize personnel with their respective duties and to ensure that they can carry out those duties in an appropriate manner, to improve efficiency in an emergency and to ensure that they are conducted in a safe, controlled and orderly manner and comply with the SOLAS and Company requirements for conducting drills.

Seafarers should be informed of the location to which they must go on hearing the emergency signal and of their duties when they arrive at that station. The location should be well marked.

The Master should ensure that a muster list is compiled and kept up to date and that copies are displayed in conspicuous places throughout the ship. The muster list should contain details of the general alarm signal and other emergency signals and the action to be taken when such signals are activated. The means by which the order to abandon ship is given should also be included. The muster list should indicate the individual duties of all personnel on board and all crew members should be given written details of their own duties.

All seafarers concerned should muster at a drill wearing the appropriate clothing. Each crew member should participate in drills in accordance with national and international requirements.

The timing of drills should be varied to ensure that seafarers who because of their duties have not taken part in a particular drill may participate in the next drill.

Seafarers should receive training as soon as possible, if possible before joining the ship, to ensure that there is no period of time when the seafarer is incapable of carrying out safety-related responsibilities.

Drills often involve the whole crew but it might be preferable to confine certain drills to crew members with specific tasks. Although drills are an essential part of emergency training, a training scheme should consist of more than just drills. Information should be given to the entire crew on subjects such as «cold water survival» and instruction provided to certain crew members on the use of particular items of equipment [2].

It is recommended that the seafarers may be aware of the effectiveness of safety measure while working on board a vessel so that they could be conversant

with the standards. The seafarers may react to problems in very intellectual and controlled manner so that the problems would not escalate and prevent the further problem from occurring. The seafarers may look for a possible solution to the problems that they encounter and should not allow those problems have the continuous effect on their professional work. The shipping companies, the government and the regulation body of the maritime industry may work together alleviate the suffering of seafarers, particularly when encounter problems and to make sure that the Maritime Labour Congress should be strictly observed.

References:

1. Akindehin V., Ekechukwu D., Iwaye E., Aguado C. Effectiveness of Seafarers' Safety. *Asia Pacific Journal of Maritime Education*, Vol. 1, No. 2, June 2015.
2. Improving Maritime Safety. URL: <https://www.bassnet.no/insight/maritime-safety-top-hseq-best-practices/> (дата звернення: 08.12.2022)
3. Wankhede A., Kantharia R. *The Ultimate Guide to Personal Safety On board Ships* First Edition Publication date February 2012. 91 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-17>

ПРАВОВИЙ СТАТУС ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ НА МОРІ (EMSA)

Проць Олександра Євстахіївна

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри історії України та правознавства

*Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка
м. Дрогобич, Україна*

Після підписання та ратифікації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [1] відкрилися широкі перспективи для політичного та економічного розвитку Української держави в партнерстві з ЄС. Зокрема, це стосується можливостей співробітництва у сфері морської безпеки та взаємодії з відповідними інституціями ЄС. Так, в інституційній системі Європейського Союзу окреме місце займає Європейське агентство з безпеки на морі (European Maritime Safety Agency, EMSA), створене Регламентом (ЄС) № 1406/2002 [2] з метою забезпечення високого, єдиного та ефективного рівня морської безпеки, безпеки на морі, запобігання та реагування на забруднення, спричинені

кораблями, а також викликані нафтогазовими установками. Як підкреслює В. Л. Вишневський, «задля досягнення цієї мети одним із найважливіших завдань EMSA є підтримка та поліпшення співпраці між державами – членами ЄС у всіх ключових питаннях [3, с. 84].

Європейське агентство з безпеки на морі (далі – Агентство) належить до децентралізованих агентств, які «є відповіддю ЄС на вимогу часу щодо децентралізації і передачі повноважень та на необхідність успішно вирішувати на європейському рівні нові завдання правового, наукового, технічного, операційного та/або регуляторного характеру. Завдяки децентралізованим агентствам інститути ЄС, особливо Європейська Комісія, отримують можливість зосередитись на процесі розроблення й імплементації політики ЄС в цілому» [4, с. 205].

Дійсно, Агентство тісно співпрацює з Європейською Комісією та державами-членами ЄС, надаючи їм технічну, оперативну та наукову допомогу з питань морської безпеки, безпеки на морі, запобігання та реагування на забруднення моря. Основні завдання Агентства визначені Регламентом (ЄС) № 1406/2002. Серед них – допомога Єврокомісії у підготовці відповідних законодавчих актів ЄС, в т.ч. внесення пропозицій до Комісії щодо вдосконалення законодавства; у ефективній реалізації обов'язкових правових актів Союзу, зокрема шляхом проведення візитів та інспекцій; в аналізі поточних і завершених дослідницьких проєктів та визначення можливих подальших заходів щодо конкретного проєкту; а також інших завдань, покладених на Комісію законодавчими актами Союзу, відповідно до цілей Агентства.

Так, у квітні 2018 р. інспекційна місія Агентства провела в Україні чергову (планову) перевірку національної системи освіти, підготовки та дипломування моряків, медичних стандартів щодо виконання вимог Міжнародної конвенції Міжнародної морської організації про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та Директиви 2008/106/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19.11.2008 про мінімальний рівень підготовки моряків. За програмою аудиту, було перевірено такі морські навчальні заклади: Херсонська державна морська академія та Херсонський Морський спеціалізований тренажерний центр при ХДМА, Національний університет «Одеська морська академія», учбово-тренажерний комплекс «Адмірал» (м. Одеса), а також дипломно-паспортне бюро Адміністрації Херсонського морського порту (ДП «АМПУ»). Звіт інспекційної місії, адресований усім фахівцям та експертам, розміщений на сайті Міністерства інфраструктури України [5].

Співпраця Агентства з державами-членами відбувається у таких напрямках: організація відповідної навчальної діяльності та поширення найкращих практик, пов'язаних з інтерпретацією і застосуванням законодавства ЄС з морської безпеки; допомога у розробці технічних

рішень; надання, на запит держави-члена, відповідної інформації за результатами інспекцій; підтримка додатковими засобами у економічно ефективний спосіб реагування на забруднення, спричинене суднами, нафтогазовими установками, за запитом постраждалої держави-члена та ін.

Одним із важливих напрямів діяльності Агентства є участь у розробці стандартів безпеки на морі не лише в рамках ЄС, а й на міжнародному рівні, оскільки Агентство представляє Єврокомісію у відповідних комітетах і підкомітетах Міжнародної морської організації. Забезпеченню морської безпеки сприяє те, що Агентство доводить до відома Європейської Комісії, держав-членів ЄС і інших зацікавлених сторін інформацію, отриману в результаті аналізу минулих аварій, чим обґрунтовує необхідність оновлення на міжнародному/регіональному рівні відповідних вимог, що, наприклад, стосуються протипожежної безпеки пасажирських суден ро-ро та контейнеровозів або кермування та маневреності суден тощо. Нині робота Агентства зосереджена на проблемах остійності пасажирських суден типу ро-ро, які працюють під прапорами держав-членів Європейського Союзу та у водах ЄС.

Як уже зазначалося, Угода про асоціацію [1] передбачає можливості політичного та економічного співробітництва Сторін і водночас покладає на Українську державу зобов'язання щодо узгодження національного законодавства із законодавством ЄС. Зокрема, пунктом 1839 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106 [6], було передбачено приведення вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро у відповідність з європейськими стандартами. На виконання цього зобов'язання, з метою забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів пасажирськими суднами ро-ро та підвищення живучості таких суден у разі пошкодження під час аварійної морської події, наказом Міністерства інфраструктури України від 17.02.2022 р. № 108 були затверджені «Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро» [7]. Це стало важливим кроком до впровадження в Україні європейських вимог щодо морської безпеки.

Варто додати, що 2022 р. Агентство підготувало перший Європейський звіт про безпеку на морі (EMSAFE), в якому міститься глибокий аналіз широкого кола питань безпеки на морі. За словами Майї Маркович Костелац (Maja Markovčić Kostelac), виконавчого директора Агентства, цей звіт чітко демонструє, як законодавство ЄС сприяло реальним і довгостроковим позитивним змінам у сфері морської безпеки в європейських водах і за їх межами [8].

Підсумовуючи, відзначимо, що проблеми безпеки на морі в Європейському Союзі належать до ключових. Краще розуміння цих проблем і можливостей їх розв'язання забезпечує Європейське агентство з

безпеки на морі. Діяльність Агентства має важливе значення не лише для держав-членів ЄС, а й для України з точки зору впровадження відповідних європейських стандартів в національне законодавство з метою його гармонізації із законодавством ЄС.

Література:

1. 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.

2. Regulation (EC) no 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20161006&from=EN>.

3. Вишневський В. Л. Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2021. 199 с.

4. Прокопенко Л. Л., Рудік О. М., Рудік Н. М. Інституційна система ЄС: навч. посіб. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2018. 220 с.

5. Звіт інспекційної місії Європейського агентства з морської безпеки за результатами перевірки національної системи підготовки та дипломування моряків в Україні щодо відповідності вимогам Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками / Міністерство інфраструктури України. 1 березня 2019 р. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82%20EMSA.pdf>.

6. План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#n10>.

7. Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 17.02.2022 р. № 108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0330-22#Text>.

8. European Maritime Safety Report 2022. URL: <http://emsa.europa.eu/emsafe>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-18>

МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ОРГАНІЗАЦІЇ: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА, ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Сербулова Надія Алимівна

*завідувач сектору еколого-просвітницької роботи
природний заповідник «Сланецький степ»
м. Нова Одеса, Україна*

Неспіна Ганна Володимирівна

*завідувач лабораторії медичного інституту
Чорноморський національний університет імені Петра Могили
м. Миколаїв, Україна*

Сьогодні морський транспорт вважається одним із найважливіших елементів світової економічної системи. Морськими шляхами перевозяться близько 90 % усіх товарів світової торгівлі. Під час зростання обсягів перевезення у декілька десятків разів зросла й кількість транспортних засобів, що пересуваються водними шляхами. Відповідно спостерігається й пропорційне зростання кількості аварій на водному транспорті. Щорічний огляд морських втрат та інцидентів, що трапились із суднами під прапором країн ЄС, проведений Європейською агенцією з морської безпеки, зазначає, що протягом 2014–2019 рр. зареєстровано 19418 морських інцидентів, під час яких загинуло 496 осіб та ще 6210 осіб отримали поранення [6, с. 664]. Вказані дані підкреслюють питання актуальності забезпечення стану безпеки судноплавства під час перевезення вантажів та пасажирів морським транспортом.

Мореплавання – діяльність, що пов’язана з небезпеками природного та технічного характеру, а також тут існує великий вплив «людського чинника». Тому під час операцій на морі вживаються підвищені заходи безпеки [2, с. 96].

Безпека судноплавства – стан збереження (захищеності) людського здоров’я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутність неприпустимого ризику, пов’язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків [4]. Аналіз світової практики забезпечення безпеки мореплавства показує, що найбільш ефективним засобом у цій сфері є чітка юридична регламентація всіх питань, що стосуються мореплавства [3, с. 169–170].

Саме міжнародні морські організації покликані гармонізувати міжнародні відносини у сфері морської діяльності та розробляти на основі цього норми міжнародного морського права. Під міжнародною

організацією (МО) зазвичай розуміють об'єднання ряду суверенних держав на основі спільно розробленого договору, який визначає відповідні загальновизначені нормам міжнародного права цілі й причини їх співпраці. Вона має право вносити рекомендації державам-членам, укладати від свого імені міжнародні договори, співпрацювати з іншими організаціями [2, с. 96].

Сьогодні налічується більше 60-ти МО, діяльність яких пов'язана з морським судноплавством. Серед них найбільшу роль відіграють міжурядові організації та спеціалізовані установи ООН. Тут насамперед виділяються Міжнародна морська організація (ІМО), Комітет із судноплавства ЮНКТАД, Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО та Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ).

Найбільший авторитет і вплив на стан безпеки морського судноплавства має *Міжнародна морська організація*, яка була створена в 1948 р., коли на Конференції ООН була прийнята Конвенція про Міжурядову морську консультативну організацію [1, с. 871]. Вона діє як спеціалізований орган ООН з 1958 р., а в 1982 р. одержала свою сучасну назву.

Основні цілі ІМО: 1) сприяння співробітництву між державами в галузі урядового регулювання і здійснення заходів щодо технічних питань міжнародного торговельного судноплавства; 2) розробка і сприяння прийняттю найбільш ефективних і практично досяжних норм для забезпечення безпеки на морі й ефективності судноплавства; 3) розгляд будь-яких питань судноплавства за поданнями інших спеціалізованих установ ООН; 4) забезпечення урядів інформацією з розглянутих питань. До компетенції ІМО також входять юридичні питання відповідальності судновласників і держав за забруднення моря, вона виконує роль апарату співробітництва урядів стосовно розробки і прийняття міжнародних адміністративних, правових і технічних норм, спрямованих на забезпечення охорони людського життя на морі, безпеки мореплавства та ефективності судноплавства.

ІМО є головною спеціалізованою установою ООН, що займається питаннями протидії піратству й збройним пограбуванням суден. Однак, відповідно до її цілей, визначених статтею 1 Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р., проблеми, пов'язані з піратством, розглядаються виключно в контексті прийняття норм з питань, що стосуються безпеки на морі [5].

Україна є членом ІМО відповідно до постанови ВР України від 04.02.1994 р. № 3938-ХІІ «Про прийняття Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року».

За даними Укрінформу, російські військові продовжують тактику піратства щодо цивільних суден в Чорному морі. Від початку вторгнення, з 24 лютого 2022 р., було обстріляно 2 цивільні судна і ще 2

було захоплено, зокрема пошуково-рятувальне судно «Сапфір», що виконувало гуманітарну місію.

Україна ініціювала позачергову сесію Ради ІМО (10–11 березня 2022 р.). За результатами засідання Рада рішуче засудила порушення країною-агресором суверенітету та територіальної цілісності України, а також атаки російських військових на комерційні судна. Було закликано до повного відновлення прав України як прибережної держави, держави прапора і держави порту та наголосила на необхідності встановлення морського гуманітарного коридору для евакуації цивільних суден та екіпажів із зони бойових дій та відновлення комерційного судноплавства. Рада також закликала держави-члени ІМО та відповідні організації забезпечити безпеку морських ланцюгів постачання, зокрема для доставки продуктів та ліків для цивільного населення України, а також надавати максимальну допомогу морякам.

Комітет із судноплавства Конференції ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) – міжнародний орган, до складу якого входять держави, що представляють основні географічні регіони світу. Має за мету сприяння взаєморозумінню і співробітництву держав у галузі морських перевезень, узгодження судноплавної політики урядів і регіональних груп держав, вивчення й розробка заходів із вирішення економічних проблем міжнародних морських перевезень, що вимагають міжурядового співробітництва.

Міжурядова океанографічна комісія ЮНЕСКО (МОК) була створена в 1960 р. з метою сприяння розвитку наукових досліджень океанів, вивчення їхніх ресурсів, розробці юридичних аспектів проведення наукових досліджень Світового океану та освоєнню його ресурсів, у тому числі підготовці необхідних міжнародно-правових актів, що регулюють відносини держав у цій сфері. Найбільш важливі напрямки діяльності МОК: 1) вивчення клімату у рамках Всесвітньої програми дослідження клімату, що має на меті вивчення фізичних основ кліматичної системи Землі та зміни клімату в регіональному і глобальному масштабах, а також вивчення ролі Світового океану в регулюванні вмісту CO₂ в атмосфері; 2) дослідження живих ресурсів моря – насамперед, причин шкідливого цвітіння водоростей у прибережних морських водах, оцінка виникаючої небезпеки для живих організмів, які живуть в морі та прибережній зоні, а також розробка заходів протидії цьому явищу; 3) вивчення рельєфу морського дна та складання батиметричних карт; 4) глобальна система спостережень за океанами, що дозволяє здійснювати міжнародний обмін океанографічними даними; 5) міжнародна система попередження про цунамі в Тихому океані [3, с. 158–159].

Міжнародна організація мобільного супутникового зв'язку була створена на базі Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ). Організація додала до її первинної мети забезпечення

повітряних і сухопутної мобільних супутникових служб, включаючи повітряний супутниковий зв'язок для організації повітряного руху й керування експлуатацією повітряних суден. Початкова мета організації полягала в забезпеченні космічного сегмента, необхідного для поліпшення морського зв'язку, оповіщення про лихо й забезпечення охорони людського життя на морі, підвищення ефективності роботи суден і керування ними, удосконалення служб морської кореспонденції й можливостей радіопередач. Особливу увагу міжнародне співтовариство приділяє організації надання допомоги суднам, що терплять біду, створенню відповідних служб. Найважливішим етапом у розвитку цього процесу стало широкомасштабне впровадження з 1992 р. Глобальної системи морського зв'язку при нещастях. Основним завданням Глобальної системи є негайне оповіщення про нещастя на морі міжнародних (національних) рятувально-координаційних центрів та суден з метою їхнього залучення до рятувальних операцій [3, с. 160].

Окрім міжнародних морських організацій можна виділити й неурядові. Міжнародною неурядовою організацією (відповідно до резолюції Генеральної Асамблеї ООН від 23.05.1968 р. № 1296 (XIV) є будь-яка МО, не заснована на підставі міждержавної угоди. Серед таких організацій можна назвати: Міжнародний Морський Комітет – міжнародна неурядова організація з юридичних проблем торговельного судноплавства; Балтійська та міжнародна морська рада – неурядова організація, що займається питаннями морської судноплавної політики та багато інших.

Література:

1. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004. – № 4. – Книга 1. – С. 871.
2. Костира О. В. Роль Міжнародної морської організації в кодифікації міжнародного морського права / О. В. Костира // Серія: Право. – 2020. – № 4 (70). Держава та регіони. – С. 95–100. DOI <https://doi.org/10.32840/1813-338X-2020.4.15>
3. Кузнецов С. О. Морське право : підручн. / С. О. Кузнецов, Т. В. Аверочкіна. – Одеса : Фенікс, 2011. – 382 с.
4. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті // Міністерство транспорту України. Наказ № 904 від 20.11.2003 р. (редакція від 11.09.2018 р.). [Електронний ресурс] / режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
5. Про Міжнародну морську організацію // Посольство України у Сполученому Королівстві Великої Британії та Північної Ірландії. [Електронний ресурс] / режим доступу: <https://uk.mfa.gov.ua/spivrobotnictvo/3355-ukraine-and-imo/3354-about-imo>

6. Шелухін О. М. Нормативне забезпечення безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом / О. М. Шелухін // Юридичний науковий електронний журнал. – № 4. – 2021. – С. 664–666. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2021-4/164>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-19>

ХАРАКТЕРИСТИКА РІШЕНЬ МІЖНАРОДНОЇ МІЖУРЯДОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ДУНАЙСЬКОЇ КОМІСІЇ ЩОДО АГРЕСІЇ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ

Шевчук Анастасія Володимирівна

*аспірантка відділу міжнародного права та права Європейського Союзу
Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України
м. Київ, Україна*

Розвиток торговельного мореплавства по Дунаю згідно з положенням Конвенції про режим судноплавства по Дунаю 1948 р., спрямований на охорону природного середовища в басейні річки Дунай і покращення навігаційних умов та поліпшення безпеки судноплавства. Правовою основою Комісії є Конвенція про режим судноплавства по Дунаю 1948 р., яка забезпечує вільне судноплавство на Дунаї відповідно до інтересів і суверенних прав придунайських країн, а також зміцнює економічні і культурні зв'язки придунайських країн між собою та з іншими країнами (1).

Україна є повноправним членом міжнародної міжурядової організації Дунайської Комісії. Підставою є набуття членства в міжнародній міжурядовій організації Дунайської комісії України відповідно до Указу Президії Верховної Ради УРСР від 18.02.1949 року «Про ратифікацію Конвенції про режим судноплавства по Дунаю від 18.08.1948 року (2, с. 497-518).

17 березня 2022 р. у м. Будапешт (Угорщина) відбулася XII позачергова сесія під керівництвом Голови Дунайської комісії посла Любові Непоп у зв'язку з військовою агресією Російської Федерації проти України ухвалили постанову про зупинення повноважень Росії у Дунайській комісії з порушенням основних принципів Белградської конвенції, а саме: зважаючи на Резолюцію 11-ї позачергової сесії Генеральної асамблеї ООН (28 лютого – 3 березня 2022 року) щодо російської військової агресії проти України; засуджуючи порушення внаслідок російського нападу фундаментальних принципів Белградської Конвенції щодо вільного та безпечного судноплавства на Дунаї, а також інтересів та суверенних прав України; шкодуючи про порушення Російською Федерацією мети

Белградської Конвенції; підкреслюючи реальні загрози щодо збереження та використання українських дунайських портів унаслідок військової агресії Російської Федерації; покладаючи на Росію вже посталі та зростаючі економічні збитки від скорочення внаслідок військових небезпек у дельті Дунаю і в Чорному морі транспортної та вантажоперевалочної діяльності на Дунаю; посилаючись на статтю 44 Белградської Конвенції, згідно з якою «придунайська держава» означає державу, територія якої має хоча б один берег Дунаю Комісія постановила наступне:

1. Усунути представників Російської Федерації від участі у всіх засіданнях Дунайської Комісії та її робочих органів до відновлення миру, суверенітету та територіальної цілісності України в межах її міжнародно визнаних кордонів.

2. Звернутися до комітету з перегляду Белградської конвенції для пошуку рішень щодо того, чи може Росія як не придунайська держава бути і надалі стороною конвенції.

3. Доручити Генеральному директору Секретаріату Дунайської Комісії розробити пропозиції щодо виконання статті 9 Белградської Конвенції, щоб за дотримання Правил процедури та чинних трудових угод підготувати звільнення всіх службовців Секретаріату з російським громадянством з посад секретаріату Дунайської комісії. Ця Постанова набирає чинності з дати її прийняття (3).

21 березня 2022 р. у м. Будапешт (Угорщина) відбулася позачергова XIII сесія згідно ст.2 процедури під керівництвом Голови Дунайської комісії посла Любові Непоп у зв'язку з прийняттям рішень відносно складу у Секретаріаті щодо мандата 2022-2025 рр., враховуючи той факт, що строк, передбачений Правилами процедури для повідомлення співробітникам, яким доведеться завершити свою службу в Комісії, спливає у кінці березня поточного року (4). Сесія була організована у закритому форматі, виключно при особисту присутність 16 членів делегацій 10 держав членів Дунайської комісії (5).

Позиція України щодо мандата співробітників Секретаріату стосується продовження діючого мандата. Таке рішення було ще більше підкріплено подіями минулого місяця, а саме агресивною війною Росії проти України. В умовах непрекращаючихся бойових дій складно проводити процедуру відбору, узгодження і рекомендації кандидатів. Тому просьба внести, а саме в резолютивну частину Постанови чітку юридичну формулу про те, що мандат продовжується для співробітників, за винятком співробітника із Росії. Комісія постановила наступне:

1. Співробітники можуть продовжувати свою роботу щодо виконання завдань Комісії, будучи впевненими в тому, що їх мандат закінчиться 30 червня 2025 р., за винятком співробітника із Росії. Питання мандату вважається остаточно закритим.

2. Пропонувати державам-членам, якщо є бажання змінити своїх співробітників 1 липня 2022 р, та повідомити про це Комісію в письмовій формі відповідно положення ст. 58 Правил процедури і вказавши прізвище і ім'я правоприємника на відповідній посаді.

3. Доручити Секретаріату в відповідних умовах і враховуючи отримані повідомлення згідно пункту 2 підготувати з цією метою у визначені терміни необхідні кроки для 97-й сесії в рамках бюджету Комісії на 2022 р. (6).

Література:

1. Конвенція про режим судноплавства по Дунаю 1948 р.
<https://zakon.rada.gov.ua>

2. С. В. Віднянський. Дунайська комісія // Енциклопедія історії України: у 10 т. / редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. ; Інститут історії України. К. :Наукова думка, 2004. Т. 2 : Г – Д. – С. С. 497-518.

3. Постанова дванадцятої позачергової сесії Дунайської Комісії
<https://marad.gov.ua/>

4. Письма № ДК 50/III-2022 від 2 березня 2022 р. і № ДК 67/III-2022 від 17 березня 2022 р. в архіві Дунайської Комісії.

5. Згідно п. 2 Постанови 12 сесії ДК у зв'язку з військовою агресією Росії проти України щодо порушенні основних принципів Белградської Конвенції (ДК/СЕС XII Вн./3 від 17 березня 2022 р.) Росія не була представлена на сесії.

6. Протокол 13 сесії ДК від 21 березня 2022 р.
<https://www.danubecommission.org/>

**CURRENT STATE AND CHALLENGES
OF MARITIME SECURITY OF PORTS
OF THE BALTIC-BLACK SEA REGION**

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-20>

**ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ СПЕЦІАЛЬНИХ ЗАСОБІВ
НАЦІОНАЛЬНОЮ ПОЛІЦІЄЮ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ**

Бахчеван Євген Федорович

*кандидат юридичних наук,
завідувач кафедри тактико-спеціальної, вогневої
та фізичної підготовки факультету підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Дулгер Володимир Валентинович

*кандидат юридичних наук,
декан факультету підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Покайчук Віталій Ярославович

*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри тактико-спеціальної підготовки факультету
підготовки фахівців для підрозділів превентивної діяльності
Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ
м. Дніпро, Україна*

Результати аналізу практичної діяльності поліції переконують, що вирішення поставлених перед ними завдань залежить як від достатньої кількості працівників та ступеню забезпеченості різними спеціальними та технічними засобами, так і від кваліфікованого та професійного застосування ними спеціальних та інших засобів у конкретній ситуації. Для застосування будь-якого спеціального засобу або використання підручних засобів, поліцейський зобов'язаний опиратися на фактичну (склад адміністративного чи кримінального правопорушення в діях особи) та правову підстави (конкретний пункт, частина та стаття Закону України Про

Національну поліцію, яка дає право на застосування спеціального засобу що перебуває на озброєнні у поліції в конкретній ситуації) спектр яких на сьогодні досить широкий.

Традиційно, ч. 5 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію» суворо, за жодних обставин застерігала поліцейських від застосування засобів, не визначених вказаним вище переліком, адже в такому разі застосування примусового поліцейського заходу суперечило б вимозі законності, визначеної у ст. 29 Закону України «Про Національну поліцію». Реалії сьогодні змінилися і в умовах стримування та відсічі збройної агресії РФ проти України, здійснення заходів із забезпечення національної безпеки і оборони тимчасово, на період введення в Україні воєнного стану було введено зміни, які передбачають право поліцейського «у разі необхідності відбиття нападу, що загрожує його життю чи здоров'ю або іншій особі, для усунення небезпеки у стані крайньої необхідності або при затриманні особи, яка вчинила правопорушення та (або) чинить опір – використати підручні засоби» [4].

На жаль, законодавець не надає визначення терміну «підручні засоби» та не роз'яснює зміст цього словосполучення. На наш погляд, «оціночні» поняття у визначенні поліцейських повноважень щодо примусу може спричинити неоднозначну практику використання підручних засобів, а також створить умови для зловживання правом і колізії правозастосування під час вирішення питання про правомірність таких дій поліцейського.

Не зайво нагадати, що КК України регулює питання правомірності застосування поліцейськими заходів примусу як перевищення влади або службових повноважень працівником правоохоронного органу (ст. 365) і щороку за перевищення влади під час застосування спеціальних засобів поліцейських притягають до відповідальності [5]. Міжнародними інституціями підміняти законність – доцільністю, навіть, в умовах воєнного стану, виключно станом крайньої необхідності, коли йдеться про затримання суб'єкту воєнного злочину (особу відповідного статусу, яка бере участь у збройній агресії проти України: окупант, колаборант та ін.). З іншого боку, правомірною є ситуація використання підручних засобів, які поліцейський вилучив у правопорушника, будь-яку палицю чи відріз труби – натомість гумового чи пластикова кийка, будівничі стяжки чи побутову сітку – натомість кайданок та ін. Вибір поліцейським засобу повинен базуватися на вимогах норм ст. 29 Закону України «Про Національну поліцію» з урахуванням обстановки та крайньої необхідності, тобто вимушеного заподіяння шкоди правоохоронуваним інтересам (вимогам закону та конституційним правам правопорушника) з метою усунення загрожуючої небезпеки, якщо вона в даній обстановці не могла бути усунена іншими засобами і якщо заподіяна шкода є рівнозначною або менш значною, ніж шкода відвернена. Відсилання у тексті досліджуваної

норми на ст. 39 КК України спрямована на захист поліцейського та інших громадян в реаліях воєнного стану. Спеціальні та підручні засоби під час дії воєнного стану, поліцейський має право застосувати без врахування передбачених ст. 43 та ч. 4-5 Закону України Про Національну поліцію вимог та заборон, тобто без попередження та без зволікання.

Беручи до уваги сказане, підстави використання підручних засобів як спеціальних засобів має бути описана в законодавстві більш чітко, з урахуванням зрозумілої та очевидної потреби застосування поліцейських засобів примусу у будь-якому виді до правопорушника, який несе загрозу національній безпеці, адже обстановка воєнного стану в країні обґрунтовує розглядувану новелу, яка розширює повноваження правоохоронного органу. Так, в ч. 5 ст. 45 Закону України «Про Національну поліцію» доцільно уточнити категорію правопорушників, як це передбачено в наступних частинах 9 та 10 цієї норми, а саме «стосовно осіб, які здійснюють агресію проти України».

Аналіз понятійного апарату вказаних норм свідчить, що законодавець стосовно переліку 13 видів спеціальних засобів, указаних в ч. 4 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію», доцільно використовує термін «застосування», а в ст. 5 цієї норми – термін «використання» відносно «підручних засобів», які можуть бути використані в якості спеціальних заходів примусу. Це видається логічним з огляду на те, що ним розрізняються поняття «застосування» і «використання» вогнепальної зброї як іншого виду примусових заходів.

Водночас, у ст. 45 «Застосування спеціальних засобів» Закону України «Про Національну поліцію» коло цілей застосування цих засобів звужено до «забезпечення публічної безпеки і порядку», а нововведені частини цієї норми переслідують мету припинення участі осіб у здійсненні агресії проти України, хоча на таку немає прямої вказівки.

У ч. 3 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію» термін «спеціальні засоби» визначено як сукупність пристроїв, приладів і предметів, спеціально виготовлених, конструктивно призначених і технічно придатних для захисту людей від ураження різними предметами (у тому числі від зброї), тимчасового (відворотного) ураження людини (правопорушника, супротивника), пригнічення чи обмеження волі людини (психологічної чи фізичної) шляхом здійснення впливу на неї чи предмети, що її оточують, з чітким регулюванням підстав і правил застосування таких засобів та службових тварин.

Етимологічний аналіз вжитих в тексті обох розглядуваних норм різноманітних термінів, а саме: механізми, пристрої, прилади, пристосування, знаряддя, засоби тощо [6, с.420], дає змогу узагальнити їх в категорії «предмети», як матеріальні явища (живі чи неживі), які покликані

сприяти ефективному виконанню поліцейських повноважень, та які за призначенням можна угрупувати на:

1) превентивні: а) технічні прилади; б) технічні засоби; в) спеціалізоване програмне забезпечення (ст. 40 Закону України «Про Національну поліцію»);

2) примусові: а) спеціальні засоби примусового характеру (ч. 2 та ст. 45 Закону України «Про Національну поліцію»); б) підручні предмети, які можуть бути використані аналогічно спеціальним засобам (ч. 5 ст. 45 Закону України «Про Національну поліцію»); в) службові тварини (п. 7 ч. 4 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію»).

Слід зауважити, що надана класифікація враховує законодавчу концепцію спеціальних засобів, яка включає службових тварин серед спеціальних засобів: службових собак і службових коней. Водночас, спеціалісти-правознавці в кінологічному забезпеченні правоохоронної діяльності акцентують увагу на помилковому включенні до переліку неживих предметів таких спеціальних засобів як собак і коней у зв'язку з тим що вони є живими істотами і їх слід вважати виключно помічниками-напарниками правоохоронців. Тож вважаємо своєчасним і доцільним переосмислити та оновити статус службових собак і коней з урахуванням, наприклад того факту, що службові собаки належать до штатної належності за напрямками спеціалізації кінологічного центру Національної поліції України, тренуються та здають відповідні екзаменати [19]. Видається логічним розмежувати в ч. 4 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію» спеціальні засоби на предмети та службових тварин, тобто виключити п. 7 із ч. 4 ст. 42 Закону України «Про Національну поліцію» та передбачити в цій нормі окрему частину з умовами та підставами їх участі у виконанні поліцейських повноважень.

Висновки. Таким чином, виходячи з вищевикладеного, можна стверджувати, що застосування Національною поліцією України спеціальних засобів на сучасному етапі мають особливості, пов'язані зі змінами в законодавстві, які розширили її повноваження для виконання покладених на неї завдань з участі у забезпеченні та здійсненні заходів правового режиму воєнного стану в ході відсічі збройної агресії проти України, у виконанні завдань територіальної оборони тощо.

Водночас, зміни у законодавстві характеризуються недостатньою визначеністю нормативно-правової бази, яка потребує уточнення термінів і понять, тлумачення та роз'яснення запроваджених новел, переосмислення, насамперед, оновлення та розширення переліку та підстав спеціальних засобів у залежності від їх ролі, змісту та спрямованості застосування з урахування потреб та викликів сьогодення, а також забезпечення одноманітного праворозуміння та правозастосування.

Література:

1. Про правовий режим воєнного стану: Закон України від 12 травня 2015 № 389-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2015. № 28. Ст. 250.
2. Про Національну Поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2015. № 40–41. Ст. 379.
3. Науково-практичний коментар Закону України «Про Національну поліцію» / Кол. авт.; кер. авт. кол. д.ю.н., доц. Т.П. Мінка. Дніпро : Дніпропетр. держ. ун-т внутр. справ, 2017. С. 216.
4. Про внесення змін до законів України «Про Національну поліцію» та «Про Дисциплінарний статут Національної поліції України» з метою оптимізації діяльності поліції, у тому числі під час дії воєнного стану: Закон України від 15.03.2022 № 2123-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2123-20#Text>. (дата звернення 27.08.2022).
5. Бочок О.І. Адміністративно-правові засади, застосування поліцейських заходів примусу: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.07. Київ, 2021. 19 с.
6. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод., допов. та CD)/уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2009. 1736 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-21>

**АНАЛІЗ РОЗШИРЕННЯ МОЖЛИВОСТЕЙ ПОРТІВ
ПРИДУНАВ'Я В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Бугасєва Світлана Вікторівна

*кандидат технічних наук, доцент,
т.в.о. зав. кафедри «Морські і річкові порти, водні шляхи
та їх технічна експлуатація»,
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Калюжна Валентина Євгенівна

*доцент кафедри «Морські і річкові порти, водні шляхи
та їх технічна експлуатація»
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Сьогодні відбулося різка зміна основних факторів забезпечення стабільної роботи морських портів. Після широкомасштабного вторгнення російських

військ на територію України, яке РФ розпочала 24 лютого 2022 р., робота портів Чорноморського та Азовського кластерів в напрямку перевезення вантажів практично не здійснювалася, оскільки була відсутність можливості забезпечення безпеки судноплавства. Якби не порти українського Придунав'я, тобто порти в Ізмаїлі, Кілії та Рені, морська блокада взагалі призвела б до колапсу, за думкою провідних фахівців АМПУ.

Метою проведення виповненого аналізу розширення можливостей вказаних портів було розглядання питань про чинники, які зумовили і сприяли посиленню ролі портів на світовому рівні та необхідність виконання портами нових функцій.

В даній роботі розглянуто динаміка розвитку транспортно-економічних і технічних показників вказаних портів та її залежність від прискорення модернізації портової інфраструктури. Придунайський кластер сьогодні зіштовхнувся з безпрецедентним ростом вантажопотоку. Дунайські порти (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ) обслуговують вантажопотоки сьомого (Критського) транспортного коридору та вантажопотоки з Донбасу та Поволжя у країні Придунав'я та Центральної Європи. Потенційна пропускна спроможність вказаних портів в сумі становить близько 15 млн. тон. На сьогодні порти працюють на рівні своїх існуючих пропускних можливостей.



Рис. 1. Розташування українських портів, зокрема портів Дунайського кластера (Рені, Ізмаїл, Усть-Дунайськ)

Наведені причини змін таких показників роботи портів, як вантажообіг, структура переробки вантажів потребують більш детального аналізу, результати якого мають бути обґрунтовані та відображені у даній роботі.

Якщо частка дунайських портів в експортній перевалці в Україні у 2018-2021 роках, варіювалася в межах 2-4% або 2,6-3,6 млн т вантажів, то за останні півроку Україні вдалося збільшити вантажообіг цих портів у 50 разів – з 30 000 тон на місяць до 1,7 млн. тон. . Обсяг експорту через згадані порти максимальний за рахунок зростання питомої ваги зерна. Історично частка зерна у загальних обсягах перевалки цих портів була незначною, а сьогодні вони вимушені переорієнтувати свої потужності під даний вантажопотік. Частка зернових у перевезеннях вантажів зросла з 12% до 81% з початку 2022 року. Нині порти українського Придунав'я – Ізмаїльський, Усть-Дунайський, Ренійський залишаються альтернативними шляхами вітчизняного експорту.

Динаміка збільшення вантажообігу є суттєвою. Якщо в березні 2022 року порти обробляли на експорт тільки 16,5 тис. тон агропродукції, то вже в липні показник склав майже 1,4 млн тон. При тому, що нинішня пропускна спроможність українських дунайських портів недостатня, а їхній наявний флот потребує серйозного поповнення й модернізації, перспективи в них великі. За умови системних інвестицій та виконання програми з модернізації портів на Дунаї можливо збільшити їхню потужність до 25 млн тон вантажів на рік.

На прикладі Ренійського морського порту , який розташований на лівому березі річки Дунай за 63 милі від гирла річки можливо відмітити різкий стрибок у динаміці розвитку вантажообігу за останні 3 роки. Проектна потужність порту складає 7,7 млн тон. при 33 вантажних причалів, загальною довжиною вантажного причального фронту 3,95 км. За даними АМПУ у 2020 році порт у Рені скоротив вантажообіг у порівнянні з 2019 роком на 38,4% – до 786 тис. тон. Частка порту у вантажообігу морських портів України тоді становила 0,5% проти 0,8% у 2019 році. Тоді як вантажообіг Ренійського порту у 2021 році зріс на 74,3% Частка порту у загальному вантажообігу морпортів України становила 0,9%. При цьому, перевалка транзитних вантажів зросла на 67,5% – до 1,28 млн. тон, експортних – у 9,1 рази, до 60,9 тис. тон, імпорتنних – у 2 рази, до 26,6 тис. тон. Перевалка наливних вантажів збільшилася у 2,7 раза – до 60,9 тис. тон. Перевалка насипних вантажів збільшилася на 68,2% – до 1,24 млн. тон. Перевалка товарно-штучних вантажів зросла у 2,7 раза – до 67,1 тис. тон. За січень 2022 року вантажообіг в морському порту Рені став найкращим по показникам в порівнянні із останніми роками. Портовими операторами в перший місяць 2022 року перевантажено 217,8 тис. тон вантажів, що втричі вище аналогічного періоду 2021 року.

Сьогодні, Україна розширює акваторію портів на Дунаї: уряд планує збільшити пропускну здатність портів Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ. Це пов'язано з тим, що за попередні пів року вантажообіг цих портів зріс із 30 тон на місяць до майже 2 млн тон, тобто у понад 50 разів. При цьому проектна пропусканна здатність дунайських портів значно вища за їхні поточні показники:

- порт Ізмаїл – 8,5 млн т;
- порт Рені – 8 млн т;
- порт Усть-Дунайськ – 4 млн т.

Таким чином вимагають негайних рішень такі питання, як підвищення пропускну здатності. А це тісно пов'язано із проведенням днопоглиблювальних робіт як на підхідних каналах, в операційних акваторіях так і у кордонів вантажних причалів. На даний час по водному шляху через устя Бистре проходять судна із осадкою у вантажу до 3,9 м. із вантажопідйомністю до 2 тис. тон. А при досяжності паспортних глибин, до 7,2 м. вантажопідйомність суден зростає до 5 тис. тон. Заходи із поглиблення дна біля кордону причалів портів планується виконувати силами АМПУ.

Саме на дунайські порти припадають 30% українського експорту у воєнний час, зазначили в Міністерстві інфраструктури. З них вантажі прямують річкою до Румунії у порт Констанца, звідки їх везуть морем в інші країни. Річковий вантажообіг зростає. У квітні обробка вантажів у дунайських портах з початку війни зросла вчетверо до 850 тис тон. Це 15% товарообігу в мирний час. В умовах радикальних змін геополітичної, воєнно-політичної та економічної обстановки в Україні виникла потреба в оновленні об'єктів портової інфраструктури. З метою стабілізації та забезпечення оптимальних умов функціонування транспортного сектору України органи державної влади на період дії правового режиму воєнного стану запровадили низку першочергових заходів до реалізації інфраструктурних проектів, тобто: із збільшення глибин біля причалів портів Дунайського кластеру, що дозволить приймати судна більшого дедвейту; розвиток автоматизованих навігаційних систем; реконструкція причалів та будівництво нових складських терміналів згідно планів розвитку портів.

Модернізувати інфраструктуру морських портів Придунав'я означає підвищити їх конкурентоспроможність, збільшити кількість підприємств що надають послуги у вказаних портах, збільшити зв'язки з іншими портами, диверсифікувати стивідорів.

Література:

1. ДЕРЖАВНІ БУДІВЕЛЬНІ НОРМИ УКРАЇНИ Гідротехнічні, енергетичні та меліоративні системи і споруди, підземні гірничі виробки Гідротехнічні споруди. основні положення ДБН В.2.4-3:2010
2. Національна рада з відновлення України від наслідків війни Проект Плану відновлення України Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури. Липень 2022 р.
3. А. М. Огороков, Р. В. Вернигора, Ю. І. Огороков, О. О. Чернова. Концепція створення та розвитку гуманітарних хабів в Україні в умовах військової агресії. Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. Вип. 23. 2022 р.
4. Ісаченко, О. Зберегти та забезпечити: як змінилася логістика України під час війни / О. Ісаченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mind.ua/openmind/20241674-zberegiti-tazabezpechiti-yak-zminilasya-logistika-v-ukrayini-pidchas-vij>
5. Шевченко, В. Логістика війни. Як змінились вантажні перевезення в Україні / В. Шевченко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://biz.nv.ua/ukr/experts/perevezennya-v-ukrajinipid-chas-viyni-gumanitarni-vantazhi-obmezheniya-naperevezennya-50231625.html>
6. Власова В.П., Тарновська І.П. Розвиток дунайських морських портів у контексті євроінтеграції причорноморського регіону. Збірник Причорноморські економічні студії. Випуск 53. 2020. С. 62-68.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-22>

**ТРАНЗИТНІ МОЖЛИВОСТІ КЛАЙПЕДИ:
БАЛАНСУВАННЯ МІЖ ЕКОНОМІЧНИМИ ВИГОДАМИ
ТА ІМПЕРАТИВАМИ БЕЗПЕКИ**

Ганус Сергій Олексійович

*старший викладач кафедри модерної історії України
та зарубіжних країн*

*ДВНЗ «Ужгородський національний університет»
м. Ужгород, Україна*

Після створення 3 червня 1991 р. урядом вже незалежної Литви державного підприємства «Дирекція Клайпедського державного морського порту» [1] постало завдання перетворити його у широко відчинену світові морську браму, адже Литва не мала інших подібних гаваней для розвитку портового господарства. У процесі докорінної модернізації Клайпеди порт

перетворився в один з найбільших у регіоні з гарантовано високим рівнем обслуговування. Навіть готельне розміщення за розрахунками індексу *Герфіндаля-Гіршема* (критерії «зірковості» та забезпечення безпеки) має значні переваги у порівнянні з іншими балтійськими портовими містами, наприклад зі Свіноуйсьце у Польщі [2, р. 12-13].

Клайпеда є найпівнічнішою незамерзаючою гаванню Балтики з цілорічними можливостями транзиту вантажів різних типів і видів. Клайпедська вільна економічна зона об'єднує порт, залізниця та магістральні шляхи, а колії європейського та «російського» стандартів покращують логістику сполучення з зоною порту без необхідності перевалки вантажів. Протягом 2015 р. Литва змогла «замкнути» на Клайпеді більшість транзитних вантажів Китаю, Казахстану та Білорусі, що йдуть через Балтику. Китайська державна компанія *China Merchants Group* (перевезення, логістика, нерухомість та фінанси) виявила намір заснувати у Литві логістичний центр для реалізації Стратегії Шовкового шляху – просування китайських товарів до ринків Європи. Було підписано відповідний протокол з Клайпедським морським портом та логістичною компанією *VPA Logistics*. Скористатися вигодами власного «Шовкового шляху» для вантажоперевезень з КНР прагнув і Казахстан. Разом з литовською компанією *Saule Logistics Solution* у 2015 р. казахи відкрили інтермодальний термінал *Klaipeda West Gate* потужністю 100 тис. умовних контейнерів (TEU), а потужність початого будівництвом тоді ж нового терміналу складає 1 млн. TEU [3].

Особливе значення невинно зростаючий транзит через Клайпеду відіграв для Білорусі, адже це був найкоротший, найзручніший і найдешевший шлях для експорту нафтопродуктів, міндобри, лісу, текстилю та інших товарів. Попри риторику офіційного Мінська, білоруський бізнес залюбки ним користувався, адже транзит через порти Латвії і РФ був значно менш вигідним. До упродовження масштабних санкцій після придушення протестів проти фальсифікації результатів президентських виборів 2020 р., Клайпеда мала ексклюзивне значення для експортно-імпортних операцій Білорусі, що створювало, на думку українського дипломата і дослідника В. Гарапка «обреченість» на добросусідство [4, с. 193-194]. Але економічні інтереси вже не виконують ролі імператива, адже умовний Захід, відмежовуючись від самопризначеного диктатора, санкційним тиском також прагне стримати Мінськ з його войовничою риторикою від прямої підтримки російської агресії в Україні. Оскільки санкції, накладені ще 2 роки тому, заторкнули експорт білоруських міндобри, то було вирішено дозволити литовському бізнесмену І. Удовицькому викупити належні з 2013 р. компанії «*Беларуськалій*» 30 % акцій у структурі власності клайпедського терміналу навалочних вантажів *Birių krovinių terminalas*. Литва в ім'я власної і європейської безпеки, підтримуючи Україну та суворо додержуючись

санкційного режиму, втратила чималі доходи, адже, транзит лише білоруських добрив до портового терміналу складав 20-25 % вантажних перевезень литовськими залізницями! [5].

Клайпедська морська брама відіграє для Білорусі настільки критичну роль, що заст. глави її МЗС Ю. Амбразевич на нещодавній зустрічі з генсеком ООН А. Гутеррішем заявив про готовність «без попередніх умов» пропускати своїми залізницями до Клайпеди вантажі українського зерна, лише б домогтися відновлення експорту білоруських добрив. Не дивлячись на згоду і Кремля, і А. Гутерріша, Україна, Литва та ЄС цей варіант категорично відкинули [6]. Мотивації Вільнюса зрозумілі: безпека – це вища цінність і вона не безкоштовна. А її неналежне забезпечення, у т.ч. з міркувань кон'юнктурної вигоди є вкрай ризикованим. Та й мало кому хочеться плямуватися зараз угодами з «токсичним» Мінськом.

Наведемо певні статичні дані щодо оборотів порту Клайпеди за 2021 р. За проектною потужністю у 70 млн. т було досягнуто 45,62 млн. т вантажообороту (трохи менше за найкращий показник у 47,79 млн. т у 2020 р.) РО-РО-перевезення склали 343 одиниці (найкращий показник)*. Перевалка контейнерів – 667 тис. TEU, що на 30 % більше за Ригу і майже втричі більше за Таллінн (найбільше у 2018 р. – 750 тис. TEU). У 2022 р. відновилось круїзне судноплавство, котре зійшло нанівець в умовах пандемії COVID. Клайпеду відвідали 61 судно і 48853 пасажирів. Діяльність порту створює 6,18 % ВВП Литви [7].

Особлива роль належить Клайпеді в незалеженні від російського газу. Ще у сер. 2000-х рр. Сейм ухвалив резолюцію «Про забезпечення енергетичної безпеки Литовської Республіки в ході здійснення трансєвропейських проєктів розвитку газової інфраструктури» (29 вересня 2005 р.) та Національну енергетичну стратегію (18 січня 2007 р.) [8]. Урядовою постановою № 1097 «Про розвиток терміналу природного газу» (21 липня 2010 р.) державному АТ «*Klaipėdos nafta*» доручили розробку відповідного проєкту. Він полягав у розташуванні плавучої установки (танкеру) *FSRU (Floating LNG Storage and Regasification Unit) «Independence»* для зберігання та регазифікації спотового газу, а також 3-х супутніх систершіпів в особливому терміналі порту Клайпеди. Танкер *FSRU «Independence»*, що є власністю норвезької компанії «*Høegh LNG*», збудований фірмою *Hyundai Heavy Industries* [9]. Він прибув до Клайпеди 27 жовтня 2014 р., а наступного дня прийняв перший вантаж СПГ. У листопаді 2014 р. було оформлено його оренду на 10 років АТ «*Klaipėdos nafta*» з правом викупу. Загальна ємність 2-х танків складає 170 тис. м³ СПГ. Максимальна швидкість регазифікації – 460 000 м³/г. [10, р. 4]. З міркувань безпеки наближення до *FSRU*-установки більш, як на 200 м суворо

* РО-РО-перевезення (від англ. от roll-on/roll-off) – це морські перевезення вантажів на колісній базі (авто, вантажний транспорт, залізничні вагони) і пасажирів.

заборонено. Станом на 2022 р., коли РФ вжила газовий шантаж щодо країн ЄС, регазифікаційний термінал у Клайпеді забезпечує газом (головним чином із США та Норвегії) не лише литовський, а й латвійський та естонський ринки, а також *Інчукальнське підземне сховище* газу у Латвії (2,3 млрд. км³), яким користуються всі три балтійські країни. Завдяки інтерконектору *GIPL (Gas Interconnection Poland–Lithuania)* довжиною 500 км і потужністю 2,3 млрд. м³, котрий став до ладу у травні 2022 р. та LNG-терміналу Клайпеди країни Балтії перестали бути «енергетичним островом» ЄС. Інтерконектор дозволяє качати природний газ як із Польщі до Литви (яка, у свою чергу, з'єднана з Латвією, Естонією та Фінляндією), так і навпаки [11].

На основі вищенаведеного можемо зробити висновок про те, що Клайпеда змогла гнучко пристосуватись до існуючих викликів, а її роль у забезпеченні ефективного функціонування господарського механізму, перевезень, міжнародної торгівлі та безпеки як Литви, так і сусідніх країн залишається ексклюзивною.

Література:

1. Исторические акценты Клайпедского порта. В: Дирекция Клайпедского государственного морского порта. URL: https://web.archive.org/web/20120305071254/http://www.portofklaipeda.lt/ru.php/klaipedskij_port/o_porte/istorija_porta/7764.

2. Nagaj R., Žuromskaitė V. Security Measures as a Factor in the Competitiveness of Accommodation Facilities. In: Journal of Risk and Financial Management. 2020. Vol. 13, Iss. 5. P. 1-16. URL: <https://repository.mruni.eu/bitstream/handle/007/16967/jrfm-13-00099-v2.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

3. Как Литва разгромила Латвию в транзитной войне. В: Центр транспортных стратегий. Аналитика. 3 ноября 2015 г. URL: https://cfts.org.ua/articles/kak_litva_razgromila_latviyu_v_tranzitnoy_voynе_938.

4. Гарапко В.Ф. «Обреченість» на добросусідство як найімовірніший сценарій литовсько-білоруських взаємин: торгово-економічні підвалини. В: VIRTUS. Scientific Journal. 2018. № 21, February. С. 184-194.

5. Литовский регулятор разрешил акционеру терминала в Клайпеді выкупить долю «Беларуськалия». В. Информационное агентство Интерфакс. Экономика. 23 сентября 2022 г. URL: <https://www.interfax.ru/business/863667>.

6. Беларусь снова готова пропускать украинское зерно в Литву. В: Укррудпром. Новость. 9 декабря 2022. URL: https://ukrudprom.com/news/Belarusnova_gotova_propuskat_ukrainskoe_zerno_v_Litvu.html.

7. Статистика порта. В: Клайпедский порт. URL: https://portofklaipeda.lt/ru/порт/опорте/статистика_порта/.

8. Постановление Сейма Литовской республики от 18 января 2007 г. № X-1046 «Об утверждении национальной энергетической стратегии». URL: <https://e-seimas.lrs.lt/rs/legalact/TAD/TAIS.292520/>

9. СПГ-терминал Клайпеды. В: АВ «Klaipėdos nafta». Официальный сайт. URL: <https://web.archive.org/web/20191222193314/https://www.kn.lt/ru/musu-veikla/spg-terminal/klaipedos-sgd-terminalas/959>

10. Regulations for use of the Liquefied natural Gas Terminalsc Klaipedos Nafta, 2014. ANNEX № 3: Operator's Technical Conditions. URL: https://web.archive.org/web/20161220060259/http://www.sgd.lt/uploads/media/Annex_No._3_-_Operators_techninical_conditions.pdf.

11. Гурков А. Литва привела страны Балтии к независимости от газа из РФ. В: Deutsche Welle (DW). Экономика и бизнес. 12.05.2022. URL: <https://www.dw.com/ru/kak-litva-privela-strany-baltii-k-nezavisimosti-ot-gaza-iz-rossii/a-61774329>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-23>

ПОВНОВАЖЕННЯ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ ДЕРЖАВИ

Дулгер Володимир Валентинович

*кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції,
декан факультету підготовки фахівців
для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Форос Ганна Володимирівна

*кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції,
т.в.о. завідувача кафедри кібербезпеки
та інформаційного забезпечення
факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної поліції
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Слід зазначити, що морський сектор Балто-Чорноморському регіоні залишається вразливим для всього спектру загроз морській безпеці, притаманних морським державам.

Наряду з головними загрозами морській безпеці України у проекті Стратегії морської безпеки України від 07.12.2021, зазначені недостатня

ефективність суб'єктів забезпечення морської безпеки та відсутність належного рівня внутрішньодержавної координації.

Серед усіх дійсних державних структур, які забезпечують формування та реалізацію державної політики у сфері національної безпеки та оборони, є правоохоронні органи, які забезпечують захист держави у сфері національної безпеки й оборони. Діяльність правоохоронних органів спрямована на попередження, припинення, розкриття та розслідування кримінальних правопорушень загалом та тих, які безпосередньо посягають на національну безпеку та оборону держави та її морського кордону. [1, с. 21].

Як визначено у національному законодавстві пріоритет у виконанні завдань із запобігання і протидії зовнішнім загрозам національній безпеці морського кордону. Україні належить Збройним Силам, Службі зовнішньої розвідки, Державній прикордонній службі. Пріоритет у виконанні завдань із запобігання і протидії загрозам національній безпеці України належить Міністерству внутрішніх справ, Службі безпеки, які повинні мати відповідні сили, засоби й органи, здатні виконувати спеціальні завдання. Відповідно, Воєнна організація забезпечує оборону України, захист її суверенітету, територіальної цілісності й недоторканності кордонів, протидіє зовнішнім загрозам воєнного характеру [2, с. 9].

Особлива роль у правоохоронній системі України, зумовлена специфікою її роботи, належить Службі безпеки України – державному органу спеціального призначення з правоохоронними функціями, який забезпечує державну безпеку України. Логічно було б припустити, що вказаний правоохоронний орган також забезпечує національну безпеку й оборону держави. У ст. 2 Закону України «Про Службу безпеки України» зазначено, що на цей орган покладається (в межах визначеної законодавством компетенції) захист державного суверенітету, конституційного ладу, територіальної цілісності, економічного, науково-технічного оборонного потенціалу України, законних інтересів держави та прав громадян від розвідувально-підривної діяльності іноземних спеціальних служб, посягань із боку окремих організацій, груп та осіб, а також забезпечення охорони державної таємниці [3].

Безпосереднім правоохоронним органом, який забезпечує національну безпеку й оборону держави, є орган охорони державного кордону. Він є основним органом у загальній структурі Державної прикордонної служби, що безпосередньо виконує поставлені перед службою 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. Орган охорони державного кордону або його структурні підрозділи можуть виконувати поставлені завдання на ділянці відповідальності іншого органу охорони державного кордону або поза її

межами, зокрема на території суміжних держав, у порядку, встановленому законодавством України.

У складі органу охорони державного кордону функціонують оперативно-розшукові підрозділи. Оперативно-розшукові підрозділи органів охорони державного кордону здійснюють оперативно-розшукову діяльність відповідно до Закону України «Про оперативно-розшукову діяльність» [4].

З точки зору нормативного забезпечення необхідно вказати на те, що ч. 1 ст. 16 Закону України «Про національну безпеку» прямо корелює з ч. 1 ст. 1 Закону України «Про Збройні Сили України» від 6 грудня 1991 р. № 1934-ХІІІ. Обидва нормативно-правові приписи встановлюють те, що Збройні Сили є військовим формуванням, на яке відповідно до Конституції України покладається оборона України, захист її суверенітету, територіальної цілісності та недоторканності. З метою належного виконання Збройними Силами України своїх функціональних обов'язків у сфері реалізації оборонної функції, з'єднання, військові частини, підрозділи і військовослужбовці, у тому числі чергові сили, Збройних Сил України як у мирний час, так і в особливий період мають право застосовувати і використовувати зброю та бойову техніку для: 1) відбиття ударів засобів повітряного та підводного нападу по важливих державних та воєнних об'єктах, безпосереднє прикриття яких здійснюється черговими силами; 2) припинення порушення державного кордону України повітряними суднами збройних формувань інших держав, які не виконують команд (сигналів), що подаються черговими літаками-перехоплювачами (вертольотами), або застосовують зброю; 4) забезпечення виконання покладених на Збройні Сили України завдань щодо відсічі можливої збройної агресії проти України, забезпечення недоторканності повітряного простору та підводного простору в межах територіального моря України; б) надання допомоги кораблям (катерам) Морської охорони Державної прикордонної служби України у разі застосування зброї проти них або загрози такого застосування, а також під час безперервного переслідування, що розпочалося у територіальному морі України, іноземного судна у відкритому морі для примушення його зупинитися; 7) відбиття піратських нападів на морські або повітряні судна та осіб, які перебувають на їх борту, захоплення піратських морських або повітряних суден, звільнення заручників, а також морських або повітряних суден, захоплених піратами, у відкритому морі чи в іншому місці поза межами юрисдикції будь-якої держави.

Вважається, що основними напрямками забезпечення безпеки морського сектору в Балто-Чорноморському регіоні виходячи з завдань, які стоять перед правоохоронними органами є; забезпечення правоохоронними органами додержання законодавства і вимог міжнародних договорів

України в галузі мореплавства; організацію державної системи забезпечення безпеки судноплавства в територіальному морі, внутрішніх водах України та в портах; здійснення міжнародного співробітництва правоохоронних органів у сфері торговельного мореплавства, вивчення, узагальнення і поширення міжнародного досвіду в цій сфері.

Література:

1. Макарчук В.В. Характеристика правоохоронних органів як суб'єктів формування та реалізації державної політики у сфері національної безпеки й оборони держави. Юридичний науковий електронний журнал № 1/2021 с.21-24
2. Лавніченко О.В. Функції внутрішніх військ у загальній системі забезпечення національної безпеки України. Честь і закон. Харків, № 1 (40). 2012. С. 9–13.
3. Про Службу безпеки України. Закон України « від 25.03.1992 р. 2229–12, Верховна Рада України». URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2229>
4. Про затвердження Положення про орган охорони державного кордону Державної прикордонної служби України : Наказ Міністерства внутрішніх справ від 30.11.2018 р. № 971. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1468-18#Text>

ACTIVITIES OF STATE ARMY UNITS IN MARITIME SECURITY

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-24>

ЯДЕРНИЙ ШАНТАЖ АГРЕСОРА ТА ПРОТИДІЯ ЙОМУ ПІД ЧАС ШИРОКОМАСШТАБНОЇ ФАЗИ 2022 РОКУ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

Калініченко Олександр Олександрович

*доктор філософії з історичних дисциплін,
старший науковий співробітник*

НДЦ ЗС України «Державний океанаріум»

Інституту Військово-Морських Сил

Національного університету «Одеська морська академія»

м. Одеса, Україна

Широкомасштабна фаза 2022 року майже девятирічної російсько-української війни позначилась ядерним шантажем з боку Російської Федерації у воєнному та цивільному аспектах. Цивільний аспект пов'язаний з захопленням двох атомних електростанцій (Чорнобильської та Запорізької), несе людству екологічну загрозу. Докладніше у звітах МАГАТЕ [1], [2].

У своїй доповіді я зупинюсь на військово-морському аспекті, що політично розпочався **21 вересня 2022 року** під час виступів чільників країн на 77-й сесії Генеральної Асамблеї ООН щодо різкого засудження широкомасштабного вторгнення Збройних Сил РФ в Україну. Натомість Президент РФ оголосив часткову мобілізацію, а також проведення референдумів на захоплених теренах України з подальшим включенням у склад Російської Федерації чотирьох областей. Міністр оборони РФ заявив, що російська ядерна тріада є повністю готова до застосування у випадку бойових дій на російських теренах, включаючи анексовані українські території [3].

У відповідь на таку заяву экс-командувач Сухопутними військами США в Європі генерал-лейтенант Бен Ходжес застеріг, що Чорноморський флот буде знищено, якщо РФ застосує навіть тактичну ядерну зброю в Україні [4].

Розвитком ядерної напруги стал наступні події, зокрема:

03.10.2022 Розвідка США виявила відсутність ПЧА К-329 «Білгород» 29-ї окремої бригади Північного флоту у штатному місці базування [5]. Цей

човен відомий тим, що він є єдиним носієм атомних торпед «Посейдон» за шифром «Статус-6» і поступив на озброєння у такому статусі 08.07.2022 (рис. 1).



Рис. 1. Атомний підводний човен «Білгород» пр.09852

Є припущення, що це може бути реалізацією ядерного шантажу президента РФ у відношенні ленд-лізу на океанських теренах Атлантики (посилання на джерело – італійську газету La Repubblica та американського військового експерта Х.І. Саттона). З стратегічної ядерної триади, найбільш прихованими і найбільш боєготовими є балістичні ракети морського базування. В роки «холодної війни» в 21-й дивізії ракетних підводних крейсерів стратегічного призначення використовувались ядерні боєголовки RA15 (заряд № 916) для ракети Р-27, чи RA82 для ракети Р-27У, які відносилися до класу балістичних ракет середньої дальності [6, с. 26-27], або ж інший ядерний боєзапас для МБР Р-29 та інших систем.

04.10.2022 Росія планує влаштувати ядерний вибух у Чорному морі на кордоні з Україною [7]. Якщо це буде тактичний ядерний боєприпас, а завданням – політична демонстрація спроможностей РФ, то найбільш прихованим засобом бойового застосування є торпеда з ЯБП з підводного човна. Зазвичай на підводних човнах у часи «Холодної війни» розміщали по дві торпеди з спеціальними бойовими частинами ТВ-7М, ТВ-8, ТВ-10. Безпечна дистанція для бойового застосування вар'ювалася від 4000, 7000 й до 10000 метрів (на торпедних ударних підводних човнах). На ракетних підводних крейсерах стратегічного призначення використовувались торпеди з СБЧ надмалої потужності ТВ-13. Відстежити можна було лише факт самого завантаження торпедного боєзапасу. Слід врахувати й т.зв. «неліквіди», а саме: – ВА-111 «Шквал» та ядерні варіанти ПЧР на кшталт

P-81 «Вьюга» і послідуєчих моделей, що були призначені для стрільби з ПЧ по ПЧ.

З 17 по 30 жовтня 2022 року у Бельгії, Великобританії в акваторії Північного моря проведені щорічні ядерні навчання НАТО «Стійкий полудень»: 14 країн та близько 60 літаків [8].

19.10.2022 вочевидь в доповнення до щорічних ядерних навчань, в Аравійському морі демонстративно вплив ракетний атомний підводний човен SSNB-736 «West Virginia» класу «Ohio» ВМС США. Несподіванкою став район бойового патрулювання, який дозволяє тримати одночасно на прицілі Російську Федерацію, Китай, Північну Корею, Іран [9].

26.10.2022 не дочекавшись закінчення американських ядерних навчань, РФ провела другі за 2022 р. ядерні навчання «Грім-2» з практичним запуском наземної МБР «Ярс» з космодрому «Плесецьк» та морської МБР Р-29РМУ2 «Синева» з АПРК К-114 «Тула» пр.667БДРМ з Баренцева моря [10].

В той же час США розгорнули проти РФ у Середземному морі АУГ-67.1 на чолі з АВМ (CVN-77) George .W. Bush під командуванням контр-адмірала Dennis Velez [11]. Крейсерсько-міноносна група авіаносця CVN-77 складається з ракетного крейсера USS Leyte Gulf (CG-55), чотирьох есмінців USS Nitze (DDG-94), USS Farragut (DDG-99), USS Truxtun (DDG-103), USS Delbert Black (DDG-119), атомного підводного човна з ракетами Tomahawk.

Інша АУГ-27.1 на чолі з CVN-78 Gerald R. Ford (авіакрило CVW-8) у середині листопада прибула до Європи і буде базуватись на ВМБ Портсмут. Авіаносець супроводжує крейсерсько-міноносна група у складі ракетного крейсера типу «Тикондерога» CG-60 Normandy, ракетних есмінців класу «Arleinh Burke»: USS Ramage (DDG-61), USS McFaul (DDG-74), USS Thomas Hudner (DDG-116), а також атомний підводний човен класу «Virginia» [12].

ПЛАРБ «Род Айленд» типу «Огайо» ВМС США зайшла в середземноморський порт Гібралтар, чого такі субмарини давно не робили (з моменту розформування 16-ї ескадри ПЛАРБ – ВМБ Рота, Іспанія), (рис. 2).



Рис. 2. CVN-78 Gerald R. Ford з авіакрилом CVW-8 та SSNB-740 «Rhode Island»

03.11.2022 Успішним ракетним пуском з Білого моря по полігону на Камчатці завершилися державні іспити рпкСП К-553 «Генераліссімус Суворов» пр.955А класу «Борей-А».

10.11.2022 Атомний підводний носій ядерних торпед «Посейдон» ВМФ РФ «Білгород» з технічних причин повернувся з морського полігону в пункт базування, так і не випробувавши «зброю Апокаліпсису» [14].

15 листопада 2022, під час наймасштабнішого ракетного обстрілу території України, дві ракети поцілили Польщу, а через два дні Києву було відправлене своєрідне послання керованою авіаційною ракетою Х-59 з імітатором ядерної бойової частини [15] (рис. 3).

zaporizh-zhya-do-energodara-popri-povidomlennya-pro-intensivniy-obstril-z-boku-uf-reuters.

3. Кротовська Ольга. Путін оголосив про часткову мобілізацію на россії. Старг – уже сьогодні. PG 21.09.2022 09:27. URL: <https://thepage.ua/ua/news/zvernennya-putina-21-veresnya-2022-roku-pro-sho-govoriv>

4. Якщо Росія застосує ядерну зброю в Україні, США знищать Чорномоський флот,-Ходжес. *Цензор.нет* 21.09.2022 22:27. URL: https://censor.net/ua/news/3368747/yakscho_rosiya_zastosuuye_yadernu_zbroyu_v_ukrayini_ssha_znyschat_chornomorskyui_flot_hodjes

5. Разведка США заявила об исчезновении с базы атомной подводной лодки РФ «Белгород», – СМІ. *Фокус UA*. 03.10.2022 09:24 17145.

6. В.И. Довженко, Г.Н. Антонов, Б.К. Пиголкин. Краткий очерк по истории 21 дивизии ракетных подводных лодок стратегического назначения 4 флотилии подводных лодок Тихоокеанского флота (1978-1996). Санкт-Петербург: «Галей-Принт», 2004. 76 с.

7. Надія Ключко. Росія планує підірвати ядерну зброю біля кордонів України – Times. *ГлавромUA* 04.10.2022 08:36. URL: <https://glavcom.ua/world/world-politics/rosija-planuje-pidirvati-jadernu-zbroju-bilja-kordoniv-ukrajini-times-879721.html?fbclid=IwAR3egqzmtYH3Lw6eq0F2wmenMhpgvm7m368SMk5dUfKma1N-00sr5akBv4>

8. Надія Ключко. Ядерні навчання НАТО: Альянс розкрив подробиці. *Главром* 14.10.2022 19:38. URL: https://glavcom.ua/world/world-politics/jaderni-navchannja-nato-aljans-rozkriv-podrobitsi-882169.html?fbclid=IwAR2_7w7Wsc36ejn5DtieVfs1Fbw-enxRerr0WTpKkVrsjocffx845KMjW3I

9. Сигнал Китаю та Росії: в Аравійському морі несподівано з'явився на поверхні атомний підводний човен ВМС США. *Coffee & Milk*. URL: <http://ukrcwm.com/news/cyhnaal-kytaiu-ta-rocii-v-araviyckomy-mori-nespodivano-z-iavyvcia-na-poverkhni-atomnyy-pidvodnyy-choven-vmc-csha/?fbclid=IwAR3ngzIxZ4RZo16zFDP-YZ09QywoWg5cOapfbDxf3K8Guc9iLiQS4texLlc>

10. РФ відзвітувала про ядерні навчання, але навіть показухи не вийшло: 35-річний підводний човен та 40-річний літак без ракет. *Defense Express* 26.10.2022 16:20 2492. URL: https://defence-ua.com/army_and_war/uf_vidzvituvalo_pro_jaderni_navchannja_ale_navit_pokazuhi_ne_vijshlo_35_richnij_pidvodnij_choven_ta_40_richnij_litak_bez_raket-9426.html

11. США вже прямо говорять, що розгорнули у Середземномор'ї авіаносну ударну групу проти РФ (відео). *Defense Express* 26.10.2022 17:42. URL: https://defence-ua.com/news/u_ssha_vzhe_prjamo_govorjat_scho_rozgormuli_u_seredzemnomorji_avianosnu_udarnu_grupu_proti_rf_video-

9428.html?fbclid=IwAR2I2tyPeKQ6XCp47autQoL-1DzizfhEF8yBMoY-AjLaSuMYa SCW33InxgA

12. США розгортають ще одну авіаносно-ударну групу в Європі на чолі з супер-авіаносцем Gerald Ford. *Defense Express* 31.10.2022 18:42. URL: https://defence-ua.com/news/ssha_rozgortajut_sche_odnu_avianosnu_udarnu_grupu_u_jevropi_na_choli_z_super_avianostsem_gerald_ford-9489.html?fbclid=IwAR1inePNQRjIgFobVq_8o3BaiZerjYvIELMTQXTJW1Uwwsm0lGoJ6430GII

13. Подводный крейсер «Генералиссимус Суворов» успешно выполнил стрельбу ракетой «Булава». *TACC* 3.11.2022 19:37. URL: <https://tass.ru/armiya-i-opk/16242979>.

14. Розвідка США: росія не змогла провести випробування ядерної торпеди «Посейдон». *Mind* 10.11.2022 18:45. URL: <https://mind.ua/news/20249366-rozvidka-ssha-rosiya-ne-zmogla-provesti-viprobuvannya-yadernoi-torpedi-posejdon>

15. Збита учора над Києвом ракета РФ була імітатором ядерної боеголовки. *Defense Express Українформ* 18.11.2022 12:22. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-ato/3617029-zbita-ucora-nad-kievom-raketa-uf-bula-z-imitatorom-adernoi-boegolovki-defence-express.html>

16. Глава Пентагону заявив про ризики поширення ядерної зброї через вторгнення РФ в Україну. *Українська правда*. 20.11.2022 17:57. URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/11/20/7377172/>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-25>

**РОЗРОБКА МЕТОДИКИ ОБҐРУНТУВАННЯ
ОПЕРАТИВНО-ТЕХНІЧНИХ РЕКОМЕНДАЦІЙ
ЩОДО СКОРОЧЕННЯ ЧАСУ ПІДВОДНОГО РОЗМІНУВАННЯ
ВОДОЛАЗАМИ-САПЕРАМИ ДСНС УКРАЇНИ**

Соловійов Ігор Ігорович

*начальник відділення підводного розмінування Головного
Управління ДСНС України у Херсонській області
м. Херсон, Україна*

Стрілець Віктор Маркович

*доктор технічних наук, професор,
старший викладач кафедри автоматичних систем безпеки
та інформаційних технологій
Національного університету цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Шевчук Олександр Русланович

*кандидат наук з державного управління,
начальник кафедри піротехнічних та спеціальних робіт
Національного університету цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Проблема розмінування водних акваторій є актуальною у всьому світі, оскільки на цей час близько 15% із 70 мільйонів мін, які потребують свого розмінування, встановлені на мілководних ділянках внутрішніх водоймищ [1]. В нашій країні вона усугубляється як значною кількістю залишків Другої світової війни у воді Чорного та Азовського морів [2], так і наслідками агресії росії.

Проведений аналіз показав, що важливою та нерозв'язаною частиною проблеми підвищення ефективності попередження надзвичайних ситуацій, пов'язаних з підводним розташуванням вибухонебезпечних предметів, є відсутність методики обґрунтування оперативно-технічних рекомендацій щодо скорочення часу підводного розмінування водолазами-саперами ДСНС України без зниження рівня безпеки особового складу.

Застосування системного ергономічного аналізу для представлення діяльності водолаза-сапера у вигляді функціонування системи «водолаз-сапер – технічне забезпечення підводного розмінування – підводне розташування вибухонебезпечного предмету», статистичних методів планування експериментальних досліджень та обробки отриманих

результатів, а також математико-статистичних методів безпосередніх експертних оцінок дозволило розробити таку методику, основу якої складає багатофакторна математична модель підводного розмінування водолазами-саперами ДСНС України [3]. У відповідності до розробленої в [3] математичної моделі (14) керуючий алгоритм реалізації методики обґрунтування оперативно-технічних рекомендацій щодо скорочення часу підводного розмінування водолазами-саперами ДСНС України без зниження рівня особового складу можна представити у вигляді, який наведено на рис. 1.



Рис. 1. Схема керуючого алгоритму реалізації методики обґрунтування оперативно-технічних рекомендацій щодо скорочення часу підводного розмінування водолазами-саперами

Враховуючи те, що дії водолазів-саперів під час підводного пошуку вибухонебезпечних предметів були докладно досліджені в [4], де підкреслено, що під час цього процесу особлива увага повинна бути приділена питанням загальної організації робіт щодо розмінування та залучення новітніх технічних засобів їх пошуку, основними процесами, які вимагають отримання рекомендацій щодо скорочення часу є підйом вибухонебезпечних предметів з глибини та, у тому разі, коли це зробити неможливо, їх підводний підрив.

З урахуванням того, що на процес підводного розмінування впливають вихідні показники, які характеризують множини $X_{ВС}$ (характеризують

безпосередньо водолазів-саперів), $X_{НС}$ (характеризують надзвичайну ситуацію та умови проведення підводного розмінування) та $X_{ТЗ}$ (характеризують сукупність технічних засобів забезпечення підводного розмінування), а також результати аналізу особливостей проведення підводного розмінування [5], можна виділити такі значимі фактори, які характеризують процес підводного розмінування як системи: x_1 – рівень підготовленості водолаза-сапера; x_2 – умови, в яких працює особовий склад; x_3 – рівень оснащеності.

Аналіз відібраних факторів та результати експериментальних досліджень [5] показують, що рівень x_1 підготовленості водолазів-саперів впливає на час підводного розмінування нелінійно. Так, підвищення рівня практичної виучки особового складу буде сильніше впливати на час підводного розмінування при переході від початкового рівня підготовленості ($x_1=-1$) до фахового ($x_1=0$), ніж від фахового до високофахового ($x_1=+1$). Останній відповідає рівню водолазів-саперів, які мають 1 клас або є Майстрами своєї справи.

Аналогічно можна говорити і про три рівні умов, в яких проводиться підводне розмінування. Гарним ($x_2=+1$) відповідають гарна видимість, відсутність течії та глибина до 3 метрів. Звичайним ($x_2=0$) – обмежена видимість на відстані більше 3 м, незначна течія та глибина від 3 м до 6 м, а поганим ($x_2=-1$) – обмежена видимість на відстані менше 3 м, значна течія та глибина більше 6 м. Стосовно рівня оснащеності в нашому випадку на сьогоднішній день можна говорити про два рівні: використання сухого та мокрого гідрокостюмів.

В доповіді показано, що, з урахуванням цього, методика представляє сукупність наступних послідовних дій:

- вибір варіантів оперативної діяльності (виділені такі значимі фактори як рівень підготовленості водолаза-сапера; умови підводного середовища, в яких працює особовий склад; рівень їх оснащеності);
- безпосередня експертна оцінка часу виконання обраних варіантів у відповідності до плану 3x3x2 з урахуванням узгодженості експертів;
- визначення параметрів моделей підводного розмінування за допомогою стандартних формул теорії планування експериментів та перевірка їх достовірності шляхом порівняння того, наскільки натурні результати, отримані в умовах, які відповідають конкретній комбінації обраних факторів, укладаються в довірчі інтервали, що розраховані з надійністю 0,95 за результати застосування багатфакторних математичних моделей підводного розмінування з конкретними параметрами;
- аналіз та спрощення моделей з подальшим ранжуванням факторів як в центрі факторного простору так і на його краях;
- обґрунтування рекомендацій, обґрунтування рекомендацій, які носять оперативно-технічний характер, оскільки обрані фактори характеризували як оперативну (роботу особового складу в умовах впливу навколишнього середовища), так і технічну складову процесу підводного розмінування.

Реалізація розробленої методики дозволила конкретизувати пропозиції щодо підготовки водолазів-саперів ДСНС України. Так, у випадку підйому вибухонебезпечного предмету необхідно враховувати всі обрані фактори (рівень підготовленості особового складу, умови проведення підводних робіт та тип водолазного костюму), а також ефекти взаємодії між рівнем підготовленості особового складу та умовами, в яких вони працюють. В той же час можна не враховувати ефекти взаємодії умов підйому вибухонебезпечного предмету з тим, в якому костюмі працюють водолази сапери, а також квадратичний ефект від застосування сухого чи мокрого костюму. Слід очікувати, що у випадку підйому вибухонебезпечного предмету підвищення рівня підготовленості більш сильно буде проявлятися у водолазів-саперів з первинним рівнем, як і те, що саме для них на зниження ефективності підводного розмінування будуть сильніше впливати погані зовнішні умови.

Література:

1. Dario Matika, Slavko Bari? (2016). Maritime environmental security. *Scientific Journal of Maritime Research*, 30, 19-27. DOI: <https://doi.org/10.31217/p.30.1.3>
2. Solovjov I. & Strilecz' V. (2020). Problematic issues of underwater demining. [Problemni py'tannya vy'konannya robit z pidvodnogo rozminuvannya]. *Energy conservation and industrial safety: challenges and prospects [Energozberzhennya ta promy'slova bezpeka: vy'kly'ky' ta perspekty'vy']*. Title Proceedings of the 3rd International Scientific and Practical Conference. Kyiv. Retrieved from http://dspace.opu.ua/jspui/bitstream/123456789/11111/1/Bochkovsky%20A._Sapozhnikova%20N.pdf [in Ukrainian]
3. Soloviev, I. (2021). Mathematical model of underwater demining by divers-sappers of the State Emergency Service of Ukraine [Matematychna model pidvodnogo rozminuvannia vodolazamy-saperamy DSNS Ukrainy]. *Municipal Economy of Cities*, 6(166), 175-183. DOI: <https://doi.org/10.33042/2522-1809-2021-6-166-175-183> [in Ukrainian]
4. A Guide to Survey and Clearance of Underwater Explosive Ordnance. Humanitarian Demining, Geneva International Centre. Global CWD Repository. (2016). 1326. Retrieved from <https://commons.lib.jmu.edu/cisr-globalcwd/1326/>
5. Soloviev I., Stetsiuk Y. & Strelets V. (2020). Regularities of air consumption during underwater demining of water areas [Zakonomirnosti rozkhodu povitria pid chas pidvodnogo rozminuvannia vodnykh akvatorii]. *Problems of Emergency Situations*, 2 (32), 132-144. DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.4400181> [in Ukrainian]

FIGHT AGAINST MARITIME TERRORISM, SMUGGLING, AND ILLEGAL DRUG TRAFFICKING

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-26>

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ КРИМІНАЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ПІРАТСТВО

Домброван Наталія Василівна

*кандидат юридичних наук,
начальник відділу організації наукової роботи
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Ізбаш Катерина Сергіївна

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

Проблема поширення піратства зумовлюється масштабністю наслідків для забезпечення миру та безпеки людства. За деякими оцінками експертів, загальна шкода від піратства складає десятки мільярдів доларів. Більшість із цих витрат буде включено до вартості товарів, що негативно впливає на економіку країн.

Піратство – явище морського розбою, широко відоме ще з стародавніх часів. В минулому його роль була досить вагомою, у сучасності піратство вже не грає колишньої ролі, однак досі зберігається в деяких регіонах.

Згідно зі статтею 101 Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 року (ратифіковано Україною 3 червня 1999 року), піратством є будь-яка з наведених нижче дій:

а) будь-який неправомірний акт насильства, затримання чи будь-яке пограбування, що здійснюється з особистими цілями екіпажем або пасажирями будь-якого приватного судна або приватного літального апарату та направлений:

i) у відкритому морі проти іншого судна або літального апарату або проти осіб або майна, що знаходяться на їхньому борту;

ii) проти будь-якого судна або літального апарату, осіб або майна в місці поза юрисдикцією будь-якого держави;

b) будь-який акт добровільної участі у використанні будь-якого судна або літального апарату, скоєний зі знанням обставин, що судно або літальний апарат є піратським судном чи літальним апаратом;

с) будь-яке діяння, що є підбурюванням або свідомим сприянням вчиненню дії, що передбачається в підпункті «а» чи «б» [1].

Піратство – конвенційний злочин, та відповідальність за нього є закономірний підсумок прийняття численних пактів, конвенцій, договорів та угод, учасниками яких є Україна.

В звіті Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau – ІМВ), міститься інформація про 68 випадків піратства і нападів на судна. За перші шість місяців 2021 року було одержано 61 повідомлення про захоплення судна, 4 повідомлення про спроби нападу, 2 кораблі були обстріляні і одне судно було викрадено. Для порівняння за аналогічний період минулого року сталося 98 нападів піратів.

Незважаючи на загальне зниження кількості зареєстрованих інцидентів, насильство щодо членів екіпажів знаходиться на високому рівні: в першій половині 2021 року було викрадено 50 моряків, трьох взяли в заручники, на двох напали, одного поранили і одного вбили.

Гвінейська затока продовжує залишатися регіоном підвищеної небезпеки: за даними бюро, тут відбулося 32% усіх зареєстрованих інцидентів і було викрадено 50 моряків. Морське бюро попереджає, що в цьому регіоні захоплюють навіть рибальські судна, щоб згодом використовувати їх для нападу на інші торгові судна.

У Сінгапурській протоці було зареєстровано 16 інцидентів, порівняно з 11 в той же період 2020 року. У 7 випадках злочинці були озброєні ножами, в трьох окремих випадках морякам погрозували або завдавали їм тілесних ушкоджень.

Також удвічі збільшилася кількість нападів на якірній стоянці в Кальйо (Перу): всього за 2021 рік було зареєстровано 9 інцидентів. У двох випадках пірати взяли заручників, при трьох нападах злочинці були озброєні ножами.

Крім того, суднам рекомендують вживати заходів обережності під час стоянки в Манільській бухті (Філіппіни), оскільки в другому кварталі 2021 року тут відбулося 4 інциденти [2].

Українське законодавче поняття піратства, як кримінального правопорушення, не відповідає конвенційному поняттю, визнаному міжнародним правом. Так, у ч.1 ст. 446 КК України зазначено, що піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна[3].

Перше, на що необхідно звернути увагу, це те, що для кваліфікації піратства дуже важливу роль відіграє місце вчинення цього кримінального

правопорушення. Згідно визначення піратства, яке закріплено у ст. 101 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 р. місцем вчинення піратства є відкрите море або місце поза юрисдикцією будь-якої держави. Приймаючи до уваги важливість цього питання для кваліфікації, вважаємо за доцільне викласти ч.1. ст. 446 КК України в такій редакції: «піратство, тобто використання з метою одержання матеріальної винагороди або іншої особистої вигоди озброєного чи неозброєного судна для захоплення іншого морського чи річкового судна, яке знаходиться у відкритому морі або у місці поза юрисдикцією України, застосування насильства, пограбування або інших ворожих дій щодо екіпажу чи пасажирів такого судна».

Окрім цього, міжнародне визначення цього поняття передбачає також «підбурюванням або свідоме сприяння» вчиненню дій, які становлять піратство. Вважаємо, що вказані обставини також повинні бути враховані у визначенні піратства, яке передбачене ст.446 КК України.

Окрім цього, для притягнення винних осіб до кримінальної відповідальності за це кримінальне правопорушення, приймаючи до уваги його міжнародний характер, необхідно звертати увагу на те, що згідно ч.1 ст.6., ч.1. ст.8 КК України: Особи, які вчинили кримінальні правопорушення на території України, підлягають кримінальній відповідальності за Кримінальним кодексом України. Вчиненими на території України вважаються кримінальні правопорушення в тому числі вчинені у межах територіального моря, на континентальному шельфі та у винятковій економічній зоні України, на судні, приписаному до порту України, що знаходиться у відкритому водному просторі за межами України. Іноземці або особи без громадянства, що не проживають постійно в Україні, які вчинили кримінальні правопорушення за її межами, підлягають в Україні відповідальності за Кримінальним кодексом у випадках, передбачених міжнародними договорами або якщо вони вчинили передбачені Кримінальним кодексом України тяжкі або особливо тяжкі злочини проти прав і свобод громадян України або інтересів України.

Таким чином, у Кримінальному кодексі України безпосередньо існують посилання на необхідність застосування норм міжнародного права, але для їх застосування, визначення піратства у кримінальному законодавстві України повинно відповідати його міжнародному визначенню.

Література:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права : Конвенція ООН від 10.12.1982 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

2. Морські пірати стали атакувати менше: кількість нападів найнижча за 27 років – ІМБ. URL : <https://mind.ua/news/20228629-morski-pirati-stali-atakuvati-menshe-kilkist-napadiv-najnizhcha-za-27-rokiv-imb>

3. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05.04.2001 р. № 2341-III. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#top>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-27>

ДИЛЕМА БЕЗПЕКИ У БАЛТО-ЧОРНОМОРЬСЬКОМУ РЕГІОНІ

Поляков Євген Валентинович

*кандидат юридичних наук, доцент, полковник поліції,
доцент кафедри оперативно-розшукової діяльності
Одеський державний університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Тероризм розглядається провідними політиками країни в ряді найважливіших факторів, що впливають на національну, регіональну й глобальну безпеку. Від ефективності заходів щодо протидії тероризму залежатиме, у якому світі й у якій країні ми будемо жити в найближчому майбутньому. Проблема тероризму вже багато років не втрачає своєї актуальності як для правової теорії, так і для практики правоохоронних органів.

Чітка характеристика терористичної діяльності як явища, служить наскрізним орієнтиром для визначення завдань, правових, організаційних та ресурсних аспектів боротьби з тероризмом у структурі розроблення і здійснення великомасштабних заходів, що стосуються будь-якої сфери внутрішньої і зовнішньої політики України. Аналіз визначень тероризму, запропонованих вітчизняними і закордонними вченими, а також окремими державними або міжнародними структурами, вказує на розбіжності із приводу цього поняття.

Указане свідчить, що дослідження теоретичних і прикладних проблем протидії терористичній діяльності в сучасних умовах стає актуальним науковим і практичним завданням.

До злочинів, пов'язаних з терористичною діяльністю ми відносимо суспільно небезпечні діяння, спрямовані на залякування населення з метою впливу на прийняття рішень чи вчинення або невчинення дій органами державної влади чи місцевого самоврядування України, інших держав, міжнародними організаціями, об'єднаннями громадян, фізичними чи

юридичними особами, а також організаційне, матеріальне або інше сприяння такої діяльності.

Сучасна терористична діяльність може бути розподілена на два основні види терористичної діяльності: політичну та кримінальну. Політична терористична діяльність пов'язана з кримінальною за формами та способами її здійснення. Своєрідною інфраструктурою терористичної діяльності є економічні та загальнокримінальні злочини, які і можливо віднести до злочинів, пов'язаних з терористичною діяльністю.

Прояви терористичної діяльності за сферою дії слід класифікувати за певними підставами:

- за сферою дії;
- з погляду належності суб'єктів терористичної діяльності до державної влади;
- з точки зору ідентичності суб'єктів терористичної діяльності;
- за соціально-політичною спрямованістю;
- за ідеологічними орієнтаціями;
- за цілями, які переслідують політичні терористи;
- за способами впливу на об'єкт;
- за засобами, що використовуються в ході терористичних актів;
- за місцем проведення терористичних актів.

Оперативно-розшукова протидія злочинам пов'язаним з терористичною діяльністю – це заходи, спрямовані на безпосереднє попередження, припинення, розкриття й оперативно-розшукове супроводження їх розслідування, здійснювані з використанням оперативно-розшукових сил, засобів і методів, а також діяльність, спрямована на виявлення, усунення або нейтралізацію причин терористичної діяльності, сприятливих умов, явищ і процесів, що спричиняють зростання злочинності в цілому, що здійснюється уповноваженими на те оперативними підрозділами правоохоронних органів. Оперативно-розшукова характеристика злочинів пов'язаних з терористичною діяльністю формується на основі як офіційних, так і конфіденційних відомостей і являє собою сукупність кримінально-правових, криміналістичних, кримінологічних та інших упорядкованих в взаємозалежних між собою специфічних ознак, які розглядаються з позицій ефективного застосування оперативно-розшукових сил, засобів і методів щодо боротьби зі злочинністю.

Ефективність виконання функцій оперативними підрозділами Національної поліції України щодо протидії тероризму визначається наступними чинниками: досконалою організаційною і функціональною структурою; відповідним кадровим забезпеченням; достатнім матеріально-технічним забезпеченням.

Діяльність із запобігання терористичній злочинності передбачає виконання завдань організаційного, правового, інформаційного та

оперативно-розшукового характеру при взаємодії з іншими суб'єктами боротьби з тероризмом, а саме: профілактику злочинності, що має терористичну спрямованість; виявлення та усунення причин та умов, що сприяють виникненню злочинів пов'язаних із терористичною діяльністю; установлення контролю за діяльністю різних структур, які мають зв'язки з терористами, або сприяють їх діяльності.

До елементів організації діяльності оперативних підрозділів щодо виявлення злочинів, пов'язаних з терористичною діяльністю можна віднести: інформаційно-аналітичну роботу, тобто узагальнення, вивчення, аналіз, оцінку оперативної обстановки; прогнозування оперативнотактичних ситуацій, планування діяльності оперативних підрозділів правоохоронних органів щодо виявлення, розкриття злочинів, пов'язаних із терористичною діяльністю; розміщення сил, засобів оперативних підрозділів правоохоронних органів; взаємодію з оперативними підрозділами, службами, правоохоронними та контролюючими органами.

Велике значення має прогнозування, яке здійснюється на основі зібраної упорядкованої (систематизованої) інформації, а також на знаннях закономірностей розвитку злочинних ситуацій та поведінки їх учасників, особливостей умов, в яких діє негласний апарат й застосовуються методи ОРД, на оцінках тактичних можливостей працівників оперативних підрозділів та інших учасників оперативно-розшукового процесу.

Прогнозування із запобігання злочинам, пов'язаним із терористичною діяльністю, треба вести у сферах, які найбільш придатні щодо аналізу та систематизації. Зокрема у сфері прогнозування факторів та загроз, які призводять до вчинення злочинів терористичної направленості, прогнозування наслідків терористичної діяльності на території України та за її межами, а також очікування зміни в динаміці й структурі злочинів терористичної спрямованості.

Система планування запобіжних заходів оперативними підрозділами, які протидіють злочинам, пов'язаним із терористичною діяльністю, може містити як загальні, специфічні, так і індивідуальні види планів, що поділяються і класифікуються за специфічними і притаманними кожному з них критеріями.

Виявлення, запобігання, припинення й розкриття терористичної діяльності необхідно здійснювати при повній і різнобічній взаємодії правоохоронних органів, у рамках існуючих і розроблених на перспективу спільних міжвідомчих нормативних актів, та подальше створення й функціонування спеціалізованих антитерористичних слідчо-оперативних груп, що сприяють найбільш повному, ефективному й компетентному розслідуванню актів тероризму.

У виявленні, припиненні, розкритті та розслідуванні злочинів пов'язаних з терористичною діяльністю необхідне:

а) своєчасне інформування правоохоронними органами один одного про відомі їм факти готування чи вчинення злочинів, дізнання або розслідування яких законом покладено на той орган, якому про це повідомляться. Забезпечення вжиття підпорядкованими підрозділами невідкладних заходів щодо запобігання таким злочинам, їх припинення, затримання осіб, які їх вчинили, охороні місця події та зберіганню слідів злочину до прибуття працівників іншого правоохоронного органу. Прийняття за ними, у разі необхідності, рішень згідно з кримінально-процесуальним законодавством;

б) удосконалення спільних нормативних актів щодо порядку взаємодії оперативних і слідчих підрозділів у розкритті та розслідуванні конкретних видів злочинів з детальним регламентуванням дій цих підрозділів;

в) створення, у разі необхідності слідчо-оперативних груп з числа працівників взаємодіючих органів для здійснення, у межах визначеної законодавством компетенції, заходів щодо виявлення, розкриття та розслідування особливо небезпечних злочинів, а також злочинів, скоєних організованими злочинними угрупованнями, та тих, що мають міжрегіональний та міждержавний характер, пов'язаних з наркобізнесом або набули великого громадського резонансу;

г) використання, за взаємним погодженням, працівників Національної поліції, Служби безпеки, митних та інших органів як фахівців для участі у викритті злочинних груп, розслідуванні проявів організованої злочинності, проведенні криміналістичних експертиз і досліджень, для дачі консультацій. Визначення таких працівників у підрозділах, встановлення порядку їх використання та спеціалізації;

д) взаємообмін інформацією, що міститься в централізованих, обласних та інших банках даних оперативно-розшукового, оперативно-довідкового та іншого призначення. Спільне визначення порядку надання та користування такою інформацією при розкритті та розслідуванні злочинів;

е) створення спільних банків даних про осіб, які займаються чи можуть бути причетні до бандитизму, вимагання, контрабанди, незаконного обігу зброї та наркотиків, злочинів у кредитно-фінансовій сфері та зовнішньоекономічній діяльності, незаконної міграції та іншої злочинної діяльності;

є) виділення в оперативно-розшукових та слідчих підрозділах правоохоронних органів працівників, відповідальних за організацію взаємодії з аналогічними підрозділами інших правоохоронних органів.

Література:

1. Про оперативно-розшукову діяльність: Закон України від 18.02.1992 р. зі змінами і доповненнями. Відомості Верховної Ради України. 2003 № 25. ст. 180.

2. Про Національну поліцію: Закон України від 02.07.2015 № 580-VIII
3. Про боротьбу з тероризмом: Закон України (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 25, ст. 180)
4. Актуальні питання протидії тероризму у світі та в Україні: аналіт. доповідь / [Резнікова О. О., Місюра А. О., Дрьомов С. В., Войтовський К. Є.]; за заг. ред. О. О. Резнікової. – К.: НІСД, 2017. – 60 с.
5. Антитерористичний центр при Службі безпеки України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ssu.gov.ua/ua/pages/44>.
6. Яковенко М. О. Організація розслідування злочинів терористичної спрямованості органами внутрішніх справ України / М. О. Яковенко // Вісник Луганського державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка. – 2014. – № 3–4. – С. 262-267.

PARTICULARITIES OF TRAINING AND RETRAINING OF MARITIME SECURITY OFFICERS

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-28>

РОЛЬ ПСИХОЛОГІЧНОГО КОМПОНЕНТУ У ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ АБО ПЕРЕПІДГОТОВКИ ПРАЦІВНИКІВ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ

Ассєва Юлія Олександрівна

*доктор психологічних наук,
академік НАН ВО України,*

*завідувач кафедри мовної та психолого-педагогічної підготовки,
Одеський національний економічний університет
м. Одеса, Україна*

Аймедов Костянтин Володимирович

*доктор медичних наук, професор,
Почесний голова ГО «Здорове майбутнє»
м. Одеса, Україна*

Серед особливостей навчання або перепідготовки працівників морської безпеки важливо враховувати психологічний компонент у процесі занять та індивідуально-особистісні характеристики курсантів. Особливість будь-якого виду діяльності визначається специфікою та умовами, у яких вона здійснюється [2, с. 114]. Актуальність теми зумовлена існуючими у світі небезпеками, які є об'єктивною реальністю життя. Сьогодні система психологічного забезпечення служби безпеки на морі, не повною мірою враховує особливості професійної діяльності [7, с. 23]. Різні події показали важливість цієї проблеми та необхідність активізації зусиль для її вирішення.

Наразі відзначаються зростаючі вимоги органів державної влади до питань безпеки різних служб, особливо до зниження загибелі та травматизму особового складу [3, с. 12]. Проте, рівень психолого-педагогічної підготовки професійних кадрів, розвитку матеріальної бази, удосконалення профільних знань та способів їх впровадження потребують сучасних підходів до розробки безпечних технологій навчання фахівців та підвищення якості їхнього психологічного забезпечення [5, с. 131].

Суперечною по суті є теза, коли забезпечення безпеки є не лише найважливішою життєвою потребою людини, а й невід'ємним правом, про те співробітники служби безпеки найчастіше виявляються в ситуаціях, що загрожують їх життю та здоров'ю. Це насамперед характерно для тих видів діяльності, які здійснюються в екстремальних умовах, насичених різного роду загрозами для життя, здоров'я та нормального психологічного стану людини, до яких по праву відносять службу морської безпеки [6, с. 51].

Професійна діяльність іноді супроводжується травмами, каліцтвами і загибеллю, самогубствами, професійними захворюваннями, психологічним вигоранням іншими деструктивними процесами навіть у мирних умовах, а зараз під час воєнного стану це стало ще актуальніше. Тому, важливо займатися профілактикою можливого зниження професіоналізму, формувати оптимальний графік роботи та чергувань з урахуванням індивідуального біологічного ритму співробітників, забезпечувати ергономічними умови діяльності, враховувати соціально-психологічні характеристики співробітників служби безпеки, відстежувати адаптацію до умов роботи.

Аналіз теоретичних джерел та емпіричних досліджень щодо проблеми специфіки забезпечення безпеки життєдіяльності показав, що у доступній літературі існує різноманіття підходів до цієї проблеми з погляду психології [1, с. 17]. Умовно їх можна об'єднати у два напрямки. Перше представляється як психологія безпеки, що розглядається як галузь психологічної науки, яка вивчає психологічний аспект безпеки у різних видах діяльності. Другий напрямок виділився як психологічне забезпечення завдань, що стоять перед фахівцями різних видів діяльності і який займає особливе місце поряд з матеріальним, медичним, фінансовим та іншим забезпеченням.

Водночас, у такому складному явищі, як безпека морської служби, ще є чимало невивчених сторін та нового досвіду у зв'язку з військовими діями на території України, що потребує подальшого аналізу та дослідження [4, с. 55]. Фактично залишаються не вивченими процеси, пов'язані з технологією психологічного забезпечення служби морської безпеки в умовах різних психогенних факторів, створенням психологічних умов профілактики втоми особового складу при тривалих стресах.

Таким чином, необхідність збереження психічного здоров'я та життя фахівців служби морської безпеки, розробки науково обґрунтованої системи психологічного забезпечення їхньої безпеки, адаптації та психологічної стійкості, а також недостатня теоретична розробленість проблеми дослідження визначили вибір теми та мети нашого дослідження.

Мета дослідження: розробити комплекс психологічного забезпечення для співробітників морської безпеки в умовах воєнного стану.

Для цього необхідно здійснити теоретико-методологічний аналіз змісту діяльності служби морської безпеки, використовувати системний особистісно-соціально-діяльнісний підхід до дослідження психічних явищ та поведінкових реакцій виходячи із соціально-історичної обумовленості психіки та поведінки людини, вивчити сучасні психологічні концепції та методологічні положення безпеки діяльності раніше вироблені військовими та профільними психологами.

Найважливішими умовами підвищення професійних якостей співробітників служби морської безпеки, що дозволяють: подолати мотиваційний, операційний та емоційний дефіцит у діяльності, невпевненість у своїх силах, нейтралізувати дію психогенних факторів ситуацій, неадекватного мислення та дій, що впливають на безпеку їхньої служби, методів психологічного регулювання та саморегуляції, профілактика перевтоми. Ці умови забезпечують включеність співробітників у професійну діяльність, стабільне функціонування їхньої психіки в системі відносин із суб'єктами та об'єктами їх діяльності, а також формують та вдосконалюють їхню готовність до виконання службових завдань.

Технологія психологічного забезпечення служби морської безпеки повинна включати: професійно-психологічний відбір, готовність до роботи в умовах комплексного впливу психогенних факторів, психологічний супровід їх діяльності в поході та психологічну допомогу з профілактики їх перевтоми з урахуванням індивідуально-психологічних характеристик.

При плануванні роботи служби важливо враховувати психофізіологічні можливості працівників. Застосування суб'єктами психологічної роботи адекватних критеріїв, методичних засобів та сучасних практичних рекомендацій дозволяє підвищити якість підбору, формування та згуртування служби морської безпеки під час підготовки та виконання різних завдань.

У програмі психологічного забезпечення служби морської безпеки доцільно передбачати виявлені функціональні відхилення, спричинені процесом адаптації до специфічних умов служби з метою їхнього обліку у роботі органів управління, підготовкою та кадрових органів.

У системі інформування особового складу, необхідно передбачити цикл спеціальних виступів щодо роз'яснення психологічних умов забезпечення психологічної допомоги та навчання навичкам саморегуляції можливих психічних станів.

Освітнім структурам професійної підготовки фахівців, доцільно, з метою підвищення психолого-педагогічної компетентності суб'єктів психологічної роботи врахувати навчальний час, не тільки на теоретичну роботу, а й практичну групову роботу та індивідуальні сеанси психологічного інтерв'ювання співробітників служби морської безпеки, які проходять перепідготовку та курсантів, які тільки отримують спеціалізацію.

Напрямами подальшого дослідження проблематики психологічних особливостей служби морської безпеки може бути диференційоване вивчення умов її психологічного забезпечення залежно: від індивідуально-психологічних якостей співробітників; від ступеня розвитку та рівня згуртованості екіпажів; від умов та результатів професійного психологічного відбору кандидатів, а також пошук додаткових критеріїв та показників безпеки діяльності фахівців, рівня їхньої підготовленості до якісного та успішного вирішення завдань забезпечення безпеки загалом.

Література:

1. Агаєв Н. А., Пішко І. О., Лозінська Н. С. Прийоми психологічної самопомоги учасникам бойових дій : методичні рекомендації для військовослужбовців учасників бойових дій. Київ : НДЦ ГП ЗСУ. 2014. 41 с.
2. Варій М. Й. Психологія: навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів. 2-ге вид. Київ: Центр навчальної літератури, 2009. 288 с.
3. Колесніченко О. С., Мацегора Я. В., Приходько І. І. Протоколи надання першої психологічної допомоги військовослужбовцям Національної гвардії України в екстремальних умовах діяльності : посібник. за загальною редакцією професора І.І. Приходька. Х.: НА НГУ, 2018. 40 с.
4. Курченко Є., Мороз Р., Цуканова Т. Подолання бойового стресу та його психологічних наслідків. Миколаїв, 2015. 64 с.
5. Потапчук Н. Д. Динаміка виникнення паніки в екстремальних ситуаціях та особливості її подолання. *Проблеми екстремальної та кризової психології*. 2016. Вип. 19. С. 130-140.
6. Фоменко А.Г., Колева Г.М., Сябренко Г.П Тренінги для психологічної підготовки та адаптації військових до бойових дій. Кіровоград: Імекс-ЛТД, 2015. 108 с.
7. Шевелева Ю. А. Психічне здоров'я майбутніх психологів оперативнорятувальної служби. *Психічне здоров'я особистості у кризовому суспільстві: збірник матеріалів VI Всеукраїнської науково-практичної конференції (22 жовтня 2021 року м. Львів): Львівський державний університет внутрішніх справ, 2021. С. 329-332.*

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-29>

ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ ВЕРТОЛЬОТЧИКА МОРСЬКОЇ АВІАЦІЙНОЇ БРИГАДИ

Марченко Ольга Геннадіївна

*доктор педагогічних наук, доцент,
професор кафедри соціології та психології факультету № 6
Харківського національного університету внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Онипченко Павло Миколайович

*кандидат педагогічних наук, доцент,
професор кафедри тактики авіації льотного факультету
Харківського національного університету Повітряних Сил
імені Івана Кожедуба
м. Харків, Україна*

Марченко Владислав Валерійович

*льотчик-штурман в/ч А 1688
м. Миколаїв, Україна*

Вихідним положенням нашого повідомлення є обґрунтування компетентнісного підходу як такої парадигми вищої освіти, яка гарантує основу «подальшої професійної діяльності як в бізнесі, так і на державній службі» [1, 6]. Відповідно компетентність охарактеризуємо як системно-інтегративний особистісно-професійний, психічно-динамічний конструкт, сформованість якого проявляється у психологічній та технологічно-оперативній готовності до виконання продуктивної діяльності. Професійна компетентність є необхідною та достатньою умовою успішності та впливовості фахівця у межах соціально-професійного простору, які визначені компетенцією (колом повноважень), службовим функціоналом, соціальним статусом, службовим потенціалом. Інтегральний характер професійної компетентності проявляється в її структурі, а саме: мотиваційному, когнітивно-теоретичному, практико-орієнтованому, особистісно-якісному компонентах.

Зважаючи на різноманітне призначення військових вертольотів (бойові, транспортно-бойові, транспортні, пошуково-рятувальні, спеціальні та ін.) та зміст польотних завдань, важливо визначити «кістяк» інваріантних складників професійної компетентності курсантів-вертольотчиків. Це ядро компетенцій сформоване із знань, «заготовок» льотних навичок і вмінь,

навколо яких у процесі льотної роботи буде відбуватися «кристалізація» основ професійної діяльності в частинах і підрозділах різних складових сектору безпеки й оборони України, зокрема Військово-Морських Сил (ВМС) України.

Зауважимо, що морська авіація ВМС України є ефективним засобом захисту приморських міст, а також кораблів від нападу ворожої авіації. Адже кораблі, що не мають прикриття з повітря, є беззахисними об'єктами, приреченими на знищення. Своєю чергою, морська авіація покликана вирішувати штурмові завдання, зокрема це стосується протичовнової авіації, яка спрямована на ворожі субмарини.

Фахівці вважають, що військово-морський флот не може існувати без авіації, саме тому авіація має бути у структурі ВМС. Продуктивність застосування авіації передбачає попередні довготривалі навчання її підрозділів у взаємодії з різними кораблями свого флоту, а також нищення кораблів противника. А оскільки захист кораблів флоту має комплексний характер, що передбачає і захист баз на суходолі, і берегової лінії, то до завдань морської авіації належать взаємодія з морською піхотою, відбиття ударів сухопутних сил противника та ін. Отже, морська авіація має бути укомплектована всіма видами бойових машин: винищувачами, штурмовиками, бомбардувальниками, торпедоносцями тощо, і забезпечена льотним складом, який пройшов відповідне навчання [4].

Зауважимо, що історія морської авіації незалежної України розпочинається у 1992 р., причому базовою військовою частиною був 555-й вертолітний полк. Сьогодні на озброєнні морської авіації є вертольоти штурмові (Мі-24), вертольоти багатопільові берегової охорони (Мі-14), транспортні, транспортно-бойові (Мі-8) та ін. Зрозуміло, що пілотування кожного типу гелікоптеру потребує відповідних знань і вмінь технічної та льотної експлуатації.

Як правило, за сучасних умов випускники льотних вищих військових навчальних закладів (ВВНЗ) оволодівають навичками пілотування лише одного-двох типів вертольотів (наприклад, у Харківському національному університеті Повітряних Сил курсанти здійснюють навчальні польоти на вертольотах Мі-2, Мі-8, у Харківському університеті внутрішніх справ – на вертольотах – Мі-2, Мі-8, АК1-3). Зрозуміло, значну частину професійних компетенцій пілот набуде в подальшому, у процесі «дозрівання» на займаній посаді, оскільки адаптивність навичок і вмінь фахівця полягає в тому, льотчик набуває їх, навчаючись вчитися, і до досягнення професійної майстерності перебирає значну кількість різноманітних варіантів ситуацій, що робить професіоналізм достатньо гнучким [3].

З урахуванням [2, 5] професійну компетентність вертольотчика будемо розуміти як його льотну кваліфікацію, що набута у процесі реалізації системи фахової підготовки, яка традиційно складається із трьох основних

блоків: базової освіти, професійного теоретичного навчання, а також спеціалізації, тобто практичної льотної підготовки, що здійснюється за програмами первинної льотної підготовки та підготовки авіаційних фахівців за призначенням.

У цілому у структурі професійної компетентності вертольотчика, яка набута у ВВНЗ, можна виокремити теоретично-знаннєву (когнітивну), практично-діяльнісну (праксеологічну) та особистісну (професійно важливі якості) складові. Так, когнітивна складова професійної компетентності передбачає здатність до використання знань щодо прийняття адекватних рішень в умовах динамічного природного середовища (стихія, погода та ін.) та штучного середовища (система управління та радіолокаційне забезпечення польотів, обладнання систем навігації та посадки, рівень авіаційного та радіоелектронного обладнання, розміри та стан посадочного майданчика тощо).

Праксеологічна основа професійної компетентності вертольотчика забезпечує відпрацювання до автоматизму дій, операцій пілотування. Практично-діяльнісна складова професійної компетентності вертольотчика передбачає належну фізичну підготовленість пілота, причому особливу увагу слід приділити формуванню та вдосконаленню навичок координації, швидкості, плавності рухів, пропорційних м'язових зусиль, широкого розподілу уваги.

Діяльнісна складова інтегрує вміння організовувати льотну роботу, здійснювати самоконтроль та вносити корективи у свою діяльність.

Зауважимо, що рівень сформованості когнітивної та діяльнісної складових професійної компетентності вертольотчика корелює з рівнями його загальної та професійної освіченості, а також індивідуальними здібностями курсанта, зокрема, силою мотивації, яка є рушійною для процесів особистісного розвитку та професійного становлення, набуття суб'єктного досвіду.

Розглядаючи питання щодо розвитку фізичних якостей, які необхідні для продуктивної льотної діяльності, виокремимо три групи зазначених здібностей:

1) основні фізичні якості – надійне функціонування кардіореспіраторної системи організму, міцний опорно-руховий апарат, сила, швидкість, витривалість, спритність, сміливість, рішучість, дисциплінованість, спортивна майстерність;

2) професійно важливі фізичні якості – окомір, просторове орієнтування, координація рухів, швидкість рухової реакції;

3) спеціальні фізичні якості – стійкість до заколихування, вібраційних впливів, сприйняття радіальних прискорень.

Важливим є розвиток умінь переборювати власні фізичні недоліки, перемогати противника, командно-організаційні здібності до співпраці.

Слід зазначити таке: якщо теоретична база професійної підготовки курсанта залежить від його здібностей до навчання, потягу до оволодіння знаннями, то рівень сформованості практичних навичок пропорційний ступеню залучення до тренувальних процесів. Зрозуміло, що ключовою складовою в системі формування базових професійних компетентностей вертольотчиків є льотне навчання. Навчально-тренувальні заняття проводяться на землі, повітрі та воді та мають на меті закріплення курсантами знань основ аерогазогидродинамики, повітряної навігації, конструкції вертольоту та двигуна, рівня сформованості практичних умінь і навичок, які гарантують впевнену та безпечну льотну експлуатацію вертольоту, а також засвоєння компонентів тактичної підготовки для здійснення маневрів у повітрі та бойового застосування вертольоту на суходолі, береговій лінії та над водною поверхнею.

Література:

1. Герасименко Г. В. Формування фахових компетентностей курсантів льотних навчальних закладів у процесі вивчення фундаментальних дисциплін : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04 / Класичний приват університет. Запоріжжя, 2015. 20 с.

2. Горбунов О. В., Шайхуллін Т. Д., Білоусов С. І. Фізична підготовка як основний елемент у вдосконаленні професійних компетенцій курсантів-вертолїтників. Учені записки університету імені П. Ф. Лєсгафта. 2020. № 1 (179). С. 94–100.

3. Ладогубець Н. В., Марченко О. Г., Невзоров Р. В. До питання професійної підготовки льотного складу цивільної та військової авіації. <https://jrn1.nau.edu.ua> › VisnikPP › article › view.

4. Литвинчук М. І. Від земних технологій льотних екіпажів до технологій космічних. П'ятирівнева технологія професійної підготовки льотчика: вікова історія, сьогодення та перспективи: монографія. Харків: ХУПС, 2013. 420 с.

5. Лігоцький А. О. Основні засади побудови навчального процесу вищого військового навчального закладу з орієнтацією на упереджене формування професійних компетенцій випускників. *Вісник Національної академії Державної прикордонної служби України* : зб. наук. пр. 2011. № 1. С. 61–71.

6. Рижиков В. Педагогічна система професійної підготовки майбутніх пілотів. *Рідна школа*. 2008. № 9. С. 65–67.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-30>

**ОСОБЛИВОСТІ НАВЧАННЯ ДИСЦИПЛІНИ «РАДІАЦІЙНИЙ,
ХІМІЧНИЙ, БІОЛОГІЧНИЙ ЗАХИСТ ТА ЕКОЛОГІЧНА
БЕЗПЕКА» У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ
МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ**

Попков Борис Іванович

*старший викладач – начальник служби радіаційного, хімічного,
біологічного захисту кафедри загальновійськових дисциплін
Інститут Військово-Морських Сил
Національного університету «Одеська морська академія»
м. Одеса, Україна*

Вивчення навчальної дисципліни: «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» відіграє важливу роль у військово-професійному орієнтуванні майбутніх офіцерів на самостійне виконання службово-бойових функцій на первинних офіцерських посадах, зазначених у нормативній частині освітньо-кваліфікаційної характеристики випускника Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія».

Професійна підготовка майбутніх офіцерів до застосування засобів радіаційно-хімічного захисту охоплює: професійну спрямованість підготовки у процесі вивчення фахових дисциплін на загальновійськову компетентність та готовність до застосування засобів радіаційно-хімічного захисту; модернізацію організації освітнього процесу на готовність ефективного виконання складних комплексних дій радіаційно-хімічного захисту із підсиленням практичної складової; системність освітніх заходів на формування високої готовності майбутніх офіцерів до професійної діяльності, формування вміння приймати рішення в екстремальних ситуаціях, впевненість в необхідності проведення заходів з метою мінімізації наслідків застосування противником зброї масового ураження, формування необхідних індивідуально-особистісних, психологічно-моральних, емоційно-вольових якостей до застосування засобів радіаційно-хімічного захисту в екстремальних ситуаціях; організація самостійно-індивідуальної та науково-дослідницької діяльності майбутніх офіцерів з метою формування професійної готовності до виконання радіаційно-хімічного захисту військ, як виду бойового забезпечення, в освітньому процесі ЗВО [2, с. 3].

На спеціальних судах додатково може бути організовано службу радіаційної безпеки, хімічну, пошуково-рятувальну службу, службу підводно-технічних робіт, а також суднові команди водолазів, пожежників,

обчислювальної техніки, спеціальних вимірювань, інші структурні підрозділи (залежно від призначення судна й чисельності екіпажу) [1, с. 71].

Часом персонал виконує службові обов'язки у напружених, екстремальних умовах. Тому його діяльності притаманні наступні ознаки: дефіцит часу для прийняття рішення та його реалізації, вплив надзвичайно сильних подразників (робота в зонах високих або низьких температур, сильне задимлення, наявність у повітрі сильнодіючих отруйних речовин, можливість вибуху легкозаймистих речовин чи газу, можливість обвалу будівельних конструкцій, робота в замкнутому просторі, робота на висотах (або від'ємних висотах), робота в різних кліматичних та погодних умовах, робота в індивідуальних засобах захисту органів дихання та зору, наявність у небезпечних зонах осіб, які кличуть на допомогу і потребують негайної евакуації та ін.) [3].

Метою викладання навчальної дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист підрозділів та екологічна безпека» є:

- підготовка офіцера військового управління тактичного рівня, з визначеним рівнем знань та практичних навичок щодо організації та здійснення заходів радіаційного, хімічного, біологічного захисту підрозділу, спрямованих на забезпечення ведення активних бойових дій в умовах застосування противником як сучасних засобів масового ураження так і наслідків надзвичайних ситуацій природного та техногенного характеру.

- вивчення основ радіаційного, хімічного, біологічного захисту військ, як виду бойового забезпечення, у сучасному загальновійськовому бою;

- розвиток у тих, хто навчається, тактичного мислення, здатності до самостійного та творчого вирішення завдань в складних умовах радіаційної, хімічної та біологічної обстановки у мирний та воєнний час, самостійного застосування отриманих знань на практиці, здатність організувати і методично правильно проводити заняття з радіаційного, хімічного, біологічного захисту з підрозділами.

З врахуванням цього, зміст програми навчальної дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» побудований таким чином, що враховує вивчення за усіма семестрами загальновійськових, тактичних і тактико-спеціальних дисциплін – теоретичної основи виконання типових задач діяльності на первинних офіцерських посадах і основи практичного навчання виконанню цих задач технічними засобами, прийнятими на озброєння в підрозділах і частинах видів і родів військ Збройних Сил України.

Важливим і безумовним засобом забезпечення військово-професійної направленості курсантів є дотримання послідовності і повноти засвоєння змістових модулів нормативної частини освітньо-професійної програми підготовки фахівця.

Практичне навчання з навчальної дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» здійснюється на практичних

заняттях за індивідуальними завданнями (варіантами). В програмі навчальної дисципліни передбачено проведення практичних занять в навчальних аудиторіях і під час польового виходу. Демонстрація зразків озброєння (розрізних макетів) є обов'язковою. Ведення конспектів тими, хто навчається, є обов'язковим.

Для вивчення окремих навчальних елементів навчальної дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» підібрані найбільш ефективні прийоми і засоби. Для забезпечення випереджувального змісту навчання щодо достатності освітнього рівня підготовки військових фахівців до виконання службово-бойових функцій на первинних офіцерських посадах протягом 3-5 років ефективним прийомом вивчення в курсі «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» новітніх технологій (методик) оцінки радіаційної та хімічної обстановки, широке використання всіх електронно-обчислювальних засобів, досвіду участі військ у миротворчих операціях та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.

Отже, в процесі вивчення дисципліни «Радіаційний, хімічний, біологічний захист та екологічна безпека» у курсантів формуються вміння й базові практичні навички щодо організації та виконання основних заходів радіаційного, хімічного, біологічного захисту підрозділів в межах, необхідних для виконання обов'язків на первинних офіцерських посадах у військах; формувати впевненість в необхідності проведення цих заходів з метою мінімізації наслідків застосування противником зброї масового ураження, а також створенню сприятливих умов для успішного виконання бойових задач в складних умовах радіаційної, хімічної та біологічної обстановки, посилення захисту військ від систем розвідки та ураження противника застосуванням аерозолів.

Література:

1. Желясков В. Я. Теоретичні і методичні засади підготовки майбутніх судноводів у вищих морських навчальних закладах до професійної комунікативної взаємодії. Дис. ... д-ра пед. наук / 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти. Національна академія Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького, Хмельницький, 2020. 545 с.

2. Король Я. І. Формування професійної готовності майбутніх офіцерів до застосування засобів радіаційно-хімічного захисту. Дис. канд. пед. наук / 13.00.04 – теорія і методика професійної освіти. Хмельницький національний університет МОН України; Хмельницька гуманітарно-педагогічна академія МОН України, Хмельницький, 2019. 456 с.

3. Покалюк В. Готовність фахівців пожежно-рятувальних підрозділів до професійної діяльності. Витоки педагогічної майстерності. 2014. Вип. 14. С. 222–228.

INTERRELATION OF MARITIME SECURITY AND ECONOMIC, ENVIRONMENTAL, FOOD, INFORMATION, AND ENERGY SECURITY OF THE BALTIC-BLACK SEA STATES

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-31>

ЕКОНОМІЧНА БЕЗПЕКА ЯК ЕЛЕМЕНТ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ПРИМОРСЬКИХ РЕГІОНІВ

Балджи Марина Дмитрівна

*доктор економічних наук, професор,
професор кафедри підприємництва та туризму
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Повоєнні вимоги для відновлення регіонів Україні вимагають суттєвого розгляду питань узгодження елементів безпеки на територіальному рівні. Ці проблеми вже широко обговорюються в науковій та практичній літературі й вимагають переходу від суто теоретичних напрацювань до прикладних.

В основу наших досліджень покладено визначення економічної безпеки, запропоноване А.І. Сухоруковим та Ю.М. Харазішвілі, яке надає таке значення поняттю, як «захищеність регіональної економіки та економічних інтересів територіальної громади від дії дестабілізуючих чинників», а також доводить узгодженість інтересів регіону а економічній, соціальній та екологічній сферах [1, с. 218]. Науковці окреслюють важливість самовідновлення регіональної системи та забезпечення раціонального використання економічного потенціалу регіону з реалізацією всіх потреб в умовах виконання принципів сталого розвитку. В наш час виникає необхідність виділення єдиної системи, прерогативу в якій становить саме людина, оскільки саме соціуму необхідно задуматись – як буде функціонувати інші складові безпеки, що доречно залучити в позитивному напрямку. Отже вся відповідальність на існування взаємозв'язку і формування єдино узгодженої системи полягає на дії людини.

В Законі «Про основи національної безпеки України» наведено перелік загроз, що можуть виникнути при недостатності функціонування тієї чи іншої сфери діяльності [2]. Для перспективного розвитку регіонів саме врахування можливих загроз; недооцінювання певних факторів, пов'язаних з розвитком економіки, науково-технологічній діяльності, спроможні

привести до недолугих наслідків й формування хибних уявлень про позитиви в суспільній, економічній та екологічній царинах. Тому на рівні органів державної влади та місцевого самоврядування має бути сформована ланка, спрямована на захист регіону й забезпечення економічної безпеки, орієнтованої на принципи сталого розвитку. Провідним завдання діяльності органів влади є подолання соціально-економічних диспропорцій на рівні регіону.

В якості узагальнюючого індикатору економічної (інвестиційної) безпеки регіону (I) обрана формула [1, с. 229]:

$$I = \frac{V}{G} 100\%,$$

де V – обсяг валових інвестицій, що надходять в економіку регіону;
 G – ВРП за відповідний період.

Проведено прогнозування соціально-економічного розвитку Одеської області на основі «доповідних» даних, що здійснено за допомогою регіональної моделі загальної економічної рівноваги, запропонованої А.І. Сухоруковим та Ю.М. Харазішвілі [3], а також використано модель економіко-екологічної оцінки регіону [4]. Тенденція по деяким позиціям збігається, але представлення двох підходів у прогнозуванні не виключає один одного, а навпаки, з нашої точки зору, може бути доповненням чи вимагає формування комплексної моделі розвитку, яка на відміну від наявних, має базуватись на застосуванні комплексних чинників, що відображають поведінку користувачів, перспективи соціально-економічного розвитку територій, гармонізацію відносин природи і суспільства та орієнтовані на становлення економічної безпеки. Але побудова такої моделі та її апробація є перспективами подальших досліджень. З метою впровадження запропонованих методичних підходів щодо прогнозування використання ресурсного потенціалу має бути переглянути цілі та інструменти регіональної економіки зі зміщенням акцентів з натиском на забезпечення економічної безпеки при врахуванні певних чинників в регіоні.

З метою виявлення сильних і слабких сторін, які потребують найбільшої уваги і зусиль з боку держави, розроблено SWOT-аналіз впровадження положень сталого розвитку та забезпечення економічної безпеки. Перед початком SWOT-аналізу комплексно зосереджуються на ймовірних загрозах і можливостях, що постають перед державою на рівні регіональних утворень та з'ясується, які загрози є найбільш імовірними та вірогідність виникнення певних ризиків, що саме й потребують найбільшої уваги і концентрації зусиль з метою їх усунення. Оцінюючи можливості, слід зважити на їх потенційну привабливість і ймовірність їх реалізації, а також те, чи заплановані вигоди можуть перевершити ймовірні втрати й ресурси,

внаслідок реалізації можливостей. Іноді останні несуть у собі як велику перевагу, так і значний ризик. SWOT-аналіз здатен окреслити сторони, які можуть стати ключовими факторами сталого розвитку й визначити шляхи реалізації перспектив, що дозволить ідентифікувати різні реальні можливості.

SWOT-аналіз впровадження положень сталого розвитку та забезпечення економічної безпеки включає:

- сильні сторони (регламентація питань із соціально-економічного розвитку в офіційно затверджених стратегіях областей і держави; визначення завдань впровадження сталості і безпеки як пріоритетних цілей національної політики; віднесення питань реалізації впровадження сталого розвитку до компетенції центральних органів виконавчої влади в сфері управління економікою; включення до статистичної системи держави даних, що дозволяють оцінити успішність проведеної політики);

- слабкі сторони (відсутність контролю за виконанням положень сталого розвитку з критеріями економічної безпеки; відсутність єдиного центру з реалізації впровадження положень сталості та безпеки, що координує дії центральних органів виконавчої влади у сфері управління економікою; відсутність системи конкретних показників регулювання економічної безпеки; не зацікавленість органів місцевого самоврядування та територіальних громад у забезпеченні впровадження положень сталості та безпеки; недостатнє інформаційне забезпечення, відсутність єдиної бази даних і системи інформації про існуючий закордонний досвід впровадження принципів сталості, позитивні практики реалізації положень безпеки);

- можливості (створення наукових координаційних центрів з впровадження принципів сталості та забезпечення безпеки; затвердження державних систем показників сталого розвитку, в тому числі, індикаторів економічної безпеки; законодавча регламентація участі органів місцевого самоврядування у забезпеченні впровадження принципів сталості та забезпечення безпеки; нормативне закріплення економічних механізмів і стимулів для сталого розвитку й економічної безпеки; формування єдиної бази даних і системи інформації про державну та регіональну політику, позитивних практик впровадження сталості та безпеки; розробка комплексних програмних документів, що визначають стратегію сталості із забезпечення економічної безпеки);

- загрози (неузгодженість дій центральних органів виконавчої влади і органів місцевого самоврядування щодо реалізації впровадження сталості та забезпечення безпеки; відсутність адекватної оцінки успішності політики економічної безпеки; незацікавленість суб'єктів господарювання та споживачів в сталому розвитку; незначні можливості участі громадськості в управлінні ресурсами й прийнятті рішень та суперечливість, як наслідок,

недостатня ефективність національного законодавства в питаннях регламентації питань сталості та безпеки; безконтрольність використання ресурсів, міграція людських ресурсів з регіонів; загострення сировинних, паливних, енергетичних, водних і екологічних проблем; відсутність екологічної оцінки при будівництві нових промислових та житлових об'єктів; не задіяння проектів комплексного господарювання, що забезпечують високий рівень економічної безпеки; відсутність активізації впровадження нових ресурсозберігаючих технологій).

Проведений аналіз впровадження положень сталого розвитку та забезпечення економічної безпеки свідчить про необхідність нейтралізації існуючих слабких сторін та загроз. Для цього запропоновані заходи, які окреслені в можливостях, що дозволять підняти ступінь відповідальності ресурсокористувачів; впровадження управлінських рішень раціонального використання природних ресурсів й охорони довкілля; залучити процес забезпечення економічної безпеки суспільства на основі дослідження закордонного досвіду та запровадження інноваційних технологій. У результаті реалізації запропонованих заходів сильні сторони перекриють слабкі, можливості будуть ефективно використовуватися, а загрози нейтралізуються, що дозволить оптимізувати складові сталого розвитку та реалізувати положення взаємозв'язок між елементами безпеки.

Таким чином, управління економічною безпекою регіону має стати однією з основних функцій органів місцевої влади та територіальних громад з метою розвитку приморських територій.

Література:

1. Сухоруков А. І., Харазішвілі Ю. М. Моделювання та прогнозування соціально-економічного розвитку регіонів України: монографія. К.: НІСД, 2012. 368 с.
2. Про основи національної безпеки України: закон від 19.06.2003 р. №964-IV. Відомості Верховної Ради України. 2003. №39. Ст. 351.
3. Сухоруков А. І., Харазішвілі Ю. М. Щодо методології комплексного оцінювання складників економічної безпеки. Стратегічні пріоритети. 2013. № 3. С. 5–15. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/sra_2013_3_3
4. Консалтингове забезпечення управлінських економіко-екологічних рішень на регіональному рівні: монографія. За заг. ред. А.І. Ковальова. Одеса: ФОП Гуляєва В.М., 2017. 190 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-32>

ДІАЛОГ В МИРОТВОРЧОМУ ПРОЦЕСІ

Балтаджи Поліна Миколаївна

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

Реалії сьогодення є історичним свідченням того, що війна актуалізує консолідацію суспільства за принципом спільного ворога, розділяє суспільство, руйнує соціальні зв'язки. Усвідомлення руйнівних наслідків війни для суспільства, потребує пошуку шляхів і інструментів відновлення соціальних зв'язків, можливостей для діалогу. Війна виводить конфлікт позицій у публічний простір, робить його очевидним. Водночас як силовий спосіб вирішення конфлікту, війна призводить до посилення відмінностей. Наслідки війни (руйнації, жертви) «цементують» розкол суспільства, поділ на «своїх» та «чужих». Діалог може стати не лише засобом подолання конфлікту, а і засобом соціальної інтеграції, який дозволить деконструувати соціальні групи, продемонструвати їх неоднорідність. «Діалог – це процес щирої взаємодії, завдяки якій люди слухають один одного так глибоко, щоб змінитися, від того, що вони дізнаються. Кожен докладає серйозних зусиль, щоб сформувати картину занепокоєнь інших, навіть якщо розбіжності у поглядах зберігаються. Жоден учасник не відмовляється від своєї ідентичності, але кожен визнає валідність потреб інших» [1]. Мета діалогу – створити безпечний простір або контейнер для того, щоб люди змогли ставити під сумнів свої стереотипи, попередні судження та змінити те, як вони думають та ставляться один до одного.

На відміну від війни, яка актуалізує цінність сили, діалог виступає засобом спілкування рівних, технологією побудови горизонтальних суспільних зв'язків необхідних для самозбереження і розвитку суспільства, подолання кризи, геноциду, війни.

Український досвід останніх восьми років довів актуальність та дієвість діалогових практик. Реалізація проектів пов'язаних з конфліктом на сході України є свідченням реальності діалогу для протидії соціальному розколу. Просуванню миротворчого процесу сприяє діяльність громадських об'єднань, учасники яких демонструють діалогову ідентичність. Тема миротворчих діалогів сьогодні дуже чутлива і складна. Професійна спільнота миротворців (медіатори, фасілітатори діалогів) стикається з викликами пов'язаними, з одного боку, зі складністю умов такої діяльності, а з іншого, з високим градусом емоційної напруги в суспільстві. Разом з тим,

ігнорування даного питання веде нас в глухий кут відсторонення та створення умов для ізоляваності певних груп суспільства.

Діалог, це спосіб поширення і набуття нових знань, він вчить поважати відмінності, протилежні позиції і точки зору, аналізувати соціальні процеси, а не лише проявляти емоційні реакції. Діалог сприяє деконструкції стереотипів завдяки безпосередньому контакту конфліктуючих сторін. В даному контексті мова йде про діалог суспільства, і не в якому разі не є пропозицією реабілітації образу ворога. Конструктивні засоби трансформації конфлікту виступають однією з основ демократичного суспільства. Мова йде про те, яким чином відбувається консолідація інтересів, якими методами і якою ціною досягаються компроміси, як врахувати протилежні, на перший погляд, інтереси, потреби і позиції. Слід визнати, що не дивлячись на певні політичні, територіальні, мовні, етнокультурні відмінності, народу України вдалось зберегти національно-територіальну цілісність. Завдяки здатності людей до співпраці, національній мобілізації, самоорганізації, українське суспільство, в історичній перспективі, можуть очікувати серйозні перетворення. Формування загальних цінностей, створення єдиної (спільної) картини майбутнього, культура ефективного самоврядування, готовність нести відповідальність – важливі інструменти об'єднання і миробудівництва, в руках українського громадянського суспільства.

Термін «миротворчість», який розуміється як невійськові засоби досягнення миру, часто використовують для характеристики будь-якої діяльності, спрямованої на зупинення конфлікту і відновлення миру.

У міжнародній практиці виділяють чотири форми міжнародної «миротворчої» діяльності, які представив Генеральний секретар ООН Бутрос Бутрос-Галі у доповіді «Порядок денний для миру» (1992 р.): превентивна дипломатія, миротворчість (peacekeeping), підтримання миру (peacekeeping) та постконфліктне миробудівництво (peacebuilding) [2, с. 162].

Миротворчі діалоги працюють саме у площині постконфліктного миробудівництва. Врегулювання глибинних причин конфлікту і недопущення його повторення – найтриваліший і найскладніший аспект постконфліктного миробудівництва. Результатом його успішної реалізації є побудова «сталого миру», тобто досягнення системного балансу інтересів, що зробить відновлення конфлікту немислимим і невігідним. При цьому треба розуміти, що мир – це поняття набагато ширше за припинення вогню, мир ще не настає одразу після припинення бойових дій. А тому, ті задачі, в рамках яких працюють діалоги, мету не тільки на сьогодні, а й на майбутнє.

Саме діалоги дають такий матеріал для розуміння та подальшої розробки державних стратегій зокрема реінтеграції. Комунікація за принципом «від людини до людини» є одним з асиметричних каналів

впливу. Більше того, саме стратегія народної дипломатії відновлення зв'язків сприяє кроку на зустріч.

Водночас, діалог не є переговорами, він не націлений на пошук певного рішення сторонами з метою його подальшої імплементації. В ході переговорів сторони намагаються переконати один одного у правильності своїх підходів, схилити на свою сторону та змусити опонента прийняти рішення, яке найбільше задовольняє потреби першої сторони. Переговори зазвичай відбуваються із змагальних позицій сторін.

В той час як діалог націлений на те, щоб прояснити позиції іншої сторони, щоб мати змогу зрозуміти, що впливає на формування тієї чи іншої позиції, які очікування чи страхи стоять за такою позицією. Діалог не має на меті переконати іншу сторону в своїй правоті – він має констатувати різницю підходів та допомогти зрозуміти, що при цій різниці кожен може зробити, щоб знизити гостру фазу конфлікту. Тобто, якщо переговори спрямовані на виграш, то діалог спрямований лише на розуміння відмінностей у позиціях сторін.

Проведені дослідження виявили, що діалоги загалом сприймаються як ефективний інструмент для побудови довіри, вирішення проблем і конфліктів, однак, на практиці діалоги стикаються з багатьма проблемами. Респонденти – прості громадяни та громадські активісти – бачать ці проблеми не стільки у розрізі операційних стратегій імплементації, скільки в більш фундаментальних речах, а саме – у відсутності попиту на діалог і ресурсів для проведення діалогів. Однак, ці проблеми не є непереборними. Тільки декілька респондентів вказали, що діалогам заважають суспільна недовіра або політика держави, більшість респондентів зазначило проблеми, які можна подолати шляхом проведення інформаційних і освітніх програм для представників влади та громадянського суспільства, впровадження ефективних механізмів фінансування діалогів і механізмів залучення фахівців (фасілітаторів діалогу) на локальному рівні [3, с. 241].

Громадянське суспільство України стоїть на порозі вирішення складних задач, пов'язаних як з подоланнями наслідків зовнішньої агресії, так і з необхідністю консолідації суспільства в ході складних трансформаційних процесів. Цінним може стати і міжнародний досвід вирішення подібних задач, але сьогодні, коли Україна вже довела світу власну унікальність як країна миротворець, можемо сподіватись що досвід миротворчого діалогу суспільства буде не менш успішним.

Література:

1. Harold Saunders, *A Public Peace Process: Sustained Dialogue to Transform Racial and Ethnic Conflicts*, (1999)
2. Перова Л.В. Міжнародно-правові аспекти превентивної дипломатії організації об'єднаних націй // *Науковий вісник Міжнародного*

гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2019 № 39 – С. 162-165 (<https://vestnik-pravo.mgu.od.ua/archive/juspradenc39/39.pdf>)

3. Збірка статей «5 років діалогу і 25 років медіації в Україні: від протистояння до порозуміння» [редактори-укладачі: А. Гусєв, К. Гусєва, Г. Похмелкіна. За заг. ред. І. Терещенко] – К.: ВАІТЕ, 2019. – 340 с.: іл. – Англ., рос., укр.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-33>

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Баранов Сергій Олексійович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри адміністративного права
та адміністративного процесу
Одеський університет внутрішніх справ
м. Одеса, Україна*

Українська держава займає вигідне географічне становище, вона розташована на торгівельних шляхах із Європи до Азії і має для сприятливі умови забезпечення транзитного перевезення вантажів та пасажирів, а також володіє потужним транспортним потенціалом, який забезпечується різними видами транспорту.

Серед яких, на наш погляд найбільшими можливостями перспективного розвитку має водний транспорт. Цьому сприяє наявність виходу території держави до Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з'єднуються з Середземним морем через протоку Босфор. Україна також володіє широкою мережею найважливіших внутрішніх водних шляхів міжнародного значення, яку складають річки Дунай, Дніпро, Десна, Дністер, Південний Буг тощо.

В наукових та нормативних джерелах з адміністративного та транспортного законодавства для характеристики господарчої діяльності з перевезень водними засобами паралельно застосовуються поняття «морський транспорт», «річковий транспорт», «водний транспорт». Таким чином, поняття «водний транспорт», об'єднує два різновиди – морський та річковий транспорт. Слід надати коротку економічну характеристику цим важливим складовим господарського комплексу України.

Морський транспортний комплекс є багатофункціональною структурою, що задовольняє потреби національної економіки у транспортному забезпеченні.

На сьогодні портова система України налічує 18 морських портів, 13 з яких знаходяться на континентальній території України, і 8 портів – на тимчасово окупованій території АР Крим та українського Приазов'я. Загальна потужність континентальних портів та терміналів становить 313,3 млн. т.

Основними перевагами морської портової галузі України є: високий експортний потенціал вантажів чорних металів, вугілля, залізрудного концентрату та зернових; наявність потужностей з обробки вантажів; вигідне розташування морських портів для забезпечення транзитних вантажопотоків; наявність нормативно-правової бази щодо можливості залучення приватних інвестицій; наявність висококваліфікованих спеціалістів портової галузі.

Морський транспорт України володіє одним з найпотужніших потенціалів серед провідних країн світу в ньому функціонують: 38 державних підприємств з оборотом близько 10 млрд. грн. на рік, 5000 галузевих суб'єктів господарювання, 100 000 моряків-громадян України, одне робоче місце в галузі стимулює створення 4-5 робочих місць в суміжних галузях [1].

Річкове судноплавство стає все більш актуальним і затребуваним в Україні. Внутрішній водний транспорт вже в найближчій перспективі може відновити втрачені позиції і скласти серйозну конкуренцію залізничному та автомобільному транспорту [2].

Перевезення внутрішніми водними шляхами розглядаються Урядом України як вид транспорту, який необхідно розвивати для підтримки української економіки через збільшення кількості транспортних та логістичних альтернатив. Розвиток річкового транспорту, що забезпечує «зелені» перевезення, може мати значний вплив також на соціальний розвиток та навколишнє середовище України.

За даними експертних аналітичних досліджень в сфері вантажних перевезень, потенційна вантажна база 12 областей, з території яких вантажі потенційно можуть перевозитись річкою Дніпро, при умові загального зростання економіки країни, складає біля 60 млн. т зі зростанням до 80 млн. т до 2030 року (за умови переорієнтації перевезень з автодоріг на ВВТ, активізації міжнародної торгівлі та залученні нових вантажів на внутрішньому водному транспорті (далі – ВВТ) шляхом лібералізації перевезень) [2].

До основних проблем водного транспорту фахівці галузі відносять: наявність недосконалої, застарілої публічної інфраструктури (у більшості випадків, це стосується портів внутрішнього водного транспорту), шлюзи,

навігація, габаритно-судовий хід, яка не забезпечує ефективну логістику, в тому числі повноцінну участь водного транспорту в мультимодальних перевезеннях; недостатність обсягів проведення днопоглиблюваних робіт (в морських портах та особливо на маршрутах внутрішнього водного транспорту); відсутність достатньої приватної інфраструктури (термінальні комплекси, мультимодальні логістичні центри тощо); високі ставки портових зборів та велика кількість суднової документації для здійснення оформлення судна в порту; старіння та дефіцит сучасного пасажирського, вантажного та технічного флоту; відсутність системної кадрової політики та брак кваліфікованого персоналу особливо на внутрішніх водних шляхах; проблеми в організації та правовому забезпеченні адміністрування у галузі водного транспорту, а саме: недосконале законодавство не забезпечує чітке регулювання, створює надлишкове бюрократичне навантаження; відсутність цілісного, системного державного управління галуззю; неконкурентні умови роботи у порівнянні з іншими видами транспорту, зокрема надмірне податкове навантаження та відсутність гарантованого бюджетного фінансування; відсутність чіткого розподілу відповідальності за утримання та розвиток внутрішніх водних шляхів, дублювання функцій між органами виконавчої влади тощо.

До цього переліку слід додати проблему внутрішнього водного транспорту, пов'язану з тим, що річки України до 2022 року були закриті для вільного проходження суден під іноземним прапором без відповідного одноразового дозволу, а також для роботи іноземного флоту між портами України (каботаж) без дозволу на каботажні перевезення. Сьогодні, це питання було вирішено шляхом внесення змін у законодавство, зі вступом в дію з 1 січня 2022 року Закону України «Про внутрішній водний транспорт», був запроваджений механізм спрощення та дерегуляції процедури заходу іноземних суден у річкові порти України [3].

В наслідок військової агресії російської федерації до перерахованих проблем додалися нові – тимчасова витрата Україною контролю над портами на Азовському узбережжі (Бердянський, Маріупольський, Скадовський порти), в наслідок проведення бойових дій припинили свою роботу Чорноморські порти – Миколаївський, Спеціалізований морський порт Ольвія, Херсонський, не функціонують належним чином порти: Білгород-Дністровський, Ізмаїльський, Одеський, Південний, Чорноморський, Усть-Дунайський.

Не сприяли здійсненню судноплавства в Азовському і Чорному морях проведення ВМФ рф військових дій, пов'язаних з обстрілом цивільних суден та постановкою морських мін на підходах до узбережжя.

Однак, завдячуючи діяльності ООН та при підтримці урядів США, ЄС та Республіки Туреччина між Україною та ООН, а також росією і ООН була укладена так звана «зернова угода», за якою частково була відновлена

робота зернових терміналів Одеського, Південного, Чорноморського портів з відвантаження на судна зернових культур для відправки його у країни Африки для усунення загрози голоду.

Для розв'язання наведених проблем, на наш погляд, Україна в особі державних органів, органів місцевого самоврядування а також представників галузевого бізнес середовища повинні здійснити наступні кроки з підвищення ефективності функціонування цієї важливої галузі економіки.

По перше, провести деокупацію тимчасово окупованих територій з розблокуванням роботи морських та річкових портів та відновлення водного сполучення під егідою України. Провести розмінування підходів до портів та усього узбережжя. Поновити дію міжнародних морських конвенцій у межах Чорноморського регіону. У цьому, розраховуємо на підтримку наших зарубіжних партнерів, ООН та усієї демократичної спільноти.

У подальшому, у період мирного життя, для розвитку морського та річкового транспорту необхідно суттєво оновити склад плавзасобів та відновити масові пасажирські і туристичні перевезення; більше застосовувати великовантажні судна, та наливні газозводи у перевезеннях вантажів та енергоносіїв; збільшити частку вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпорتنних вантажів у судах типу річка – море; пом'якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високо-продуктивними перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів під час обробки вантажів, розвивати відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною технікою та автоматизованими системами управління.

Завершити реформування системи підготовки кадрів шляхом проведення наступних заходів: провести дерегуляцію процедури дипломування моряків; покращити систему об'єктивності оцінки кваліфікації моряків з метою запобігання потенційних корупційних явищ; забезпечити прозорість та ефективність роботи Державної кваліфікаційної комісії та Державного реєстру документів моряків України.

Провести суттєве зниження ставок портових зборів та переліків портової документації, що використовується при обслуговуванні суден при заході в морський або річковий порт. Для зниження вартості вантажно-розвантажувальних робіт з контейнерами, яке має місце особливо в річкових портах, пропонуємо до суб'єктів господарювання в портовій сфері застосовувати систему податкових преференцій та державних субвенцій, що надасть змогу знизити вартість перевантажувальних операцій. При

цьому для спрощення виконання вантажних операцій та підвищення збереженості вантажів доцільно стафірування їх в контейнери, що можливо проводити у будь-якому великому річковому порту.

З наведеного, можна зробити наступні висновки, що водний транспорт у перспективі має потенціал для свого відновлення та ефективного функціонування. Перспективи розвитку водного транспорту в Україні можуть бути досить оптимістичним завдяки реалізації норм нового Закону України «Про внутрішній водний транспорт» шляхом створення відповідного інфраструктурного та інституціонального забезпечення.

Література:

1. Інформація про водний транспорт України. URL: <https://mtu.gov.ua/content.html> (дата звернення 05.12.2022).
2. Павлюк С. І., Самолєвський Я. О. Потенціал річкового транспорту України: стан та перспективи розвитку. *Електронне наукове фахове видання з економічних наук «Modern Economics»*, №20 (2020), С.192-198.
3. Про внутрішній водний транспорт: Закон України від 03.12.2020 № 1054-ІХ. *Офіційний вісник України* від 15.01.2021р., № 4, стор. 11. стаття 201.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-34>

МОРСЬКА БЕЗПЕКА ЯК СКЛАДОВА ЕКОНОМІЧНОЇ, ЕКОЛОГІЧНОЇ ТА ПРОДОВОЛЬЧОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ

Дришлюк Володимир Ігорович

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

Конституція України визначає, що Україна є незалежною, унітарною державою, суверенітет України поширюється на всю її територію [1]. Повномасштабна військова агресія проти України, розпочата Російською Федерацією і яка триває понад 9 місяців, поставила багато складних питань, серед яких перш за все питання безпеки. Блокування морських портів України морськими силами ворожої держави завадило експорту аграрної продукції, від якої залежить продовольча безпека у всьому світі.

Ініціатива України «Grain from Ukraine» повинна стати ключом для подолання продовольчої небезпеки в країнах Африки, Сходу та в інших

частках світу, які потребують аграрної продукції. В той же час забезпечення реалізації такої ініціативи має стати справою не тільки Організації Об'єднаних Націй, але перш за все країн Чорноморського регіону. Провідну роль в забезпеченні функціонування «зернового коридору» відіграє Туреччина, яка історично є впливовим суб'єктом морського права в регіоні.

В зв'язку із цим одним з ключових питань забезпечення світової продовольчої безпеки мають стати міжнародні безпекові угоди регіонального та наднаціонального рівня. Гарантування, в тому числі, за допомогою військової сили неутручання недобросовісних суб'єктів у процеси, які мають планетарне значення, повинно стати пріоритетом у міжнародних відносинах країн Балто-Чорноморського регіону. В свою чергу укладення міжнародних угод із країнами Балтії, направлені на забезпечення складових світової безпеки (продовольчої, енергетичної та ін.) дозволить мати альтернативні шляхи для реалізації таких завдань.

Військова агресія Російської Федерації також вплинула на розвиток та існування екологічної системи Чорного моря. Численні повідомлення про смертельний вплив сонарів, радіолокаторів, іншої військової техніки та обладнання на морських тварин та організмів, підтверджуються кожного місяця. На узбережжі України, Болгарії та Румунії було знайдено 2 500 трупів ссавців, але, згідно з міжнародними дослідженнями, тільки 5% загиблих дельфінів виносять на берег. Якщо до війни мертвих дельфінів виявляли в середньому тричі на рік, то цього року лише з березня по липень на території парку загиблих ссавців знайшли 44 [1]. Ступінь шкоди тваринному світу та екологічній системі Чорного моря можна лише уявляти.

Мінування підходів до берегів України вже забрало життя десятка людей. Мінування території України, яка по різних підрахунках може скласти до 120.000 кв. км. на довгі роки представлятиме небезпеку для жителів України. В зв'язку із цим, представляється, що створення інформаційної обізнаності про небезпеку і правила поведінки у разі виявлення підозрілих предметів повинно стосуватися не тільки дорослого населення, але перш за все у молоді. Запровадження уроків і вивчення правил поведінки із небезпечними та підозрілими предметами, на територіях лісів, лісосмуг та ін. в загальноосвітніх школах повинно сприяти безпеці населення України. Навчальна дисципліна «Безпека життєдіяльності та охорона праці» повинна бути повернена в усі програми закладів вищої освіти з розширенням компетентностей, які дозволяють жити та працювати в умовах післявоєнного стану.

Окремою складовою безпеки має стати ефективна правова система, де захист, відновлення прав, інтересів та свобод суб'єктів будь-яких відносин повинен стати пріоритетом діяльності. В цьому контексті особлива роль відводиться судовій системі та правоохоронним органам. Відповідно до

Конституції України в Україні діє система судів, а їх юрисдикція поширюється на будь-який юридичний спір та будь-яке кримінальне обвинувачення. У передбачених законом випадках суди розглядають також інші справи.

Морська безпека включає також і доступ до корисних копалин на шельфі моря, а також інші ресурси необхідні для функціонування енергетичної системи України та інших держав Балто-Чорноморського регіону. В зв'язку із чим, необхідною складовою загальнодержавної безпеки є правові та інші дієві механізми доступу причорноморських та балтійських держав до морського простору.

Таким чином, в сучасних умовах проблема безпеки є комплексною і включає в себе низку напрямів, а загальнодержавна безпека налічує низку елементів, серед яких продовольча, енергетична, екологічна, інформаційна, правова та ін. Забезпечення ефективної безпеки можливе через визначення правових засад та реалізації програм безпекових напрямків в державах Балто-Чорноморського регіону.

Література:

1. Конституція України. Відомості Верховної Ради України. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Через війну у Чорному морі загинуло близько 50 тисяч дельфінів. URL.: <https://suspilne.media/300288-cerez-vijnu-u-cornomu-mori-zaginulo-blizko-50-tisac-delfiniv>. Дата звернення 09 грудня 2022 р.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-35>

SECURITY IN THE BALTIC-BLACK SEA REGION INFLUENCING UKRAINIAN AGRICULTURAL PRODUCTS EXPORTS: THE GRAIN DEAL CASE

Kiforenko Oksana Volodymyrivna

*Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,
Postdoctoral Researcher of the Department of Regional Policy,
Educational and Scientific Institute of Public Administration
and Civil Service,
Taras Shevchenko National University of Kyiv
Kyiv, Ukraine*

The territory between the Baltic and Black seas has always been at the intersection for the geopolitical interests of major players as it often acted as some

140

kind of a bastion between the West and the East, and that is why very often the peoples of the said area became victims of the surrounding dominants (Zhelikhovskiy, 2020). In other words, the transit potential of the Baltic-Black Sea region, of which Ukraine is an integral part, has often been the reason why various peoples living throughout the Eurasian mastiff, have used it as an important connecting link between West and East as well as between North and South, mainly because of its favorable geopolitical location (InstituteDD, 2020). For many global players, the presence in the Baltic – Black Sea region means control over Europe (at least over the Eastern part of it) as well as over the Eastern Mediterranean territories with the access to the strategically important Middle East (Fedunyak, 2020).

The idea of creating a Baltic-Black Sea Union has a long history, being expressed in different configurations and on different scales by representatives of different countries: Latvia, Belarus, Poland, Ukraine, Croatia, etc. for quite a long time (Kaspars, 2022). Some of the said ideas are still remaining on the paper only, but another ones have been put into practice with these or those deviations of the announced goals from the real powers being stated in the founding documents. The example of the union mentioned above is the idea of Baltic-Black Sea Union – the means of the foreign policy integration (creation of a coalition, political and economic union, axis, arc, alliance) of the countries of the Baltic and Black Sea basins – Estonia, Latvia, Lithuania, Poland, Belarus, Ukraine, etc. – for the purpose of their cooperation in the economic, military – political, cultural and other spheres (Klynenko, & Matiichyk 2003). The illustration of the mentioned idea, implemented into practice on the 5th of December 2014 in Kyiv, is the Alliance of the Baltic and Black Sea Nations, which is an international public and political association of the organizations and parties of Ukraine, Georgia, Belarus, Latvia, Lithuania and Estonia (Ukrainian Opinion, 2014). Another club of organizations, institutions and enterprises of the countries, located in the Baltic and Black Sea basins, was organized under the title of the Baltic-Black Sea Economic Forum for the purpose of the establishing, developing and strengthening of the business relations between the specified institutions situated in the mentioned location, as well as cooperation with the other enterprises and public associations in terms of the joint projects implementation (Baltic-Black Sea Economic Forum, n.d.). In order to form a new model of the European security with the aim of joint protection, it was also proposed to create the Baltic-Black Sea military – political union as none of the countries of Central Europe, be it the Baltic countries, Bulgaria, Moldova, Poland, Romania, Slovakia, Hungary or the Czech Republic, has a self-sufficient force of its own to defend itself against a strong external enemy (Bezsmertnyi, 2019).

As the Baltic-Black Sea region is historically at the crossroads of three civilizations (Fedunyak, 2020), its security preservation has long become a vitally important necessity for all the subjects involved as the region contains

transportation routes from the West to the East and from the North to the South and vice versa. The security in one mentioned region does not only influence the successful economic and political functioning of the said region countries directly, but the global food security as a whole and the countries' one situated on the different continents in particular. As Ukraine takes leading places among the world's biggest agricultural products producers and exporters, the unobstructed passage of its agricultural products exports along the logistic s routes are of vital significance not only for Ukraine itself, but for many countries around the world dependent on its agro – products as an ensuring means of food security. That's why the Russian blockade of Ukrainian grain exports (it goes about the situation of 130 cargo ships waiting at the maritime border with Ukraine in Romanian waters to dock in Odesa and load up on grain in July) is considered to be rather worrisome for its potential harm to food supplies worldwide (Carafano, 2022). In order to ease a global food crisis, Moscow and Kyiv had agreed to allow Ukrainian foodstuff exports via the Black Sea allowing the ships to travel without being attacked on specific routes from Ukraine to the Bosphorus (DW, 2022). The agreement mentioned above was initially brokered in July by the UN and Ankara to end Russia's blockade of Ukraine's ports following Moscow's full-scale invasion of its neighbour in February (Olearchyk, Yackley & Seddon, 2022). The initiative about the agreement under discussion specifically allows for significant volumes of commercial food exports from three key Ukrainian ports in the Black Sea – Odesa, Chornomorsk, Yuzhny (UNO, n.d.). What specific impact the mentioned agreement had on the cereals exports of Ukraine in the current times, can be followed in Figure 1.

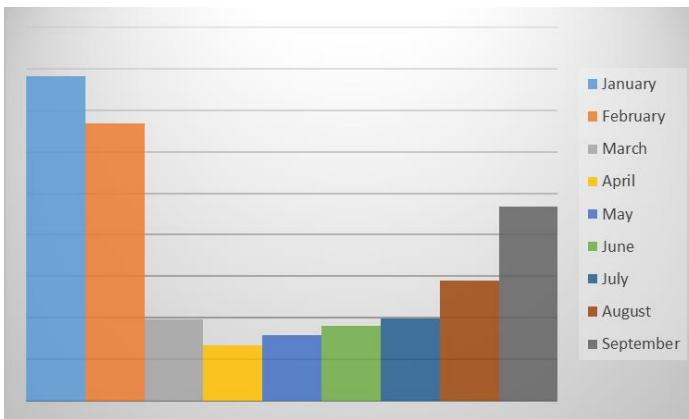


Fig. 1. Cereals Exports of Ukraine in 2022, thsd USD

Source: author's elaboration based on the data from (Ukrstat, 2022)

According to the data depicted in the figure given above, we can state that the biggest amount of the cereals exported from Ukraine could be observed in January, while the smallest one – in April. The dynamics of the cereals exports of Ukraine in 2022 is downward from the beginning of the analysed period to April included. The said dynamics changed to the opposite one starting from May, continuing its upward direction till the end of the time frame under analysis. The change of the cereals dynamics to the positive one in May and its consequent increase in the following months can be explained by the fact that special routes between Ukraine and the EU, the so-called solidarity routes, were opened in May, and a temporary agreement on the unblocking of cargo ships in the Ukrainian ports was reached in July (Polska, 2022). It should also be added here, that in August, «solidarity routes» accounted for 61% of the agricultural products exports from Ukraine, while the Black Sea Corridor – for 39 % (Polska, 2022).

Though, Russia had threatened to let the agreement lapse, creating a global grain crisis, if it was not granted full access to global markets for its own food and fertilizer exports., the said agreement was agreed to be extended a UN-brokered grain export deal for another 120 days, which, in turn, was praised by the world leaders as the breakthrough for helping «avoid global food shortages» in the current crucial times (DW, 2022). So, as it could be seen from the analysis of the data visualized in the figure given above, the efforts made by all the subjects involved to extend the Grain Deal by means of the region security insurance had and is still having a positive impact on the cereals exports amount of Ukraine, having contributed to the global food security. But, the security in the Baltic – Black Sea Region is vitally important not only for Ukraine itself, being an important prerequisite for the development of the European economy as well as strengthening its defense capability and security (Kaspars, 2022). That's why all the efforts possible are required not only from the region subjects, but the whole world community to preserve security in the Baltic – Black Sea region to ensure local peace for the countries' successful functioning as well as providing global food security.

References:

1. Baltic-Black Sea Economic Forum. (n.d.). About forum. <http://baltic-blacksea.com/en-about-forum.htm>.
2. Bezsmertnyi, P. (2019). The Baltic-Black Sea Union: Prospects for Ukraine. <http://international-relations.knukim.edu.ua/article/view/177614/177459>.
3. Carafano, J.J. (2022). The contest over the Black Sea in the new Cold War. <https://www.gisreportsonline.com/t/black-sea-security/>.
4. DW. (2022). Ukraine, Russia extend Black Sea grain deal for 120 days. <https://www.dw.com/en/ukraine-russia-extend-black-sea-grain-deal-for-120-days/a-63785447>.

5. Fedunyak, S. (2020). The Baltic-Black Sea Region in the Context of Post-Bipolar Geopolitics. <https://svitua.org/en/2020/04/30/the-baltic-black-sea-region-in-the-context-of-post-bipolar-geopolitics/>.

6. Institutedd. (2020). Geopolitical dimension of the Baltic-Black Sea region: from the past to the present. <https://institutedd.org/blog/posts/geopolitical-dimension-of-the-baltic-black-sea-region-from-the-past-to-the-present>.

7. Kaspars, K. (2022). Prerequisites for the Formation of a Regional Security System in the Baltic-Black Sea Union. <http://www.baltijapublishing.lv/index.php/threeseas/article/view/1719/1737>.

8. Klynchenko, O.V. & Matiichyk Y.P. (2003). Baltic-Black Sea Union (BBSU). Encyclopedia of Modern Ukraine. Kyiv: Institute of Encyclopedic Research of the NAS of Ukraine. Vol.2. <https://esu.com.ua/article-40182>.

9. Olearchyk, R., Yackley, A.J. & Seddon, M. (2022). Ukraine Black Sea grain export deal extended. <https://www.ft.com/content/ed3abed9-5ae9-4014-8616-c0faf3800f65>.

10. Polska, K. (2022). Ukraine tripled its export of agricultural products in four months. <https://www.dw.com/uk/ukraina-potroila-eksport-agroprodukcii-zacotiri-misaci/a-63186686>.

11. Ukrainian Opinion. (2014). Memorandum of the Political and Public Organizations for the Alliance of the Baltic and Black Sea Nations (ABBSN). <https://web.archive.org/web/20180915192635/http://ukrpohliad.org/komentari/memorandum-polity-chny-h-ta-gromads-ky-h-organizatsij-al-yansu-balto-chornomors-ky-h-natsij-abchn.html>.

12. Ukrstat. (2022). Commodity Pattern of Foreign Trade of Ukraine. https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2022/zd/tsztt/arh_tsztt2022_u.html.

13. UNO. (n.d.). Beacon on the Black Sea. <https://www.un.org/en/black-sea-grain-initiative>.

14. Zhelikhovskiy, S. (2020). Between geopolitics and pandemic: the Baltic-Black Sea region in the era of global crisis. Results of 2020. <https://institutedd.org/blog/posts/miz-geopolitikoyu-ta-pandemijeyu-balto-chornomorskii-region-v-epoxu-globalnoyi-krizi-pidsumki-2020-roku>.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-36>

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГО-ЕНЕРГЕТИЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ПОВОЄННІЙ УКРАЇНІ ЯК СКЛАДОВА МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ КРАЇН БАЛТО-ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Лобойченко Валентина Михайлівна

*доктор технічних наук, професор, професор,
Universidad de Sevilla, España,
кафедра цивільної безпеки
Луцький національний технічний університет
м. Луцьк, Україна*

Бондаренко Анна Юріївна

*ад'юнкт кафедри охорони праці та техногенно-екологічної безпеки
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Груздова Валерія Олександрівна

*здобувачка вищої освіти
кафедри охорони праці та техногенно-екологічної безпеки
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

Стрілець Валерій Вікторович

*кандидат технічних наук,
specialist EORE,
Гуманітарна міжнародна організація The Halo Trust в Україні
м. Київ, Україна*

Колошко Ювіта Вікторівна

*викладач кафедри охорони праці та техногенно-екологічної безпеки
Національний університет цивільного захисту України
м. Харків, Україна*

До питань національної безпеки країн Балто-Чорноморського регіону входить, серед інших моментів, і питання морської безпеки, важливим елементом якої є екологічна та енергетична безпека цих держав. В умовах глобалізації та посилення транскордонних зв'язків порушення на одній ділянці можуть привести до погіршення безпекового стану всіх учасників подібних взаємовідносин. Останнім часом визначальним фактором

порушення морської безпеки багатьох країн виступають негативні антропогенні дії різної направленості.

Зокрема, відсутність скоординованих дій щодо поводження з пластиковими відходами, які є частиною сьогодення будь-якої держави, є причиною значного забруднення морських екосистем [1].

В свою чергу, транскордонні або масштабні надзвичайні ситуації також можуть мати різносторонні наслідки та впливати на безпеку, в тому числі й морську, декількох країн. Вони можуть мати пряму або опосередковану дію, короткотривалий чи довготривалий ефект, мати фізичну, хімічну чи біологічну природу, але ключовим виступає фактор масштабності цих впливів.

Слід відзначити, що додаткове навантаження на довкілля спричинила пандемія COVID-19. Вона негативно вплинула як на людство в цілому, так і на стан навколишнього середовища внаслідок потрапляння значної кількості використаних медичних одноразових засобів індивідуального захисту, тест-систем, знаряддя з залишками дезінфікуючих засобів тощо. При цьому має місце значне забруднення як берегової лінії, так і безпосередньо морського та океанічного середовища [2].

В доповіді відмічено, що на сьогодні вирішальним дестабілізуючим чинником безпеки країн Балто-Чорноморського регіону виступають дії, спричинені військовою агресією росії в Україні. Їх наслідками є величезні людські жертви, зруйнована та порушена цивільна та критична інфраструктура, негативні соціальні наслідки. При цьому порушення в роботі підприємств енергетичної галузі спричинили додаткову кризу практично в усіх секторах економіки України. Як результат – в доквілля потрапила значна кількість неконтрольованих відходів [3] та небезпечних забруднюючих речовин [4].

Окремо в доповіді відзначено, що небезпечні вибухові предмети, зокрема, міни, боєприпаси тощо, які також забруднюють навколишнє середовище та несуть небезпеку населенню, сухопутним та морським транспортним засобам, живим організмам [5], мають значне розповсюдження територією та акваторією України.

Тривалий характер військових дій підвищує небезпеку для Балто-Чорноморського регіону в цілому, а їх наслідки, серед іншого, будуть мати пролонгований негативний ефект на стан морської безпеки країн цього регіону, за умов порушених гідрогеохімічних, гідрохімічних та гідрологічних природних процесів. Відповідно, вже зараз треба розробляти маршрутну карту відновлення України, яка б включала підвищення рівня її екологічної та енергетичної безпеки на національному рівні. Вона повинна включати як заходи, спрямовані безпосередньо на мінімізацію дії низки чинних негативних факторів в межах території України, так і заходи, які зменшать їх вплив в майбутньому.

В доповіді зазначено, що серед першочергових заходів слід забезпечити визначення стану водних об'єктів, що зазнали негативних впливів внаслідок військових дій [4], та подальше попередження розвитку надзвичайних ситуацій внаслідок потрапляння забруднюючих речовин в довкілля, яке передбачає застосування відповідних інженерно-технічних методів та методик попередження надзвичайних ситуацій.

Відмічається, що необхідна розробка системи поводження з повоєнними відходами, яка б включала їх сортування, складування та ефективно вторинну переробку (підтримання стратегії «Zero waste»), спрямовану на відновлення України. Необхідним елементом цієї системи є інтерактивна електронна мапа цих відходів та законодавчо врегульований перелік економічних регуляторів поводження з ними.

Відзначено, що забезпечення гуманітарного розмінування територій, де точились бойові дії, є ще одним базовим елементом повоєнного відновлення України, який є запорукою морської безпеки всього Балто-Чорноморського регіону. Воно також повинно включати заходи з обов'язкового безпекового навчання населення цих та прилеглих територій.

Враховуючи критичну залежність більшості галузей економіки держави від функціонування крупномасштабних об'єктів енергетики, для забезпечення та підвищення енергетичної безпеки України в доповіді пропонується прискорений перехід на альтернативні джерела енергії (природного та антропогенного походження) з використанням маломасштабних енергетичних систем – мікрогрідів [4] як у промислових, так і побутових цілях.

На всіх напрямках цієї маршрутної мапи слід дотримуватись відповідних заходів з охорони праці при виконанні всіх видів регламентованих робіт.

Як висновок, відзначається, що забезпечення цих складових екологічної та енергетичної безпеки є елементом підвищення цивільної, та, відповідно, національної, безпеки України. Припинення військових дій, вищевказані заходи з відновлення держави є запорукою підвищення та подальшої стабілізації морської безпеки всіх країн Балто-Чорноморського регіону.

Література:

1. Лобойченко В.М., Рашкевич Н.В., Леонова Н.О. Екологічні аспекти забезпечення морської безпеки країн Балто-Чорноморського регіону. *Збірник XIII Міжнародної науково-методичної конференції, 147 Міжнародної наукової конференції Європейської Асоціації наук з безпеки (EAS) «БЕЗПЕКА ЛЮДИНИ У СУАСНЧИХ УМОВАХ», Харків, Україна, 2 – 3 грудня 2021 р.* С. 344-346.

2. Loboichenko, V., Leonova, N., Shevchenko O. et al. Protective Disposable Face Masks Used During the COVID-19 Pandemic as a Source of Pollutants in the Aquatic Environment – A Study of Short-Term Effects. *Ecological Engineering & Environmental Technology*. 2023, 24(1), 84-92.

3. Управління відходами під час дії воєнного стану: поради для громад (інфографіка). Заголовок з екрану. URL: <https://decentralization.gov.ua/news/15644>.

4. Myroshnychenko A., Loboichenko V., Divizinyuk M., et al. Application of Up-to-Date Technologies for Monitoring the State of Surface Water in Populated Areas Affected by Hostilities. *Bulletin of the Georgian National Academy of Sciences*. 2022, 16 (3), 50–59.

5. The Halo Trust. Офіційний сайт. <https://www.halotrust.org/where-we-work/europe-and-caucasus/ukraine/>.

6. Lu X., Wang J., Guo L. Using microgrids to enhance energy security and resilience. *The Electricity Journal*. 2016, 29(10), 8-15.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-37>

БЕЗПЕКА ТА ЯКІСТЬ – ГОЛОВНІ КРИТЕРІЇ СУЧАСНИХ НОВИХ ВИДІВ ПАКУВАННЯ ДЛЯ ХАРЧОВОЇ ПРОДУКЦІЇ

Пилипенко Людмила Миколаївна

*доктор технічних наук, професор,
заслужений діяч науки і техніки України,
кафедра біохімії, мікробіології та фізіології харчування
Одеський національний технологічний університет
м. Одеса, Україна*

Верхівкер Яков Григорович

*доктор технічних наук, професор, заслужений діяч науки і техніки
України, кафедра товарознавства та митної справи
Одеський національний технологічний університет
м. Одеса, Україна*

Мирошніченко Олена Михайлівна

*кандидат технічних наук, доцент,
кафедра товарознавства та митної справи
Одеський національний технологічний університет
м. Одеса, Україна*

У важких воєнних умовах, в яких опинилась Україна, поряд з фізичною безпекою провідне значення має біолого-фізіологічна безпека. Саме науково розроблений раціон та окремі фортифіковані види харчової продукції, які здатні підтримати на належному рівні цей статус організму.

Метою роботи було обґрунтування критеріїв та розроблення нових фортифікованих видів харчової продукції, використання яких забезпечить збалансований за основними, незамінними факторами та мікронутрієнтами раціон.

Основними завданнями і критеріями при розробці були обрані:

- обґрунтування необхідних інгредієнтів та їх кількості;
- розроблення рецептур фортифікованих продуктів та корегування органолептичних властивостей;
- визначення показників безпечності та інтегральної біологічної безпеки отриманих продуктів;
- розроблення технологічних режимів, зокрема процесу стерилізації;
- проведення санітарно-гігієнічного контролю на відповідність продукції регламентованим мікробіологічним показникам;
- кількісні та зовнішні характеристики продукта, зокрема, вид пакування, маса одиниці продукції.

Асортимент нових видів продукції розробляли згідно з вимогами і рекомендаціями, наведеними у [1].

Промислову апробацію розроблених режимів стерилізації проводили згідно з Положенням та рекомендаціями [2].

Комплекс органолептичних та фізико-хімічних показників якості і безпеки, а також інтегральне визначення безпечності харчової продукції проводили за наведеними розробками [3].

Санітарно-гігієнічний контроль за рекомендованими показниками здійснювали в залежності від значення рН та складу готової продукції, використовуючи як класичні мікробіологічні методи, так і прискорені та експресні [4].

Нові види харчової продукції також вимагають науково обґрунтованих відомостей щодо тривалості їх зберігання. Саме тому проводили це дослідження з використанням прискореної методики.

Якість, безпека та терміни зберігання харчових продуктів залежать від виду тари, в яку фасується продукція. Полімерна тара широко застосовується в харчовій індустрії для рідких, пастоподібних та сипучих продуктів. Ця упаковка має різну форму, об'ємом, способом герметизації, вона дешева та економічна. Переваги упаковки продукції в пластикову тару:

- міцність – пластиковий контейнер менш схильний до механічних пошкоджень, ніж наприклад скляна тара;
- висока термостійкість – упаковка може застосовуватися в широкому температурному діапазоні, у пластикових контейнерах зберігають морозиво при негативній температурі (до -60°C) та піддають тепловій обробці з продуктами при температурі $+100^{\circ}\text{C}$ та вище;

– зручний формат – для вживання продукту з пластикової тари споживачеві не потрібний додатковий посуд. Це дозволяє брати її в дорогу чи споживати на ходу.

Новими видами полімерної тари є реторт-пакети та С-РЕТ тара. Ці види упаковки, за рахунок спеціальних добавок до матеріалу, є термостійкими, витримують високі температури та використовуються для стерилізації харчових продуктів.

Реторт-пакети, виготовлені зі спеціальних багатошарових плівок, які нейтральні за своїми властивостями до харчових продуктів, термостійкі при температурі вище 100°C протягом часу, необхідного для стерилізації. Це прямокутний гнучкий пакет, який ламінований багатошаровим матеріалом (алюмінієва фольга, 2-4 шарова ламінована плівка товщиною 80-160 мкм) в якому харчовий продукт може піддаватися тепловій обробці. Виробники прагнуть замінити алюмінієву фольгу більш технологічними та дешевими бар'єрними матеріалами. Такий склад матеріалу дозволяє занурювати таку тару в автоклав із температурою 120-130°C на 30-60 хвилин. Це легка високоякісна довговічна упаковка, зручна у використанні, в якій консервують перші та другі обідні страви, корм для тварин та інші, з тривалим терміном придатності продуктів до 2 років (рис. 1) [5].

С-РЕТ тара (лотки різноманітної форми та місткості) виготовлена з термостійкого матеріалу поліетилентерефталату. Цю тару використовують виробники готових страв та напівфабрикатів. Лотки С-РЕТ, призначені для пакування та зберігання харчових продуктів, розігріву та приготування їжі у звичайних (духовках) та мікрохвильових печах. Термін зберігання харчових продуктів для цього виду упаковки становлять до 2-х років, без погіршення якості продукту (рис. 2).



Рис. 1. Реторт-пакети

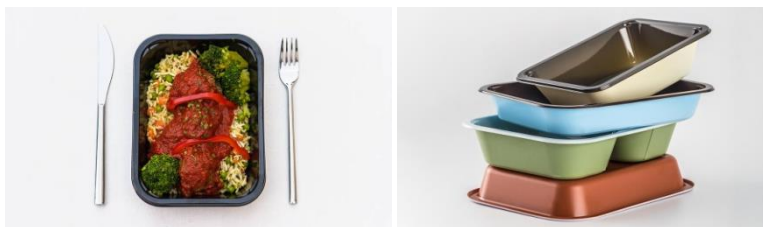


Рис. 2. Види С-РЕТ тари

Переваги цього виду тари:

- відмінний зовнішній вигляд – лотки глясові, добре відображають світло, що робить продукт, упакований в них візуально дорожчим для споживача;

- термостійкість С-РЕТ тари становить від -40 до $+220^{\circ}\text{C}$, за рахунок своєї структури матеріал має підвищену міцність у широкому діапазоні температур – від шоквої заморозки до приготування в духовці;

- висока бар'єрність – контейнери С-РЕТ відмінно підходять для упаковки в модифікованому газовому середовищі МГС, тому, що мають підвищену бар'єрність (низьку швидкість пропускання кисню) в порівнянні з іншими популярними пластиками;

- екологічність – незважаючи на особливі властивості, хімічно С-РЕТ є лише більш жорсткою формою звичайного РЕТ, а це означає, що упаковка і посуд з цього матеріалу підлягають переробці нарівні з іншими відходами.

При використанні сучасних видів полімерної тари для стерилізації продуктів харчування необхідно враховувати технологічні особливості цієї упаковки, такі як міцність закупорювання або тиск її розгерметизації, а також температуру, час, тиск при тепловій обробці. Ці характеристики залежать від виду тари, способу її закупорювання, температури фасування продукту та інших факторів. При використанні такої упаковки з термостійких бар'єрних матеріалів дані характеристики мають велике значення, оскільки знаючи їх величини можна запобігти фізичному браку харчової продукції та ефективно провести процес теплової обробки. Тому ці питання є актуальними для виробників [6].

Література:

1. Фізіологічні аспекти оцінки якості харчових продуктів / С.П. Решта, Л.М. Пилипенко, О.І. Данилова / за ред. Л.М. Пилипенко.-Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2021. – 334 с. ISBN 978-966-289-523-0 <https://elc.library.onaft.edu.ua/library-w/DocumentDescription?docid=OdONAHNT.1688812>

2. Пилипенко Л.Н., Пилипенко И. В. Биологические методы в оценке безопасности растительных пищевых продуктов и ингредиентов. Одесса : Optimum, 2014. – 264 с.

3. Консервування харчових продуктів : монографія. Мікробіологія, енергетика, контроль /Л.М. Пилипенко, Я.Г. Верхівкер, І.В. Пилипенко.– Одеса: «ВМВ», 2015. – 232 с.

4. Screening of Agricultural Raw Materials and Long-term Storage Products to Identify Bacillary Contaminants / Olena Danylova, Marina Serdyuk, Lyudmila Pylypenko, Victor Pelykh, Inna Lopotan, Antonina Yegorova. Book DOI 10.1007/978-3-030-14918-5/ Copyright Holder Name © Springer Nature Switzerland AG. Copyright Year 2019. – P.641-654. V. Nadykto (ed.), *Modern Development Paths of Agricultural Production*, https://doi.org/10.1007/978-3-030-14918-5_63

5. Карякин К. Реторт – пакет. *Специальный выпуск Unipack. Ru*, электронный журнал. 2018. № 5. С. 15-18. <https://article.unipack.ru/22702/> (дата звернення: 01.02.2020)

6. Густова Т., Крылова В. Инновационные технологии консервирования продуктов питания в полимерной потребительской таре: статья: <https://cyberleninka.ru/article/n/innovatsionnye-tehnologii-konservirovannyh-produktov-pitaniya-v-polimernoy-potrebitelskoj-tare>

12. Взаємозв'язок морської безпеки та економічної, екологічної, продовольчої, інформаційної та енергетичної безпеки держав Балто-Чорноморського регіону

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-38>

КАЛІНІНГРАДСЬКИЙ ЕКСКЛАВ ЯК БЕЗПЕКОВА ПРОБЛЕМА КРИЗЬ ПРИЗМУ ТЕОРІЇ РИЗИКІВ

Турянця Інна Анатоліївна

*доцент кафедри історії Угорщини та європейської інтеграції
ДВНЗ «Ужгородський національний університет»*

м. Ужгород, Україна

8 грудня 2022 р. Сейм Литовської республіки за пропозицією міністерки внутрішніх справ А. Білотайте продовжив до 10 березня 2023 р. введений раніше режим надзвичайного стану. Окрім триваючої масштабної російської військової агресії проти України це зумовлено також сприятливими умовами, створеними білоруським та російським режимами «для проведення гібридних атак проти Литовської Республіки». Серед

безпекових заходів передбачено посилений режим охорони державного кордону республіки та перевірки прилеглих місцевостей [1], що безпосередньо зачіпає підважену проблему. Сухопутні і морські кордони Польщі та країн Балтії є східними межами ЄС та НАТО. Відтак, генералізовані виклики, з якими вони стикаються, зачіпають усю західну спільноту.

Особливе значення серед факторів, котрі створюють вразливість для системи безпеки усього балтійського регіону та східного флангу НАТО є Калінінградський ексклав (частина Східної Пруссії), приєднаний до СРСР у якості області РФ за результатами Другої світової війни. З методологічних позицій цілком очевидно, що судження класика теорії ризиків Френка Г. Найта (У-т Айови) про те, що «ризик» як «кількість, отримана з виміру» радикально відмінний від невизначеності цілком застосовне до нашого випадку [2]. Можливі небезпеки «ризикованого» сусідства з російським форпостом на балтійському узбережжі або вже усвідомлені, або постійно осмислюються і вимірюються, одночасно з розробкою та втіленням віктимних заходів для нівелювання та протидії потенційним загрозам. Остання інформаційна подія у цьому сенсі – панельна дискусія у Центрі геополітики Кембриджського у-ту, проведена 20 вересня 2022 р. за участю відомих політиків, експертів та вчених Р. Лопати (Комітет національної безпеки і оборони Литви; Вільнюський у-т), генерала С. Піча, екс-начальника штабу оборони та голови Військового комітету НАТО, д-ра К. Пійрмяе (Тартуський у-т, Естонія), проф. С. Вольфа (У-т Бірмінгема, Сполучене королівство). Дискутанти, зачіпаючи як ретроспективу проблеми, так і її актуальний стан, сфокусували увагу на актуальних ризиках, пов'язаних із Сувалцьким коридором (*The Suwalki Gap*), ділянкою польсько-литовського кордону між Калінінградом і Білоруссю, яка є єдиною сухопутною брамою для подовження зони відповідальності НАТО на територію країн Балтії. Значення цього аспекту регіональної і стратегічної безпеки лише зросло з російським вторгненням в Україну, адже можливе захоплення цього плацдарму здатне серйозно ускладнити військово-політичне становище країн Балтії, залишивши для одержання допомоги від НАТО лише морський і повітряний шляхи. Дуже імовірно визнається наявність в ексклаві тактичної ядерної зброї [2]. Але кремлівська верхівка вже кількаразово одержувала попередження не тільки щодо негативних наслідків її застосування у війні з Україною, але й удостоїлася застереження з боку прихильного до неї пекінського керівництва щодо неприпустимості відповідної риторики на офіційному рівні. Тому можна вважати, що гіпотетичне розміщення ядерного арсеналу в Калінінградській обл. є радше спробою залякування і нагнітання напруги, аніж реальною загрозою.

Навколо Калінінграда цього року точаться справжні інформаційні баталії, інколи навіть з політико-сатиричними конотаціями у відповідь на інсинуації розпропаганди. При цьому обопільно застосовуються такі улюблені нею утилітарні засоби, як історичні екскурси та міфологеми. У Чехії, наприклад, було ініційовано петицію щодо проведення референдуму по питанню приналежності міста, котре під назвою *Králavec* у 1255 р. було засноване на пошану чеському королю Пшемислу Отакару II (1253-1278), який очолював війська Тевтонського ордену під час їхнього чергового походу у землі пруссів. Логіка автора петиції ґрунтувалась на тому, що місто, засноване на честь чеського короля, мало б повернутись до законного власника – Чехії. Слідуючи прикладові «аргументації» самої Росії щодо Криму та сходу України, «це цілком нормально – зайти на територію чужої держави, оголосити там референдум і потім анексувати територію». Таким чином, на думку автора задуму, Чехія б одержала унікальну можливість розширити територію та нарешті отримати жаданий поколіннями вихід до моря, повернувши по ходу Калінінграду його давню історичну назву. Станом на 8 грудня 2022 р. зазначену петицію підписали вже 20414 осіб [4]. Ця «інформаційна атака» «зброєю» пропаганди самої РФ є дотепною і вчасною відповіддю на російські гібридні загрози у балтійському регіоні.

Для Литовської республіки з перших років відновлення її незалежності, а також в очікуванні вступу до НАТО і ЄС доводилось вирішувати різноманітні питання, пов'язані з транзитом з території РФ до Калінінградського екскаву. Мова йде не тільки про забезпечення звичайної свободи пересування, але й про перешкоджання нелегальній імміграції, торгівлі людьми, наркотрафіку, контрабанді та проникненню злочинців і російської агентури. Для транзиту автошляхами громадяни РФ повинні мати біометричний паспорт і діючу шенгенську візу. Для прямування залізничним транспортом у потягах формування РФ, працівником консульської служби Литви, за попереднім запитом, який касир «РЖД» відправляє до Посольства Литви, при купівлі квитка, видається 2-разовий дозвіл (*FRTD – Facilitated Rail Transit Document*), що діє 3 місяці, на транзит територією Литви щонайбільше на 6 год. за один проїзд (штатний час прямування потяга бл. 3,5 год.). Громадянам РФ (і тільки їм), які мешкають у Калінінградській обл., але мають тісні зв'язки з основною територією РФ (нерухомість, родини, трудові відносини) і навпаки може бути видано дозвіл (*FTD – Facilitated Transit Document – документ про спрощений транзит*) терміном до 3 р. для багаторазового транзиту територією Литви максимум на 24 год. після в'їзду. Цей порядок встановлений регулятивним актом Європейської Ради (Council Regulation № 693/2003 of 14 April 2003) [5]. Він наразі залишається у дії в його первинному вигляді, не дивлячись на те, що 6 вересня 2022 р. Єврокомісія підтримала призупинення спрощеного

візового режиму для громадян РФ, а у ніч на 19 вересня 2022 р. Латвія, Литва, Естонія та Польща увели заборону на в'їзд до шенгенської зони через їхні кордони по туристичних візах, виданих третьою країною. Винятки можуть бути зроблені у відповідності з національним законодавством для в'їзду по гуманітарних підставах [6].

Ухвалення санкцій ЄС у зв'язку з російською агресією в Україні поставило на порядок денний день як транзит до Калінінградського ексклаву товарних груп, що потрапили під санкції, так і обслуговування цього транзиту як такого. Наприкінці літа 2022 р. ця проблема переросла у конфлікт і вийшла на рівень офіційних російських демаршів із заявами про блокаду регіону та супутніми погрозами «покарати» Литву. Литовські банки відмовилися від проведення відповідних транзакцій. Останній з них *Siauliu bankas* збирався припинити приймати платежі, пов'язані з білоруськими та російськими перевезеннями 1 вересня [7]. Литовське політичне керівництво зайняло стійку позицію і не лише відкинуло російські погрози, але й закинуло ЄСівській бюрократії щодо непослідовності додержання режиму санкцій. У зв'язку з цим Єврокомісія двічі у квітні та липні подавала роз'яснення щодо винятків у застосуванні санкцій під час транзиту територією Литви вантажів з РФ до Калінінградської обл. Служба розслідування фінансових злочинів Литви продублювала у своїх офіційних повідомленнях зазначені у нормативних актах ЄС та роз'ясненнях Єврокомісії винятки, що давало змогу уповноваженому *Siauliu bankas* відновити роботу по обслуговуванню транзакцій російських і білоруських контрагентів. Щоправда, за словами міністра транспорту і комунікацій Литви М. Скуодіса, прийняття кінцевих рішень залежатиме від самих банків [8].

У під сумку варто зазначити, що ризики, пов'язані із сусідством з Калінінградським ексклавом не тільки усвідомлюються, але і рішення та кроки, що здійснюються для їхнього нівелювання є вчасними, ефективними та гнучкими.

Література:

1. Сейм одобрив пролонгацію незвичайного положення. В: Новостной портал Литвы Delfi.lt. URL: <https://www.delfi.lt/ru/news/politics/sejm-odobril-prodlenie-chrezvychajnego-polozheniya.d?id=91974797>.

2. Knight Frank H. Risk, Uncertainty, and Profit. Boston and New York: Houghton Mifflin Co., The Riverside Press, 1921. URL: https://www.econlib.org/library/Knight/knRUP.html?chapter_num=3#book-reader.

3. The Geopolitics Kaliningrad. In: Centre for Geopolitics of the University of Cambridge. Providing historically-grounded approaches to enduring geopolitical problems. URL: <https://www.cfg.polis.cam.ac.uk/events/geopolitics-kaliningrad>.

4. Peticezavýhlášení referenda o připojení Kaliningradu k České republice. URL: https://www.petice.com/petice_za_vyhlaeni_referenda_o_pipojeni_kaliningradu_k_eske_republice.

5. Council Regulation (EC) No 693/2003 of 14 April 2003 establishing a specific Facilitated Transit Document (FTD), a Facilitated Rail Transit Document (FRTD) and amending the Common Consular Instructions and the Common Manual. In: EU Monitor. URL: <https://www.eumonitor.eu/9353000/1/j9vvik7m1c3gyxp/vhckn6xwsjty>.

6. «Вам тут не раді!»: Естонія, Литва, Латвія та Польща заборонять їздросіянам. В: Телеканал «Прямий». 8 вересня 2022 р. URL: <https://prm.ua/vam-tut-ne-radi-estoniia-lytva-latviia-ta-polshcha-zaboroniat-v-izd-dlia-rosiian/>.

7. Литва близка к решению проблемы с платежами за Калининградский транзит. В: Lithuanian National Radio and Television. Новости. 2022.08.04. URL: <https://prm.ua/vam-tut-ne-radi-estoniia-lytva-latviia-ta-polshcha-zaboroniat-v-izd-dlia-rosiian/>

COUNTERING MARITIME ILLEGAL MIGRATION, HUMAN EXPLOITATION AND TRAFFICKING

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-39>

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОЇ ДОПОМОГИ В КРАЇНАХ ЄВРОПИ

Бурчак Леся

*аспірант, правознавець, адвокат
Інститут інформації, безпеки і права
Національної академії правових наук України
м. Київ, Україна*

Светлічний Ігор

*аспірант, магістр міжнародного права, адвокат
Інститут держави і права ім. В.М. Корецького
Національної академії наук України
м. Київ, Україна*

У частині першій статті 59 Конституції України [1] закріплено право кожного на правову допомогу. Протидія нелегальній міграції, експлуатації та торгівлі людьми на морі включає й ефективну правову допомогу, що обумовлює актуальність дослідження. Право на правову допомогу – це гарантована законодавством можливість фізичної особи одержати правові (правничі) послуги.

Аналізом законодавства деяких розвинених країн Європи встановлено, що в цих країнах майже завжди застосовується поділ правової допомоги на два види: первинну і вторинну, як і в Україні. Проте в більшості країн Європи не надається абсолютно безоплатна для клієнтів правова допомога у цивільних справах, натомість існує можливість часткової оплати.

До первинної правової допомоги належать нескладні і менш затратні за часом і коштами види правової допомоги, наприклад, консультування. Для їх отримання або не вимагається надання жодних документів, або перевірка права на отримання безоплатної правової допомоги дуже спрощена. До вторинної правової допомоги, зазвичай, належать більш трудомісткі види, найчастіше є представництво в суді, особливо у кримінальних провадженнях [2]. Для цього виду допомоги існують обмеження за колом осіб, категоріями справ.

У багатьох країнах Європи, як і в Україні, первинна правова допомога завжди надається безплатно фізичній особі. Це пов'язано з тим, що питання, за якими надається первинна правова допомога, носять досить уніфікований характер і вимагають швидкого надання інформації. У такій ситуації перевірка на відповідність критеріям буде складнішою ніж надання первинної допомоги будь-якому заявнику [3].

В різних країнах світу дуже різняться відповідні критерії. Кожна держава самостійно встановлює критерії, за якими визначається наявність права на безплатну правову допомогу. У цілому можна виділити два критерії: фінансовий – відсутність необхідних коштів і предметний – категорія справи.

Перший, фінансовий критерій, встановлений в Україні та в більшості європейських країн. При визначенні доходу враховується середньомісячний дохід особи, наприклад, у Молдові за шість місяців, що передують поданню заяви. В Україні приблизно така ж сама система, але враховується дохід на члена сім'ї. Для Молдови, як і для України, характерна ситуація, при якій вторинна правова допомога у цивільних справах надається особам, чий дохід не досягає рівня, встановленого законом про безплатну правову допомогу, або аналогічним.

Другий, предметний, підхід практикується в більшості європейських країн. Зокрема, в Німеччині особа, яка має дохід нижче певної суми, має право отримати будь-який з видів безплатної правової допомоги та при цьому на нього не покладається обов'язків щодо співфінансування послуг. При перевищенні цієї планки людина не має права претендувати на отримання безплатної правової допомоги у вигляді консультування і позасудового представництва, але може скористатися допомогою представника в судовому розгляді. Таким чином, у німецькій системі можна спостерігати поєднання двох різних способів встановлення фінансового критерію: твердий показник щодо консультування та позасудового представництва і диференційована шкала щодо представлення інтересів у суді.

Цей підхід практикується, до прикладу, також у Фінляндії та багатьох країнах Європи, де встановлена шкала доходів особи, яка претендує на надання безплатної правової допомоги. Ще один підхід полягає в індивідуальній оцінці майнових активів особи, що звернулася, її можливості оплатити правову допомогу, а також співвідноситься з вартістю необхідної правової допомоги.

Правова допомога в кримінальних справах у Великій Британії забезпечується здебільшого через фірми повірених (солісіторів) та адвокатів (баристерів) які працюють у приватній практиці. Правова допомога забезпечується не тільки через повірених і адвокатів у приватній практиці, але також адвокатів, що працюють у центрах правової допомоги.

Майже всі приватні юристи країн Європейського Союзу присвячують частину свого вільного часу веденню справ, за які вони не отримують оплати. Це престижно і є справжнім *pro bono*.

Згідно зі статтею 47 Хартії основних прав Європейського Союзу: «Те, хто не розполагає достаточними засобами, звільняється від судових витрат в той мірі, в якій це звільнення необхідно для забезпечення ефективного доступу до правосуддя» [4, с. 47]. Правова допомога доступна для тих, хто відчуває нестачу в ресурсах, оскільки необхідна, щоб гарантувати доступ до правосуддя.

У Литві до первинної допомоги належать правове інформування, правові консультації, складання документів, адресованих державним або муніципальним органам, за винятком процесуальних документів. При цьому платежі від конкретної людини відсутні, витрати на первинну безоплатну правову допомогу повністю фінансуються державою, вторинна безоплатна правова допомога у цивільних справах залежить від матеріального становища отримувача, як і в Україні.

У Болгарії інший поділ: первинна включає в себе консультації, спрямовані на досягнення угоди «поза залогою суду» до початку слухань або до направлення справи до суду, і підготовку документів, необхідних для передачі справи в суд. Вторинна правова допомога також надається у вигляді представництва в суді.

В Україні з 2013 року, відповідно до Закону України «Про безоплатну правову допомогу», всі затримані громадяни мають право на допомогу адвоката за рахунок держави, в тому числі, якщо самі не можуть забезпечити себе правовою допомогою за власний рахунок. Система безоплатної правової допомоги в Україні (надалі – БПД) надає всім потребуючим захисника у кримінальних справах та представника у цивільних та адміністративних справах. Захисниками та представниками можуть бути як адвокати, так і працівники центрів безоплатної вторинної правової допомоги, які відкриті у кожному місті країни [5].

Перед адвокатурою та системою БПД України постають нагальні питання покращення професійної підготовки адвокатів, їх спеціалізації у військовому праві, можливо, навіть створення військової адвокатури, яка змогла б якісно надавати послуги клієнтам, якими є жертви військової агресії, військовослужбовці, полонені, дипломатичні представники тощо.

Підсумовуючи, можемо зробити висновки про те, що принципи та стратегії надання безоплатної правової допомоги в Україні потребують удосконалення та гармонізації з правом Європейського Союзу.

Література:

1. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254k/96-вр> (дата звернення: 15.11.2022)
2. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-ІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 15.11.2022)
3. Сайт «Вища школа адвокатури НААУ» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hsa.org.ua/blog/oglyad-system-bezoplatnoyi-pravovoyi-dopomogy-u-krayinah-yevropejskogo-soyuzu/> (дата звернення: 15.11.2022)
4. Хартія основних прав Європейського Союзу // Юридична енциклопедія : [у 6 т.] / ред. кол.: Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 2004. – Т. 6 : Т – Я. – 768 с. – ISBN 966-7492-06-0.
5. Сайт «Безоплатна правова допомога» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://legalaid.gov.ua/> (дата звернення: 15.11.2022)

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-40>

**UKRAINIAN REFUGEES IN POLAND:
PREVENTION OF HUMAN TRAFFICKING**

Hodlevska Valentyna

Ph.D.

*Academy of Tourism and Hotel Management in Gdansk
Gdansk, Poland*

The problem of human trafficking is considered the slavery of the 21st century. It is also often called «the slavery of our days», given that in both cases man is seen only as a tool or a thing. The victims of human trafficking most often become those people who want to avoid difficult living conditions at all costs and, for this purpose, often recklessly agree to leave their homeland, naively believing empty promises about a quick increase in their income level. As a result, many of them fall into difficult situations, become victims of merciless physical and moral exploitation, are forced to perform hard, unpaid work beyond their capabilities, and are also subjected to beatings, threats and humiliation. The problem of human trafficking has become a matter of concern for all civilized mankind. Despite the fact that more and more countries are joining their efforts in the fight against this phenomenon, modern slavery continues to be a harsh reality of our days. Although

there are no exact estimates today, various sources suggest that between two and a half to four million people are victims of human trafficking every year. According to various estimates, the annual profit made by criminals from human trafficking is measured in the billions of US dollars.

The war in Ukraine, and with it the flow of refugees abroad, caused threats related to human trafficking.

History teaches us that war unfortunately creates ideal conditions for human trafficking. Traffickers exploit these vulnerabilities by exploiting crisis situations through force, fraud or coercion for sexual exploitation. Human trafficking is perhaps one of the most pressing human rights issues of our time – and the war in Ukraine brings this issue to the fore.

Many of the traffickers are part of well-organized transnational organized crime syndicates, which, in addition to trafficking, are often involved in other criminal activities, such as drug and arms trafficking.

When Russia invaded Ukraine, more than seven million Ukrainians fled the war to neighboring countries. Most of them – to Poland. Among these people there are many women, children and elderly people.

According to the Polish police, human trafficking is the third most profitable crime in the world after arms and drugs. Poland, as a rule, is a transit territory through which criminals try to transport victims – most often from the countries of Eastern Europe (Ukraine, Bulgaria, Romania) and Asia (Thailand, China) to the countries of Western Europe: Great Britain, Ireland or Germany.

The educational campaign «Safe in Poland» was recently launched here, as part of which, in particular, Ukrainian refugees are informed about safety measures: how not to become a victim of human trafficking, what parents should know about the safety of children and where to turn for help [1]. In connection with the wave of refugees from Ukraine, GRETA (Group of Experts on Anti-Trafficking in Human Beings), a body of the Council of Europe, issued a new instruction.

The instruction was taken into account by the Polish authorities. The instructions, in particular, state that in connection with the unprecedented movement of people forced to flee Ukraine since the beginning of the war, 90% of whom are women and children, non-governmental organizations and the media sounded the alarm due to suspicions of human trafficking [2].

In a new document, GRETA explains what European states can do to implement structural reforms quickly and without the need to provide immediate assistance to people fleeing Ukraine, as well as to identify potential victims and traffickers.

In particular, the recommendations emphasize the need to ensure proper registration of all persons, including those without documents confirming their identity or last place of residence in Ukraine, as well as to ensure the continuity of the registration system in transit and destination countries.

In order to prevent and deter crime, it is also recommended to increase the presence of specially trained law enforcement officers at checkpoints, railway stations and bus stations.

Equally important is the establishment of official and safe routes, including through humanitarian corridors that allow safe and legal entry and transit, free public transport or transport organized by trusted organizations funded by the state.

Appropriate screening and formal registration of all volunteers, individuals, organizations and private companies offering and providing assistance and promoting safe recruitment. Reception and accommodation points should be located in safe places. It is necessary to guarantee simplified and free access to medical services and psychological support for adults and children.

The recommendations state that clear information about the risks of human trafficking should be provided at all stages in different languages, including Ukrainian and Russian. In addition, 24-hour hotlines should be strengthened or established. Easily accessible information about labor rights and employment procedures in the host country should be provided, and the importance of an official employment contract drawn up in a language easily accessible to the employee should be emphasized.

Labor inspectors should strengthen supervision of high-risk sectors (such as hospitality and agriculture, couriers, food delivery, cleaning, home care, car washes, massage parlors), and early identification of new places where people fleeing war will Ukrainian work, and strengthen inspections there. In addition, as online human trafficking increases, police and labor inspectors should develop digital literacy, strengthen their online presence and systematically monitor the Internet, including by checking job offers and sex sites, to more effectively identify potential victims and human traffickers

In order to prevent the disappearance and abuse of children, GRETA recommends that all unaccompanied and separated children be registered and immediately put into effective protection measures, including safe and specialized housing, with trained staff and warnings about the risks of trafficking. Special checks are required if children are traveling with unrelated adults or if there are doubts about the relationship between the child and the accompanying adults [3].

Many victims of human trafficking do not know where to seek help, especially in unfamiliar countries. It is vital to have mechanisms for raising awareness, training and conducting quality information campaigns.

Data from Thomson Reuters show that since the start of the full-scale war in Ukraine, the number of derogatory search terms of a sexual nature related to Ukrainian women has increased by 300%. According to the OSCE Special Representative on Human Trafficking, the demand for sexual exploitation of Ukrainian women is an incentive for human traffickers to recruit and exploit Ukrainian refugees on a large scale.

Social media is the main channel used by traffickers to search, lure and advertise. Forced to leave their homes, Ukrainian women, especially young women, should be as careful as possible in their contacts, in particular online – both with potential employers and with persons offering accommodation or transportation services.

Since August 2015, the Pomeranian Voivodeship Team for Counteracting Trafficking in Human Beings has been operating – appointed by the Order of the Pomeranian Voivode. The functioning of the Team is authorized by law, as defined in art. 22 point 15 of the Act of March 12, 2004. The team is an advisory and opinion-forming body of the Pomeranian Voivode in the field of coordinating, within the social assistance system, activities in the field of preventing trafficking in human beings, and support provided to the victims of this practice. It is also a platform for effective exchange of information on counteracting trafficking in human beings in the Pomeranian Voivodeship.

The main objective of the Team is to improve the organization of preventive activities, support and reintegration of victims of trafficking in human beings, to stimulate the activity of local governments, foundations and associations, as well as to undertake activities aimed at raising public awareness of the practice of trafficking in human beings.

For seven years of operation, the Pomeranian Voivodship Team for Counteracting Trafficking in Human Beings: conducted a number of information campaigns on safe trips abroad, using the experience of the Voivodship Labor Office in Gdańsk, gathered in this regard, in particular on the functioning of legal employment agencies and the scope of services of Public Employment Services under EURES; created a network of links between institutions involved in the prevention of trafficking in human beings in order to improve support mechanisms and reintegration of victims of trafficking in human beings.

People who left Ukraine are in the zone of special interest of criminal organizations. Therefore, raising public awareness of this global problem, encouraging people to actively help and oppose this crime is a very important task today.

References:

1. Note d'orientation sur la réponse aux risques de traite des êtres humains liés à la guerre en Ukraine et la crise humanitaire qui en découle, GRETA(2022)09 Strasbourg, 4 mai 2022 <https://rm.coe.int/note-d-orientation-sur-la-reponse-aux-risques-de-traite-des-etres-huma/1680a663e3>
2. RPO: Nie ma sygnałów odnośnie przypadków handlu ludźmi wśród uchodźców z Ukrainy <https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/kraj/artykuly/8418772,rpo-handel-ludzmi-uchodzcy-z-ukrainy.html>
3. About GRETA – the Group of Experts on Action against Trafficking in Human Beings. <https://www.coe.int/en/web/anti-human-trafficking/greta>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-41>

COMBATING ILLEGAL MIGRATION AS A TYPE OF MARITIME TERRORISM IN UKRAINE IN THE CONDITIONS OF WAR IN 2022

Kozlovska Lyudmila Volodymyrivna

*Candidate of Political Sciences, Associate Professor,
Professor of the Department of Socio-Humanitarian
and Fundamental Disciplines,
Employee of the Armed Forces of Ukraine,
Institute of Naval Forces of the National University
«Odesa Maritime Academy»
Odesa, Ukraine*

Voropay Stanislav Vasyliovych

*Lieutenant, Head of the International Military Cooperation Group
Institute of Naval Forces of the National University
«Odesa Maritime Academy»
Odesa, Ukraine*

The hybrid war launched by Russia in 2014 against Ukraine turned into direct aggression against Ukraine on February 24, 2022. The issue of liberating territories captured by the enemy is a priority for Ukraine in the conditions of martial law, but leaving the state's borders unattended at such a difficult time is dangerous and impractical. Therefore, the issues of protecting the water borders of Ukraine and maritime terrorism related to them are particularly acute. Maritime terrorism, in the generally accepted sense, is a set of socially dangerous acts committed in the territorial waters of Ukraine, which cause serious consequences and represent a significant threat to the universally recognized principle of «freedom of the high seas» [3, p. 105]. Such acts are carried out in general, sea terrorists are often illegal migrants. This provision provides for consideration of the negative origins of the concept of illegal migration in our country and the efforts of the Navy of the Armed Forces of Ukraine to fight it in the conditions of the 2022 war. It should be noted that one of the ways of illegal migration to our country is by sea. It is characterized by economic terrorism without violence, which involves illegal sea transportation of people, citizens of other countries, which form the basis of illegal migration. All this is one of the directions of illegal economic activity. Recently, there has been a merging of political and economic types of maritime terrorism [5, p. 48]. If the economic type of maritime terrorism with illegal migration involves the illegal enrichment of the Ukrainian criminal oligarchy, which organizes such illegal sea transportation of people from other countries as a living commodity – cheap labor for the enterprises of the oligarchs,

then the political type of maritime terrorism involves illegal migration of foreigners sent by international terrorist organizations and special services of foreign countries to carry out political subversive activities in our country, destroy the sovereignty and national unity of the Ukrainian people, undermine the foundations of democracy and independence of Ukraine [3, p. 103]. We will single out the aspects that determine the impact of illegal migration on the growth of maritime terrorism in modern Ukraine, which harms our state and involves improving the activities of the Navy of the Armed Forces of Ukraine in the fight against illegal migration in the territorial waters of Ukraine. Socio-political aspects foresee the intensification of intrastate and international conflicts in the coastal areas of Ukraine; decrease in the presence of state military fleets of other countries in the nationwide Ukrainian seas; strengthening the fight against the growth of illegal migration, the fight against the support of illegal migrants by the local population, ethnic groups, and in some cases – by state institutions and state governments; the fight against the recruitment of criminal groups from illegal migrants by former fighters of special forces operating at sea. An example of the socio-political aspect of the military conflict in the coastal areas of Ukraine was Russia's attacks on the Ukrainian island of «Zmiiny», which began on February 24, 2022, with a missile attack on the Ukrainian border garrison on the island. «Zmiiny» during the full-scale Russian invasion of Ukraine and the subsequent seizure of the island. On June 30, 2022, the Russian garrison was hastily evacuated. On July 4, «Zmiiny» Island returned to the control of Ukraine, the State Flag of Ukraine was delivered to the island by helicopter. The military de-occupation operation has been completed and the territory has again been returned to the jurisdiction of Ukraine. According to publicly available and non-secret sources of information, the planning and management of the operation to liberate «Zmiiny» Island was carried out by the command of the 73rd Separate Special Purpose Marine Center. The soldiers of this center made up the main part of the consolidated group, engineers of the 59th separate motorized infantry brigade, fighters of the GUR of the Ministry of Defense and the 801st separate detachment of the Navy of Ukraine were involved in the operation [6].

The legal aspects that determine the impact of illegal migration on the growth of maritime terrorism in modern Ukraine indicate the imperfection of the legal status of maritime territories and the regime of coastal areas of Ukraine, the inconsistency of the existing legal framework with the modern needs of shipping safety and the fight against illegal migration at sea; insufficient participation of international organizations in ensuring compliance with the shipping regime; the imperfection of the system of government and judicial bodies in the coastal sea regions of our state and neighboring states; inconsistency in the formation and imperfection of the legislation regarding the participation of the resources of the Armed Forces Navy in operations at sea in the fight against illegal migration. A negative example of such actions is the events of February-March 2022, when the

maritime terrorist country Russia (according to the Maritime Border Service of Ukraine), under the guise of a humanitarian mission, tried to create for itself a «human shield» of civilian vessels for shelling Ukraine with impunity. From February 24, 2022, the Russian Federation began to block and mine Ukrainian ports, shelling commercial vessels and port infrastructure. The aggressor state purposefully destroyed and is destroying grain and fuel warehouses, laboratories, railway infrastructure and oil refineries with missiles. Ukraine and the UN faced the task of how to completely unblock the ports in order to avoid a global food crisis and world hunger. It required recognition of the actions committed by the Russian Federation as threatening both Ukraine and the whole world, as well as appeals for help to the world community. The Verkhovna Rada of Ukraine appealed to the United Nations, the European Parliament, the Parliamentary Assembly of the Council of Europe, the OSCE Parliamentary Assembly, the NATO Parliamentary Assembly, the governments and parliaments of foreign countries to condemn the aggression of the Russian Federation in the areas of the Black and Azov Seas and the Kerch Strait: «Providing aid to Ukraine as victims of aggression in the exercise of the inalienable right to self-defense, as well as taking effective collective measures to eliminate the threat to peace and curb acts of aggression by the Russian Federation in the areas of the Black and Azov Seas and the Kerch Strait, in particular, conducting operations to ensure freedom of navigation».[1] In from a legal perspective, Ukraine faces the task of preparing and approving the Maritime Security Strategy of Ukraine in the future. Socio-economic aspects that determine the impact of illegal migration on the growth of maritime terrorism in modern Ukraine foresee the rapid development of merchant shipping; the rooting of illegal migration as an integral component of local traditions and lifestyle, a means of earning; ease of purchasing vessels for a relatively low price; institute of flag courtesy («cheap flag»); insufficient financing of the needs of the Navy of the Armed Forces. In the conditions of the war with Russia, illegal migrant workers rarely appear at the maritime borders of Ukraine due to the suspension of most of the production in the conditions of martial law and the threat to life safety [5, p. 45]. The forces and means used by the Armed Forces Navy in the fight against illegal migration today are surface forces, naval aviation and care teams. The tasks of the Armed Forces Navy during operations to combat illegal migration in the territorial waters of Ukraine are: • conducting reconnaissance and monitoring the surface situation • conducting a constant exchange of information between the headquarters of operations and the headquarters of the Armed Forces Navy • demonstrating presence in the area to deter illegal actions • conducting surveillance operations. Based on publicly available and non-confidential sources information, we can predict that the following can be used for this: • Surface forces – frigates, corvettes, helicopters, etc., not involved in the war with Russia. • Maintenance teams – Separate anti-submarine forces and means detachment and a separate marine infantry battalion

• Primary national contact point of the Navy of the Armed Forces of Ukraine. As a conclusion, we note that the use of the Naval Forces in the fight against illegal migration determines the following aspects: socio-political, legal and socio-economic; which will help to systematize the work of the Navy of the Armed Forces of Ukraine in the fight against the growth of maritime terrorism in modern Ukraine, which harms our state and provides for the improvement of the activities of the Navy of the Armed Forces of Ukraine in the fight against illegal migration in the territorial waters of Ukraine.

References:

1. Resolution of the Verkhovna Rada «On the aggression of the Russian Federation in the areas of the Black and Azov Seas and the Kerch Strait», No. 8015, K., 20.09.2022

2. Glazov B. Impact of illegal migration on the state of national security of Ukraine / B. Glazov // Refugees and migration: Ukrainian journal of law and politics. – 1999. – No. 1. – P. 57.

3. Kuznetsov S. O. Organizational and legal mechanisms for combating illegal migration by sea. Constitutional state. 2021, No. 42. P. 100–107.

4. Yu. V. Lutsenko. Combating illegal migration on sea routes: specific problems and directions for improvement. Maritime security of the Baltic-Black Sea region: challenges and threats: materials of the International. of science conf. (Odesa, December 23, 2021). Odesa: Odessa. state University of Internal Affairs of affairs, 2021. P. 111–115.

5. Malinovska O. Migration and security: to the issue of interconnection and mutual influence. International Scientific Bulletin. 2021. No. 1-2 (23-24). P. 42–52.

6. Special operation «Snake»: SoS revealed exclusive details of the landing on the island. Ukrainian Pravda. July 7, 2022.

МІГРАЦІЯ ТА МІГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ В УКРАЇНІ: ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ

Кульчицький Микола Андрійович

аспірант

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

Поряд з природним рухом на демографічні параметри населення впливає територіальна мобільність, або механічний рух населення. Останній пов'язаний з міграційними процесами. Нагадаємо, що термін «міграція» походить від латинського «migrate, migro», тобто переміщення, переселення [1]. Початок ХХІ століття знаменувався широкомасштабними змінами та розвитком прогресу в усіх сферах людської життєдіяльності. Одним з проявів таких змін були процеси глобалізації сучасного світу, складовою частиною яких є розвиток міграційних процесів. Істотне зростання масштабів внутрішньої та зовнішньої міграції в Україні викликає нагальну необхідність її дослідження як різноманітного поліструктурного суспільного явища.

Перш ніж розпочати загальну характеристику міграційних переміщень в Україні доцільно буде розглянути визначення поняття «міграції» та «міграційні процеси». Переважно під міграцією розуміють такі територіальні переміщення населення, які супроводжуються зміною місця проживання та місця праці (назавжди або на досить тривалий строк) як у межах однієї країни, так і поза її межами. У демографічних та демо економічних дослідженнях термін «міграція» вживається щодо таких актів переміщень у просторі, які пов'язані, по-перше, з перетином адміністративних меж населених пунктів, по-друге, із зміною індивідом місця проживання назавжди чи на певний строк.

На думку більшості дослідників, визначення міграції є надзвичайно різними за своєю природою, оскільки можуть включати політичний, соціальний, економічний, екологічний, релігійний або ж культурний контекст. В той же час, в юридичній літературі поняття «міграція» характеризується як різновид соціальної мобільності населення як вид, спосіб і форми переміщень осіб без громадянства або громадян у внутрішньодержавному чи транснаціональному просторі, що зумовлюються на практиці, зокрема, соціально-економічними та політико-культурними, а не природними факторами.

Отже, міграція – явище природне та властиве всім живим істотам оскільки пошук кращих умов існування або в окремих випадках виживання спонукає до міграції будь яких природних популяцій включаючи і людину.

Найбільш розповсюдженими у світі видами міграції є: «імміграція», «еміграція», «вимушена міграція» (біженці, шукачі притулку), «трудова міграція» та «нелегальна міграція. Слід відзначити, що міграція, з правової точки зору, окрім територіального переміщення, пов'язана зі зміною статусу особи, яка переміщається (наприклад, статус іммігранта або трудового мігранта).

Іншим науковим терміном який потребує свого тлумачення є термін – «міграційні процеси». В науковій літературі зустрічається його тлумачення в «широкому» та «вужькому» розумінні.

В «широкому» розумі поняття «міграційні процеси» – це процеси просторового переміщення людей між поселеннями, регіонами, країнами. У «вужькому» значенні під ними розуміють сукупність переселень людей, пов'язаних зі зміною ними місця проживання на довготривалий строк, що спричиняє зміни територіального розміщення поселення [2].

Слід відзначити, що міграція населення в Україні поділяється на внутрішню (в межах території України) та зовнішню (за межами території держави). Тому аби комплексно розкрити дане питання, слід окремо розглянути зміст зовнішньої та внутрішньої міграції населення. Переважають у внутрішній міграції переміщення людей між містом і селом. Сільське населення скорочується за рахунок відтоку молоді в міста, що сприяє прискоренню його старіння. Зовнішня міграція має також власні особливості проявів в Україні. Згідно з дослідженнями Міжнародної організації з міграції кожен другий молодий українець віком від 20 до 35 років виявляє бажання емігрувати з України. Поширенню процесів зовнішньої трудової міграції сьогодні сприяють наступні фактори: по-перше, воєнний стан в Україні, по-друге, зростаючий рівень безробіття, викликаний падінням виробництва та скороченням робочих місць; по-третє, низький рівень оплати праці; по-четверте, зниження загального рівня життя, викликаного інфляційними процесами, зростанням споживчих цін, підняттям тарифів на комунальні та інші послуги; по-п'яте, незадовільні темпи проведення економічних і соціальних реформ та їхня низька ефективність, що породжує у людей зневіру у можливостях діючої влади змінити життя на краще.

Наведені фактори сучасних міграційних процесів несуть негативні наслідки для нашої держави, а саме: до погіршення демографічної ситуації, втрати кваліфікованих працівників, і як наслідок, виникнення тенденції до спаду темпів економічного зростання, на зміну короткострокової трудової міграції приходять довгострокова трудова міграція та еміграція населення цілими родинами. Саме тому, наша держава повинна негайно розробити

ефективні заходи по створенню дієвого механізму щодо скорочення міграції і зростаючої швидкими темпами еміграції та якнайшвидше впровадити їх у життя.

Виходячи з наведеного, на наш погляд, для подолання досліджених проблем та впровадження в життя головних напрямів державі потрібно впровадити в життя наступні заходи: 1) активізувати проведення наукових досліджень з питань міграційних процесів; 2) створити сучасну нормативну базу з міграційного законодавства, яка б відповідала європейським стандартам; 3) забезпечення умов для поширення легального працевлаштування, насамперед в тих країнах, куди виїжджає найбільша кількість громадян України. З цією метою, слід активізувати підписання відповідних міждержавних угод та удосконалення чинного законодавства в частині ліцензування фірм для проведення працевлаштування за кордоном; 4) активізувати проведення економічних та соціальних реформ в Україні, на підставі чого забезпечити зростання промислового виробництва, валового національного продукту та соціального добробуту; 5) забезпечити ефективну протидію корупції та встановити належне публічне адміністрування в державі; 6) забезпечити підготовку спеціалістів для міграційних служб на юридичних, економічних, психологічних відділеннях провідних вузів України, провести розбудову системи підвищення кваліфікації працівників міграційних служб з використанням української навчальної бази, а також навчання за кордоном; 7) провести заходи з удосконалення координації діяльності суб'єктів протидії нелегальній міграції, налагодити інтенсивне використання інтегративних властивостей систем, внутрішніх і зовнішніх інформаційних зв'язків; налагодити облік трудових мігрантів, які працюють за межами України; активізувати політику щодо формування привабливого внутрішнього ринку праці; провести політику посилення соціального захисту мігрантів – громадян України, які працюють за кордоном; провести політику превентивних заходів щодо запобігання нелегальним трудовим міграціям.

Література:

1. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад.і голов. ред. В. Т. Бусел]. – К., Ірпінь: Перун, 2007. 1736 с.

2. Українське суспільство: міграційний вимір (Національна доповідь) Інститут демографії та соціальних досліджень ім. М. В. Птухи НАН України. К., 2018. 396 с.

3. Міграційні процеси в Україні-[Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://pomichnyk.org/publikatsiji/mihratsijni-protsesy-v-ukrajini.htm>

4. Постанова Кабінету Міністрів України від 21 червня 2017 року № 518 «Про схвалення Стратегії державної міграційної політики України на період до 2025 року»// «Офіційний вісник України». 2017. № 60.

5. Міграційні процеси в Україні: сучасний стан і перспективи / За ред. О.В. Позняка. Умань, 2007. 276 с.

6. Наслідки міграційних процесів: нові виклики та можливості для регіонів / НАН України, ДУ «Інститут регіональних досліджень імені М.І. Долишнього»; наук. ред. У.Я. Садова. – Львів, 2015. – 252 с.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-43>

ПРАКТИКА ПРОТИДІЇ ЗЛОЧИННОСТІ НЕПОВНОЛІТНІХ ЗАСОБАМИ ВІДНОВНОГО ПРАВОСУДДЯ

Светлічний Ігор Валерійович

*магістр міжнародного права,
адвокат
orcid.org/0000-0001-7328-548X*

Светлічна Олена Валеріївна

*магістр психології,
психолог
orcid.org/0000-0001-7150-1767*

Малець Олександр Омелянович

*доктор історичних наук,
професор
orcid.org/0000-0001-7927-4335*

Сучасні дослідники розглядають відновне правосуддя як один із правових інструментів протидії злочинності. Протидія нелегальній міграції, експлуатації та торгівлі людьми на морі включає й відновне правосуддя, як один із правових інструментів протидії злочинності, що обумовлює актуальність дослідження. Неповнолітні також можуть бути суб'єктами деяких злочинів, в тому числі, посібниками, співучасниками. Вказане потребує низки нових норм у кримінальному законодавстві України, які б регулювали застосування відновного правосуддя щодо неповнолітніх.

У статті 97 Кримінального кодексу України (далі – КК) передбачено, що «неповнолітнього, який вперше вчинив кримінальний проступок або необережний нетяжкий злочин, може бути звільнено від кримінальної відповідальності» [1]. Кримінальна відповідальність неповнолітніх за більшість кримінальних правопорушень передбачена в Україні в 14 років.

Преамбула Конституції України стверджує: «Піклуючись про зміцнення громадянської злагоди на землі України та підтверджуючи європейську ідентичність Українського народу і незворотність європейського та євроатлантичного курсу України була прийнята Конституція України» (абзац п'ятий преамбули Конституції) [2].

Проте, кримінальне право розвинених країн Європи включає більший вік, до якого молода людина має можливість звільнення від кримінальної відповідальності. В більшості країн Європи це 21 рік. Відсутність у кримінальному законодавстві України поняття «молоди люди» (віком щонайменше до 21 року) є дискримінаційною, ця проблема потребує подальших наукових досліджень. В Україні вказані проблеми досліджуються, в тому числі, О. П. Горох, А. В. Даниленко, Н. В. Кідіною, Р. Г. Коваль, О. М. Костенко та іншими вченими [3, с. 3].

Програма відновлення, яка має назву «Програма відновлення для неповнолітніх, підозрюваних у вчиненні злочину» (надалі – Програма відновлення) та з 2019 року діє в Україні, забезпечує добровільне узгодження та відшкодування шкоди неповнолітніми у кримінальному процесі і таким чином стає запобіжником вчиненню неповнолітніми злочинів повторно. Вказана програма затверджена спільним наказом Міністерства юстиції України та Генеральної прокуратури № 172/5/10 від 21.01.2019 року. Згідно методичних рекомендацій щодо вказаної програми, сторони є активними учасниками програми, мають право шукати рішення щодо конфліктної ситуації та відшкодування завданої шкоди [4].

Практичним аспектом протидії злочинності неповнолітніх засобами відновного правосуддя є наступне. Згідно статті 48 КК України особу може бути звільнено від кримінальної відповідальності у зв'язку зі зміною обстановки. Обмеження щодо застосування цієї статті щодо неповнолітніх законодавство України не містить. Вказана стаття має назву «Звільнення від кримінальної відповідальності у зв'язку із зміною обстановки». Неповнолітнього, який вперше вчинив кримінальний проступок або нетяжкий злочин, крім порушень правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керували транспортними засобами у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебували під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, може бути звільнено від кримінальної відповідальності, якщо буде визнано, що на час кримінального провадження внаслідок зміни обстановки вчинене нею діяння втратило суспільну небезпечність або ця особа перестала бути суспільно небезпечною. Участь у вказаній Програмі відновлення для неповнолітніх, таким чином, є підставою для застосування звільнення від кримінальної відповідальності на підставі зміни обстановки. Вказана Програма відновлення ґрунтується на концепції відновного правосуддя у кримінальних провадженнях щодо кримінальних проступків та нетяжких

злочинів, вчинених неповнолітніми і передбачає активне спілкування між неповнолітніми правопорушниками та їх жертвами з метою відшкодування шкоди, їх ресоціалізації [4].

Суд може врахувати примирення сторін як обставину, що пом'якшує покарання, під час винесення вироку на підставі пункту другої частини першої та частини другої статті 66 КК. Закриття кримінального провадження у формі приватного обвинувачення здійснюється на підставі статей 26, 469 КПК.

Отже, засобами відновного правосуддя більш повно задовольняються як особисті, так і суспільні інтереси, зокрема, інтереси потерпілої особи, оскільки добровільно відшкодовується завдана їй шкода, інтереси правопорушника, оскільки до нього в деяких випадках може бути застосовано звільнення від кримінальної відповідальності, інтереси громади та суспільства в цілому, оскільки відновлюється стан соціальних зв'язків, який існував до вчинення кримінального правопорушення [5].

Таким чином, відновне правосуддя в практичному аспекті є одним із правових інструментів кримінально-правової протидії злочинності, в першу чергу, злочинності неповнолітніх. Пропозиції авторів включають, серед іншого, імплементацію до законодавства України дефініції «молоді люди» (віком до 21 року) та розширення можливостей для звільнення молодих людей від кримінальної відповідальності.

Література:

1. Кримінальний кодекс України : Закон України від 05 квітня 2001 р. № 2341-ІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 15.11.2022)
2. Конституція України : Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр> (дата звернення: 15.11.2022)
3. Микитин Ю. І. Відновне правосуддя у кримінальному процесі: міжнародний досвід та перспективи розвитку в Україні : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : 12.00.09. Київ, 2010. 20 с.
4. Сайт «Інститут миру і порозуміння» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ij.org.ua/> (дата звернення: 15.11.2022)
5. Сайт «Безоплатна правова допомога» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://legalaid.gov.ua/publikatsiyi/vidnovne-pravosuddya-meta-ta-etapy-realizaciyi/> (дата звернення: 15.11.2022)

MARITIME SECURITY MAINTENANCE

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-44>

ЗНАЧЕННЯ ВИВЧЕННЯ АНГЕЛ-ЕХО ДЛЯ БЕЗПЕКИ МОРСЬКИХ УЗБЕРЕЖЬ

Комлев Олександр Олександрович

*доктор географічних наук, професор,
професор кафедри землезнавства та геоморфології
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Бортник Сергій Юрійович

*доктор географічних наук, професор,
професор кафедри землезнавства та геоморфології
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Запотоцький Сергій Петрович

*доктор географічних наук, професор,
професор кафедри економічної та соціальної географії
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Любіцева Ольга Олександрівна

*доктор географічних наук, професор,
професор кафедри країнознавства та туризму
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Спиця Роман Олександрович

*кандидат географічних наук, старший науковий співробітник,
завідувач відділу геоморфології та палеогеографії
Інститут географії НАН України
м. Київ, Україна*

Комлева Маріанна Олександрівна

*аспірантка, кафедра країнознавства та туризму
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
м. Київ, Україна*

Жилкін Сергій Володимирович
*науковий співробітник,
відділ геоморфології та палеогеографії
Інститут географії НАН України
м. Київ, Україна*

Внаслідок зовнішньої агресії, Україна тимчасово втратила Крим, частину узбережжя Чорного і Азовського морів і багато власної «морської» науки (наукових установ, вузів, лабораторій, станцій, науково-дослідницьких кораблів, баз даних багаторічних досліджень). Відновлення морської науки в таких умовах – це завдання важливого державного значення. Концепція її розвитку, яка нині створюється, визначає і пріоритетні напрямки досліджень. До них відносяться напрямки, які важливі для захисту морських кордонів на півдні України, які на значній протяжності берегової зони відкриті і вразливі для сучасної військової техніки агресора.

До таких напрямків відноситься дослідження явище відбиття радіосигналів (радіо-ехо), які фіксуються в ясну погоду радіолокаційними системами (РЛС) систем *оборонної військової техніки* в зонах морських узбереж і викликають спотворення їх роботи. Радіо-ехо створюють візуально невидимі матеріальні об'єкти, природа їх може бути різною і вимагає їх оперативної ідентифікації. Це явище відбиття радіосигналів називають *ангел-ехо* (АЕ) і відносять до *оманливих цілей*, що становлять надзвичайно важливу проблему для сфер протиповітряної оборони, управління польотами цивільних літаків, при здійсненні охорони морських узбережь країн.

АЕ почали фіксуватись береговими службами Великобританії і США ще в 40-і роки минулого століття, де вперше почала використовуватись радіолокаційна техніка. По мірі розширення використання РЛС, випадків фіксації АЕ стає все більше, зокрема і в берегових зонах багатьох морів і океанів, практично в усіх кліматичних поясах планети, а певного їх типу (створених «терміками») - від субарктичного і до субекваторіального (крім екваторіального, арктичного і антарктичного) поясів планети.

Нині, відбувається процес *безперервного* накопичення все нових даних про АЕ, зокрема *географії* їх поширення. Вивчається внутрішня будова (*морфологія*) і природа (*генезис*) **об'єктів**, які їх викликають, їх просторово-часова динаміка. Це досить важливо при *ідентифікації* цих об'єктів, а, особливо, розпізнаванні *природного* або *техногенного* їх походження.

Для України, *охорона її кордонів* (морських), проблема АЕ важлива, завжди актуальна, і становить питання її *національної безпеки*. Тут доречно буде зазначити, що радіолокаційні спостереження в зонах морських узбережь ведуться у різних відомствах і структурах, і де може виявлятися інформація про АЕ. Це найчастіше дані оперативних спостережень, які

надалі більше не використовуються, а просто архівуються. Але вони можуть бути використані як цінний фактичний матеріал для наукових досліджень. Ця інформація повинна збиратись, узагальнюватись, бути систематизована.

Вочевидь, природні об'єкти, які дають АЕ в берегових зонах морів, повинні досліджуватись на фундаментальній основі, знанні закономірностей природного географічного середовища. На наш погляд, системне поєднання природничої науки, наукових методів дослідження і технічних можливостей (РЛС) – це найбільш перспективний напрямок вивчення АЕ в берегових зонах морів.

Встановлено, що в нижній частині атмосфери (тропосфері) в берегових зонах морів діє (а в теплу пору року *переважає*) система *бризової циркуляції*. Вона найбільш активна в помірному, субтропічному і тропічному кліматі і за умов антициклональної погоди. Зазвичай, бризи розвиваються в висоту над землею поверхнею в атмосферу на сотні метрів (інколи більш як на 1 км, а разом з компенсуючим відтоком - до 3 км). Вони утворюють своєрідне «кільце», в якому бризи діють в *реверсному* режимі - двічі за добу вони змінюють напрямки руху між сушею і морем. Бризи відносять до *місцевих* вітрів, але якщо підрахувати загальну довжину морських узбереж, де діє *бризова циркуляція* атмосфери, то вона представляє *планетарний* чинник.

В просторі бризової системи у певні години регулярно виникають *конвекційні термічні неоднорідності* (КТН) або *терміки*. Встановлені певні особливості терміків - відсутність флуктуацій, стійкість і когерентність радіосигналу, свідчать про їх стабільність і завершеність. Разом з тим, терміки - це «відкриті системи». Радіолокаційне зондування дозволяє вивчати терміки «зсередини» - їх внутрішню будову (морфологію), фізичну природу і процеси утворення. Менш дослідженими є вплив на терміки «зовнішнього середовища», яке є *об'єктом географічної науки*.

На наш погляд, найбільш повно і системно природне «географічне середовище» охоплює теорія *географічної оболонки* Землі. Вона створює для вивчення терміків *теоретичну* і *методологічну* основу і надає широкі *інформаційно-методичні* можливості.

Бризова циркуляційна система, яка діє в атмосфері в берегових зонах морів, *об'єднує* певні частини морської акваторії і прилеглої до неї суші. В берегових зонах морів відбувається інтенсивна взаємодія компонентів географічної оболонки (атмосфери, гідросфери, літосфери) у вигляді речовинних переміщень, енергетичних перетворень, інформаційних і ентропійних обмінів. Терміки – це один з їх результатів. На розвиток терміків, їх просторово-часову динаміку впливають як *регіональні*, так і *локальні* чинники, що діють в берегових зонах. Це, зокрема, властивості *підстильної поверхні*: водної і надводної - температура води, режим вітру, хмарність; суші - рельєф, гірські породи, ґрунтово-рослинний покрив, антропогенні і техногенні покриття тощо. З огляду на інтегральний ефект

дії цих чинників, кожна ділянка берегової лінії моря має власні індивідуальні характеристики, які проявляються в утворенні і динаміці терміків, що фіксується при роботі РЛС.

Враховуючі завдання розвитку морської науки в Україні і визначенні її пріоритетних напрямків, нами підготовлений проект створення географічної системної моделі вивчення АЕ терміків які виникають в приводному шарі атмосфери в межах берегової зони морів України. Модель охоплює усі стадії розвитку терміків. Вона враховує усю доступну інформацію досліджень АЕ, яка виявляється в вітчизняних і зарубіжних джерелах. Завданнями проектами є: адаптація концепції географічної оболонки Землі до умов конкретної території; розробка принципових дослідницьких моделей АЕ терміків - геоінформаційної, фізичної, математичної; розробка методичного алгоритму виконання проекту [1-6].

Література:

1. Komliev O., Bortnyk S., Lyubitseva O., Perekheida V., Zhylyk S., Komlieva M. Geographical analysis of territory in order to identify of atmospheric «termals» (scientific and applied aspects) Conference Proceedings, XIV International Scientific Conference «Monitoring of Geological Processes and Ecological Condition of the Environment», Nov 2020, Volume 2020, p.1 – 5, DOI: <https://doi.org/10.3997/2214-4609.202056098>.
2. Кобзистий П.І., Комлев О.О., Кошик Ю.О. При вплив факторів атмосферної циркуляції, рельєфу земної поверхні і геологічної структури на утворення аномальних метеорологічних явищ у зонах морських узбережь // Вісник Київського університету. Географія. Вип.41. -1995. – С. 58-66.
3. Кобзистый П.И., Комлев А.А. Рельеф побережий и аномальные метеорологические явления // Исследование береговой зоны морей. Научное издание. К. Карбон. – С. 230-235.
4. Комлев О.О. Роль географічного аналізу при вирішенні завдань цивільного і оборонного значення у зонах морських узбережь // Регіональні проблеми України: географічний аналіз та пошук шляхів вирішення (мат-ли VII міжн. наук.-практ. конф.). - Херсон. Видавничий дім «Гельветика» – 2017. – С. 99-102.
5. Комлев О.О. Вплив рельєфу на гідрометеорологічні явища в зонах морських узбережь // Тези доповідей Першого Всеукраїнського Гідрометеорологічного з'їзду. Одеса, ТЕС, 2017. – С. 302-303.
6. Комлев О.О. Досвід міжкафедрального співробітництва у вирішенні важливих завдань оборонного характеру // Гідрологія, гідрохімія і гідроекологія № 3 (54), 2019. – С. 198-199.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-45>

**ТЕХНІЧНО-ПІДГОТОВЛЕНИЙ КОЛІСНИЙ РУШІЙ
ВІЙСЬКОВОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ
ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ**

Петров Леонід Миколайович

*кандидат технічних наук, доцент,
викладач кафедри автомобільної техніки
факультету підготовки спеціалістів
матеріально-технічного забезпечення
Військова академія (м. Одеса)
м. Одеса, Україна*

Кішнянус Ігор Володимирович

*старший викладач кафедри автомобільної техніки
факультету підготовки спеціалістів
матеріально-технічного забезпечення
Військова академія (м. Одеса)
м. Одеса, Україна*

Петрик Юрій Миколайович

*старший викладач кафедри автомобільної техніки
факультету підготовки спеціалістів
матеріально-технічного забезпечення
Військова академія (м. Одеса)
м. Одеса, Україна*

Нікішин Володимир Афанасійович

*викладач кафедри автомобільної техніки
факультету підготовки спеціалістів
матеріально-технічного забезпечення
Військова академія (м. Одеса)
м. Одеса, Україна*

Схема навантаження мобільного транспортного засобу (МТЗ) показано на рис. 1. Як видно з рис. 1 для забезпечення руху МТЗ прикладається багато зусиль, як корисних так і негативних, які сприяють та погіршують рух МТЗ. Вчені багатьох країн, які являються провідними в галузі створення МТЗ з сучасними технологіями не звернули уваги на взаємодію енергій (потенціальної та кінетичної).

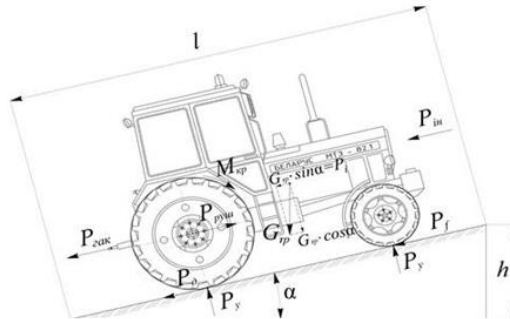


Рис. 1. Схема сил, що діють на МТЗ

$P_{гак}$ – тягове зусилля МТЗ; $P_{д}$ – дотична сила тяги МТЗ; $P_{ф}$ – сила опору кочення колісного рушія МТЗ; $P_{і}$ – сила опору підйому МТЗ; $P_{ін}$ – сила інерції; $P_{руш}$ – рушійна сила МТЗ; $G_{оп}$ – експлуатаційна вага МТЗ; $P_{р}$ – сила реакції дороги на трансмісію МТЗ.

На рис.2,3 показані фізичні моделі можливих витворень колісних рушіїв під новим теоретичним підходом до поділення його руху на первинний та вторинний, маніпулювання якими дає можливість створити корисний для морської безпеки рух (безшумний його рух), (2, 3)

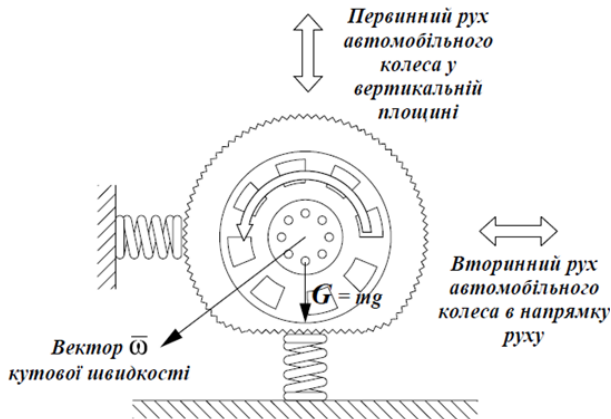


Рис. 2. Новий підхід до принципу роботи автомобільного колісного рушія

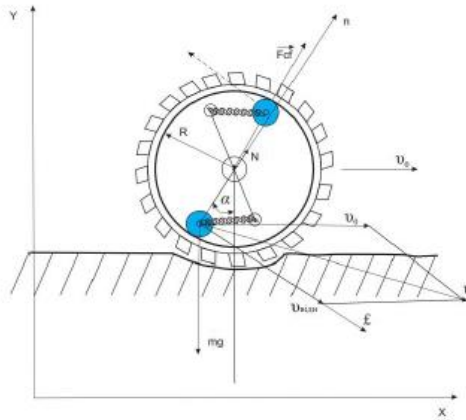


Рис. 3. Фізична модель автомобільного колеса з додатковою рухливою вагою

Для вирішення поставленої задачі використовуємо закон зміння механічної енергії і ваги за час, від початку її руху від верхньої частини диска до нижньої тобто, коли вага буде в нижній точці диска. Зміння механічної енергії рухомої ваги при її русі від верхньої точки диска до нижньої точки диску буде представлено різницею потенційної та кінетичної енергії.

$$(E_b^n + E_b^k) - (E_h^n + E_h^k) = A$$

де $E_h^n + E_h^k = mgr$ – зміння потенціальної енергії за інтервал часу, який розглядається.

$$E_b^k + E_h^k = \frac{mv^2}{2} - \frac{mv_0^2}{2}$$

Зміна кінетичної енергії рухомої ваги за інтервал часу, який розглядається. A – робота зовнішніх сил. Зовнішньою силою згідно, рис. 3 являється сила нормальної реакції, яка діє зі сторони диска автомобільного колеса на рухому вагу. Робота цієї сили за невеликий проміжок часу Δt представлена формулою:

$$\Delta A = N * v dt$$

Для визначення сили N використовуємо природні осі системи координат, які зв'яжемо з автомобільним колесом. З цією метою запишемо

рівняння руху ваги відносно природних осей системи координат в проєкціях на нормальну n та тангенціальну τ осі (3):

$$\frac{mv^1_{\text{від}}}{R} = N - mg\cos\alpha$$

Після диференціювання отримуємо

$$\frac{mdv_{\text{відн}}}{dt} = mgs\sin\alpha$$

де m – маса рухливої ваги;

v від n модуль швидкості рухливої ваги відносно диску автомобільного колеса;

α кут між віссю n та вертикальною віссю.

У наведеній системі відліку яку нами пов'язано з автомобільним колесом, рухлива вага рухається по колу радіуса R , отже:

$$v_{\text{відн}} = -R \frac{d\alpha}{dt}$$

Узагальнену швидкість руху рухливої ваги відносно природної системи відліку осей координат буде:

$$v = v_0 + v_{\text{відн}}$$

За допомогою попередніх рівнянь можна визначити кінематичні характеристики руху ваги, яка досліджується. Елементарна робота, яку виконує рухлива вага:

$$\delta A = mv_0 \sqrt{\frac{gR\cos\alpha}{2}} \sin\alpha \cdot d\alpha$$

Робота A , яку здійснює сила нормальної реакції опору в природній системі відліку та інтервалі часу від початку руху до моменту попадання рухомої ваги в зону плями контакту автомобільного колеса з опорною поверхнею.

$$A = \int_{\frac{\pi}{2}}^0 mv_0 \sqrt{\frac{gR\cos\alpha}{2}} \sin\alpha d\alpha$$

$$A = m\sqrt{2gRV_0}$$

Отримана формула для роботи A рухливої ваги дозволяє отримати закон зміни механічної енергії автомобільного колеса:

$$mgR + \frac{mv^2}{2} - \frac{mv_0^2}{2} = m\sqrt{2gRV_0}$$

Тоді шляхом рішення наведеного рівняння, відносно швидкості рухливої ваги в зоні плями контакту автомобільного колеса з опорною поверхнею, отримуємо формулу швидкості для автомобільного колеса:

$$v = V_0 + \sqrt{2gR}$$

Література:

1. Петров Л. «Спосіб переміщення мобільного енергетичного засобу». 2015. Бюл. № 1.
2. Петров Л. «Спосіб переміщення мобільного засобу» 2014. Бюл. № 1.
3. Лобас Л. Лобас Л. Теоретична механіка: Підручник для студентів вищих технічних навчальних закладів. К.: ДЕТУТ. 2008. С. 331-335.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-46>

ДЕЯКІ ОСОБЛИВОСТІ ЮРИДИЧНИХ КРИТЕРІЇВ КІБЕРБЕЗПЕКИ ОБ'ЄКТІВ КРИТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Кобко Євген Васильович

*кандидат юридичних наук, доцент,
професор кафедри публічного управління та адміністрування
Національна академія внутрішніх справ
м. Київ, Україна*

Ніцевич Олеся Володимирівна

*аспірант
Науково-дослідний інститут публічного права
м. Київ, Україна*

Сьогодні розвиток суспільства супроводжується економічною глобалізацією, урбанізацією та широким застосуванням інформаційних

технологій. А особливо в останні місяці повномасштабного вторгнення росії питання критичної інфраструктури постає особливої уваги.

Тільки ті країни, які мають розвинену інфраструктуру, здатні стати сучасними економічними центрами, розвивати та зосереджувати на своїй території фінансові, промислові та інтелектуальні потужності. У той же час помітною є тенденція до посилення негативних процесів природного, техногенного та соціально-політичного характеру (в світі збільшується кількість та масштаб наслідків природних катастроф, тліють та розгораються нові військові конфлікти, постійно здійснюються терористичні акти, надшвидкими темпами зростає кількість кібер-атак), що зумовлюють прямі та каскадні загрози для стабільного функціонування згаданих інфраструктур, а отже забезпечення їх «абсолютного захисту» стає непосильним завданням навіть для економічно розвинутих держав.

Саме необхідність зосередження ресурсів на захисті найбільш життєво важливих інфраструктурних об'єктів обумовила розвиток та впровадження концепції критичної інфраструктури (КІ) як складової систем забезпечення національної безпеки низки провідних країн світу. В США до КІ відносять системи, мережі та окремі об'єкти, порушення роботи або руйнування яких може спричинити величезні або навіть незворотні негативні наслідки для економіки, добробуту та здоров'я населення, стабільного перебігу політичних процесів [1].

Відповідно до структури преамбули Закону України «Про основні засади забезпечення кібербезпеки України», в ньому закріплюються чотири напрями нормативно-правового регулювання:

- 1) правові та організаційні основи забезпечення захисту життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства та держави, національних інтересів України у кіберпросторі;
- 2) основні цілі, напрями та принципи державної політики у сфері кібербезпеки;
- 3) повноваження державних органів, підприємств, установ, організацій, осіб та громадян у сфері кібербезпеки;
- 4) основні засади координації їхньої діяльності із забезпечення кібербезпеки.

До об'єктів критичної інфраструктури можуть бути віднесені підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, які:

- 1) провадять діяльність та надають послуги в галузях енергетики, хімічної промисловості, транспорту, інформаційно-комунікаційних технологій, електронних комунікацій, у банківському та фінансовому секторах;
- 2) надають послуги у сферах життєзабезпечення населення, зокрема у сферах централізованого водопостачання, водовідведення, постачання

електричної енергії і газу, виробництва продуктів харчування, сільського господарства, охорони здоров'я;

3) є комунальними, аварійними та рятувальними службами, службами екстреної допомоги населенню;

4) включені до переліку підприємств, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави;

5) є об'єктами потенційно небезпечних технологій і виробництв.

Найбільшу складність представляє розуміння об'єктів критичної інфраструктури та юридичних критеріїв організації їх кіберзахисту.

Ефективність функціонування сучасних систем та технологій виявлення кібератак (кіберзагроз) істотно залежить від оперативності та достовірності моніторингової інформації про активність кіберзлочинців на попередніх стадіях реалізації атак на інформаційні ресурси, зокрема й критично важливі. Аналіз світового досвіду, на сьогодні, вказує, що найбільш ефективним методологічним підходом до побудови інноваційних інтелектуальних моніторингових систем кібернападів є шлях створення ієрархічних багаторівневих структур розпізнавання кібератак (кіберзагроз) на початкових стадіях їхньої реалізації. При цьому, ієрархічний підхід дає змогу розв'язувати складні задачі управління процесом захисту інформації від кібератак в розподілених критично важливих інформаційних системах як послідовність.

На даній час рівень захисту інформаційних ресурсів України як державних, так і недержавних, у тому числі об'єктів критичної інфраструктури, є таким, що потребує вдосконалення. Цей прикрий факт не є новиною у середовищі фахівців з інформаційної безпеки України - Ukrainian Information Security Group (UISG). В умовах очуваної кібер-агресії на інформаційні ресурси України фактично кожний власник інформаційного ресурсу залишається сам-на-сам проти організованого та потужного ворогу. Наприклад, від масованих атак типу DDoS можливо захиститися лише колективно, за допомогою сторонніх anti-DDoS-сервісів. Тому на даній час актуальним є питання створення єдиного довіреного Координаційного Центру обміну інформацією про інциденти інформаційної безпеки. Основною проблемою у даному аспекті є саме достатній рівень довіри до такого Центру, оскільки часто інформація, що надсилатиметься до нього, матиме конфіденційний характер, і яку небажано передавати третім особам. Тут важливим є створення подібної структури за участю власників інформаційних ресурсів усіх форм власності, а також професійної ІБ-спільноти, громадських організацій, бізнесу, державних органів, інших зацікавлених сторін. У світі давно напрацьований досвід зі створення та функціонування подібних організацій під загальною назвою Computer Emergency Response Team (команда реагування ні

інциденти комп'ютерної безпеки), які об'єднані у міжнародну організацію FIRST.

Важкість можливих наслідків за такими показниками:

- вплив на населення (число постраждалих, загиблих, осіб, які отримали значні травми, а також чисельність евакуйованого населення);
- економічна шкода (вплив на ВВП, розмір економічних втрат, як прямих, так і непрямих);
- екологічна шкода (вплив на населення та навколишнє природне середовище);
- взаємозв'язок з іншими елементами критичної інфраструктури;
- політичний ефект (втрата впевненості в дієздатності влади);
- тривалість впливу (як саме і коли проявлятимуться наслідки, пов'язані зі втратою чи відмовою об'єктів критичної інфраструктури) [3].

Вимоги і порядок проведення незалежного аудиту інформаційної безпеки на об'єктах критичної інфраструктури встановлюються відповідними нормативно-правовими актами з аудиту інформаційної безпеки, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Розроблення нормативно-правових актів з незалежного аудиту інформаційної безпеки на об'єктах критичної інфраструктури здійснюється на основі міжнародних стандартів, стандартів Європейського Союзу та НАТО з обов'язковим залученням представників основних суб'єктів національної системи кібербезпеки, наукових установ, незалежних аудиторів та експертів у сфері кібербезпеки, громадських організацій.

Відповідальність за забезпечення кіберзахисту комунікаційних і технологічних систем об'єктів критичної інфраструктури, захисту технологічної інформації відповідно до вимог законодавства, за невідкладне інформування урядової команди реагування на комп'ютерні надзвичайні події України CERT-UA про інциденти кібербезпеки, за організацію проведення незалежного аудиту інформаційної безпеки на таких об'єктах покладається на власників та/або керівників підприємств, установ та організацій, віднесених до об'єктів критичної інфраструктури.

Обмін інформацією про інциденти кібербезпеки, що містить персональні дані, здійснюється з дотриманням вимог Закону України «Про захист персональних даних». Зокрема у статті 29 цього акту «Міжнародне співробітництво та передача персональних даних» встановлюється, що:

Співробітництво з іноземними суб'єктами відносин, пов'язаних із персональними даними, регулюється Конституцією України, цим Законом, іншими нормативно-правовими актами та міжнародними договорами України.

Передача персональних даних іноземним суб'єктам відносин, пов'язаних із персональними даними, здійснюється лише за умови забезпечення відповідною державою належного захисту персональних даних у випадках, встановлених законом або міжнародним договором України.

Держави-учасниці Європейського економічного простору, а також держави, які підписали Конвенцію Ради Європи про захист осіб у зв'язку з автоматизованою обробкою персональних даних, визнаються такими, що забезпечують належний рівень захисту персональних даних.

Кабінет Міністрів України визначає перелік держав, які забезпечують належний захист персональних даних.

Персональні дані не можуть поширюватися з іншою метою, ніж та, з якою вони були зібрані [2].

Не можна стверджувати, що в Україні не приділяється увага захисту важливих об'єктів, систем та ресурсів, які, зазвичай, відносять до критичної інфраструктури. Навпаки, діє низка законодавчих актів, що визначають особливості забезпечення захисту таких об'єктів. Однак, рівень недосконалості категоріального юридичного наповнення таких актів сьогодні не відповідає потребам сучасності. Тавтологічність, неструктурованість та інші вади визначень у законодавстві можуть негативно відбитися на практиці застосування норм про кіберзахист України.

Водночас, в державі досі відсутній загальний механізм управління захистом та безпекою цих об'єктів, спостерігаються непоодинокі випадки дублювання функцій та ресурсів, відсутність спільних підходів та узгодженості дій стосовно проблем національного масштабу, а загрози таким об'єктам розглядаються в суто «відомчому» розрізі.

Процес визначення елементів критичної інфраструктури включає оцінювання ризиків для об'єктів, спричинених факторами різного походження (техногенного, природного та соціально-політичного характеру), аналіз взаємозалежностей між цими елементами. Вказане потребує проведення ґрунтовних наукових досліджень, а також розробки та впровадження відповідних інформаційно-правових технологій з подальшим внесенням змін до чинного законодавства України.

Література:

1. Uniting and strengthening America by providing appropriate tools required to intercept and obstruct terrorism (PATRIOT ACT). URL: <http://frwebgate.access.gpo.gov>

2. Про захист персональних даних. Закон України. Редакція від 30.01.2018 № 2168-VIII. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2010, № 34, ст. 481.

3. Council Directive 2008/114/EC «On the identification and designation of European critical infrastructures and the assessment of the need to improve their protection». URL: <http://eur-lex.europa.eu>

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-47>

ЗНАЧЕННЯ ПІДРОБКИ ДОКУМЕНТІВ В БЕЗПЕКОВІЙ СФЕРІ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ

Сокуренко Віталій Валерійович

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

На сьогодні наша країна перебуває у найбільш складному становищі з часів проголошення її незалежності внаслідок агресивного повномасштабного російського вторгнення (так званої спеціальної визвольної операції). Ці події призвели не тільки до змін у соціальному, економічному, політичному становищі регіонів, але й до появи нових викликів та зміни акцентів у розподілі злочинності та змін чинного кримінального законодавства. До воєнного вторгнення більш-менш стабільна криміногенна ситуація злочинності наразі характеризується появою нових видів кримінальних правопорушень та трансформацією розповсюджених кримінальних правопорушень.

Особливої актуальності на нашу думку набуває в умовах сьогодення, а саме впровадження на території України воєнного стану, такий вид кримінальних правопорушень як підробка документів. Цей вид протиправної діяльності в умовах війни надзвичайно затребуваний як злочинним світом так і ворогом. Причиною цього є можливість підробки документів з метою перетину кордону або проведення диверсійних дій як громадянами України, так і іноземцями. Саме тому правоохоронні органи, як органи, функцією якого є виявлення та попередження правопорушень, посилили діяльність у напрямку виявлення правопорушень у сфері підробки документів. З цією метою було розміщено блок-пости, метою яких є виявлення адміністративних та кримінальних правопорушень, враховуючи і перевірку документів щодо можливості факту їх підробки.

Для більшого розуміння означеної проблематики, слід детально розглянути такий вид протиправної діяльності як підробка документів.

Під підробленням документа потрібно розуміти як повне виготовлення сфальсифікованого документа, так і часткову фальсифікацію змісту справжнього документа. В останньому випадку (так звана переробка) перекручення істини відбувається шляхом внесення у документ неправдивих відомостей (виправлення, внесення фіктивних записів, знищення частини тексту, витравлення, підчистка, змивання, підробка підпису, переклеювання фотографій, проставляння на документі відбитка підробленої печатки тощо) [3].

Фальсифікація в документах ховається удаваною зміною їх зовнішнього типу. Дане здатний бути засмічення площині. У даному випадку обстеження паперів слід здійснювати з особливою ретельністю.

Неповна фальсифікація - це тип фальшивки, якщо виповнюється зміна кожної його частки. Підбір ресурси неповної фальшивки залежить аж ніяк не тільки з місії також здібностей особистості, виконуючого фальшивку, проте також відмінних рис фальшивого документа.

Встановлено 2 ключових методи підробки:

- друкований метод
- метод копіювання.

При перевірці документів необхідно звернути увагу на:

- розходження в типах печаток;
- розбіжність у графіку одиничних компонентів дизайну важливого документа, передачі градацій тону;
- машинне підправлення слова;
- витравлювання (вибарвлення) слова;
- дописки також коригування у писаному тексті;
- додруковування також коригування у друкованому тексті;
- зміну листів важливого документа;
- зміну фото у акті;
- фальсифікація відбитків, печаток, штампів, підписів.

Згідно із частини 3 статті 258 КПК України, якщо долучений до матеріалів кримінального провадження або наданий суду особою, яка бере участь у кримінальному провадженні, для ознайомлення документ викликає сумнів у його достовірності, учасники судового провадження мають право просити суд виключити його з числа доказів і вирішувати справу на підставі інших доказів або призначити відповідну експертизу цього документа [1].

Також окрім закріплення кримінальної відповідальності за підробку документів українським законодавством, слід звернути увагу на міжнародні договори, підписані Україною, зокрема, Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, і Європейським союзом,

європейського співтовариства з атомної енергетики та їх державами-членами, з іншої сторони. Так в розділі 3, статті 22, вказаної Угоди, в пункті 2 зазначено, що таке співробітництво спрямовується на вирішення, таких проблем, як, зокрема, підrobка документів. В пункті 3 статті 22 зазначено, що сторони посилюють двостороннє, регіональне та міжнародне співробітництво у цій сфері, зокрема, обмін найкращими практиками, в тому числі методиками розслідувань та криміналістичних досліджень [2].

Отже, підrobки бувають різноманітні і в кожному конкретному випадку експерт повинен проаналізувати багато чинників та у подальшому спираючись на виявлені ознаки формулювати висновок. Також доцільно визначити декілька груп типових досліджень, пов'язаних з підrobкою та опрацювати теоретичні експертно-юридичні аспекти формулювання висновків стосовно підrobки документів. Водночас за результатами дослідження стосовно справжності бланка або бланка документа, за наявності вагомих підстав слід робити висновок про те, що наданий на дослідження бланк або документ є підrobленими.

Підводячи підсумки, варто зазначити, що сьогоdnішня практика масштабної перевірки документів є доцільною не лише в умовах дії воєнного стану. Цю практику необхідно продовжувати та здійснювати профілактичні заходи у вигляді перевірок документів уповноваженими органами для попередження та підвищення рівня виявлення таких кримінальних правопорушень.

В той же час, з метою підвищення спроможності правоохоронної системи по виявленню підrobлених документів, слід підвищувати рівень кваліфікації осіб, які їх перевіряють, як в системі Національної поліції так і в системі МВС та інших правоохоронних відомствах. Це можна досягти шляхом проведення систематичних короткострокових тренінгів для співробітників по виявленню підrobних документів. Ми вважаємо що такий підхід значно ускладнить можливості використання підrobних документів як для криміногенного світу так і для ворага.

Література:

1. Кримінальний процесуальний кодекс України від 13.04.2012 № 4651-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17> (звернення: 26.04.2022)

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011 (звернення: 26.04.2022)

3. Кабанов Г. О., Граціанов А. І., Науменко С. М. Загальні ознаки посвідчення водія та свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів на пластиковій основі виробництва Консорціуму ЄДАПС: інформ. лист / ДНДЕКЦ МВС України. К. 2007. 20 с.

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

II International scientific conference «Maritime security of the Baltic-Black sea region: challenges and threats»

December 23, 2022

Izdevniecība «Baltija Publishing»
Valdeķu iela 62 – 156, Rīga, LV-1058
E-mail: office@baltijapublishing.lv

Iespiests tipogrāfijā SIA «Izdevniecība «Baltija Publishing»
Parakstīts iespiešanai: 2022. 20. decembris.
Tirāža 100 eks.